

homme à cette fin—du moins, je le suppose puisqu'il fit un rapport. Il déclara qu'une limite de 15 milles à l'heure était imposée aux locomotives qui empruntaient ces voies. Mais il n'est pas allé voir les ouvriers qui avaient porté plainte. J'ai écrit au président du comité en disant que cet homme devrait retourner à l'endroit en question pour causer avec ces hommes. Il y est retourné sans pour cela rencontrer les ouvriers, paraît-il, mais je n'ai pas lu le second rapport.

M. Benjamin: Vous ne le lirez jamais.

M. Gleave: Voilà où nous en sommes avec les chemins de fer et je puis vous citer des lettres et des dates à l'appui de mes dires. Je puis vous citer un cas où la neige fit dérailler la locomotive d'un chasse-neige engagé sur la voie; celle-ci n'était pas assez solide pour soutenir le poids d'une locomotive à cet endroit. Comment peut-on être sûr de pouvoir transporter du grain d'un embranchement à la voie principale à destination de Vancouver, quand on ne sait même pas si l'embranchement pourra soutenir le poids d'un train qui doit charger ce grain? C'est le genre de problème qui se pose chez nous.

Alors que nous examinons ce fouillis des transports, nous avons suffisamment d'argent pour construire au Québec un aéroport de plusieurs millions de dollars, et pour en construire un autre à l'extérieur de Toronto. Nous avons suffisamment d'argent pour en consacrer à la recherche sur l'avion à décollage et atterrissage courts.

M. Benjamin: Il ne transporte pas le blé.

M. Gleave: Je ne sais pas exactement en quoi il nous sera utile, mais j'espère que cette aventure sera moins abracadabrante que celle de l'hydroptère et d'autres engins semblables. Le gouvernement peut concevoir toutes ces choses-là, mais il ne peut penser à des moyens qui permettraient aux agriculteurs de la partie ouest du pays d'acheminer leurs produits vers les marchés du monde pour les écouler.

Voilà en quoi consiste la crise qui nous assaille, monsieur l'Orateur, et je me demande s'il vaut même la peine de parler de l'exposer aux responsables. Il faudrait du nouveau. La Commission canadienne des transports devrait prendre des mesures appropriées au lieu de s'asseoir sur ses lauriers et d'édicter des règlements. Ce serait du nouveau si elle décidait d'agir vraiment; toutefois, l'action lui est étrangère et j'ignore si elle saurait s'y mettre. Nous pouvons toujours conserver espoir.

Je pense parfois que le producteur de céréales est le seul à prendre des risques dans tout ce système, système se composant également des chemins de fer, des sociétés céréalières, des entrepreneurs d'arrimage qui décrochent la timbale sans prendre aucun risque. Je me demande quand ils commenceront à risquer leur argent car, ce jour-là, ils commenceront à en gagner.

Monsieur l'Orateur, puis-je dire qu'il est 10 heures?

LA MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 40 du Règlement.

LA POLLUTION—LES DROITS IMPOSÉS AUX PÉTROLIERS—LE MONTANT DE LA CAISSE D'URGENCE

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Lancaster): Monsieur l'Orateur, il ne m'arrive pas souvent de participer au spectacle de 10 heures. Je voudrais donc rendre hommage aux députés qui n'abandonnent pas la partie, mais qui restent pour saisir la Chambre d'importantes questions. J'en aurai probablement été spectateur beaucoup plus souvent que participant, mais je m'incline devant les députés qui y jouent un rôle aussi utile. Je fais aussi mes compliments à certains rares ministériels qui y prennent part. Le député de Duvernay (M. Kierans), l'ancien ministre des Postes, qui était parmi nous il y a un moment, était très diligent; en outre, je sais que le ministre des Transports (M. Jamieson), présent à la Chambre ce soir, essaie de faire entrer cet épisode dans son programme très chargé.

Le sujet que j'aimerais évoquer se rapporte aux droits imposés aux pétroliers pour prévenir la pollution dans les Maritimes et découle d'une question posée le 3 mars. A cette question le ministre avait répondu que le gouvernement est prêt à rencontrer différentes personnes et représentants gouvernementaux au sujet de cette question controversable. Je veux également parler d'une autre question posée le 18 février au début de la session. A cette date, le ministre avait indiqué que la Caisse de décontamination, appelée à juste titre «Caisse des réclamations de la pollution maritime», atteindrait probablement 25 ou 30 millions.

• (2200)

La Chambre se souviendra que pendant la session précédente nous avons présenté le bill C-2 qui, entre autres choses, prévoyait un droit applicable à tous les navires pétroliers de plus de 1,000 tonnes. Le droit maximum devait être de 15c la tonne. Le règlement correspondant a été promulgué le 15 février et impose le maximum de 15c la tonne. Au cours du débat sur cette mesure nous sommes convenus qu'il fallait réagir aux problèmes soulevés par l'Arrow et d'autres navires et qu'il fallait faire quelque chose contre la pollution.

Je ne conteste pas que la pollution soulève un énorme intérêt et qu'il faut faire quelque chose. Je ne le nie pas. Je dis simplement que, depuis lors, nous considérons tout ce problème sous une perspective nouvelle. La Gulf Oil est maintenant implantée en Nouvelle-Écosse et chacun sait que des réalisations considérables sont en cours. Des fonds dont le ministre des Transports (M. Jamieson) a parlé avec tant de fierté ont été versés par le gouvernement. Cet après-midi, il s'attribuait l'honneur de ce résultat qui revient au MEER.

Le président de la Gulf Oil (Canada) Limited, M. Jerry McAfee, a dit la semaine dernière qu'un droit de 15c par tonne était deux fois plus élevé qu'il ne fallait. Il ne pouvait comprendre pourquoi le gouvernement tenait à un plafond si élevé. Ce qui m'intéresse tout particulièrement, évidemment, c'est qu'au Nouveau-Brunswick la Continental Oil prévoit un aménagement aux environs de Saint-Jean dans le cadre duquel on a promis 60 millions de dollars. Les gens de l'endroit s'inquiètent beaucoup de l'importance du droit, du montant de la caisse et du nombre d'années pendant lesquelles ils devront payer.

Je sais que la question est à l'étude. Le premier ministre Hatfield, par exemple, a engagé une correspondance et a reçu des réponses. Je désire attirer l'attention du ministre sur cette affaire et lui poser certaines questions, pas tant dans l'espoir d'obtenir une réponse complète ce soir, que