

promis d'adapter convenablement leurs transports aux nécessités de la Confédération, à cette époque-là.

De lire que ce bon vieux bâtiment est à vendre me fait de la peine. Mais on nous dit qu'on va enlever la timonerie. Ainsi, l'ancêtre vénérable de tous les transbordeurs ne deviendra pas, hélas, un grand musée de la navigation ou des transports. On va lui arracher sa timonerie puis il tombera sous le marteau du commissaire-priseur et du marchand de ferraille. L'histoire des transports dans le détroit de Northumberland est tissée de souffrances, de difficultés et d'aventures romanesques. Pour ce qui est de la petite province de l'Île-du-Prince-Édouard, c'est la chaîne et la trame de nos relations avec le Canada.

D'abord, je me demande pourquoi c'est le CN qui le vend plutôt que la Corporation de disposition des biens de la couronne. On nous dit toujours que le CN n'est que l'administrateur et non le propriétaire de ces bateaux. Je me demande comment il se fait, alors que nous dissipons tant de millions de dollars, nous n'ayons ni l'imagination ni les dollars requis pour transformer ce bâtiment en musée des transports. Nous pourrions y exposer certains vieux yachts à patins vrais ou faux que tiraient des hommes forts. Si vous aidiez le passeur, cela ne vous coûtait qu'un dollar; si vous étiez assez riche pour rester assis, vous vous fendiez de \$3. Tout cela provoquait des luttes, parfois des tragédies, et la volonté d'entrer en contact avec le monde extérieur. Nous aurions ici un souvenir de Borden, d'après qui la ville de Borden a été nommée si opportunément. De fait, ce pourrait être plus qu'un musée de transports: un musée des promesses réalisées.

Je ne vois pas pourquoi le Musée de la science et de la technologie ne peut être satellisé. Je regrette que le ministre des Postes (M. Kierans) ne soit pas ici pour m'entendre employer le terme. Pourquoi l'ensemble devrait-il être situé sous un seul toit? Ce serait une excellente chose que de conserver ce bâtiment pour la postérité afin que les générations à venir aient une idée des luttes menées par ceux qui les ont précédés. Bien des gens se préoccupent de ce remarquable navire et j'insiste pour que l'on reconsidère son sort afin que nous parvenions à immortaliser non seulement une saga de la mer mais la valeur d'un grand homme d'État. Je ne peux pas croire qu'il faille nous contenter de tirer jusqu'à Ottawa une timonerie démembrée pour immortaliser tout un épisode de luttes, d'ingéniosité et de souffrance.

Pour terminer, je vais parler d'une ligne de chemin de fer qui ne se trouve pas dans l'Île-du-Prince-Édouard, mais elle est unique. Elle n'a sans doute pas sa pareille sur aucun autre

continent ni peut-être dans le monde. Je veux parler d'une des plus récentes lignes de chemin de fer à être construites mais qui n'a jamais servi. Nous parlons du déclin des chemins de fer et de la fin de la locomotive à vapeur, mais ces dernières années, on avait construit au Nouveau-Brunswick un chemin de fer de 4.9 milles de long depuis Bayfield directement jusqu'au détroit de Northumberland, et cette ligne aboutit toujours à la mer car à l'époque on avait solennellement promis qu'une chaussée serait construite et qu'elle serait munie d'une voie ferrée.

Si ces rails avaient des yeux, en se tournant un peu vers l'est, ils pourraient voir les approches de la grand-route de plusieurs millions de dollars et, de l'autre côté du détroit de Northumberland de neuf milles, ils pourraient voir d'autres approches de trois millions de dollars en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard. Mais hélas, les approches ne se rapprochent jamais de plus de neuf milles et nous avons ainsi un autre musée de promesses non tenues, des millions de dollars dépensés pour un projet qui a été cruellement abandonné. Le gouvernement ou le CN pourrait donc aménager au Nouveau-Brunswick un musée de promesses non tenues où l'on pourrait placer certains de ces rails dans la plus grande salle. On pourrait en envoyer quelques-uns au solliciteur général (M. McIlraith) et au ministre des Travaux publics (M. Laing) pour leur rappeler le rôle qu'ils ont joué dans cette construction ou cet abandon et les murs pourraient être tapissés, afin de varier un peu, des 10,000 bourses qui n'ont jamais été accordées.

Devant ce spectacle ridicule et regrettable de cinq milles de voie ferrée construite et maintenant enlevée, n'est-il pas difficile de dire aux gens que le gouvernement et le Parlement sont des institutions vraiment dignes de confiance? Comment peut-on écarter les arguments du cynique lorsque des choses pareilles se produisent?

**M. Randolph Harding (Kootenay-Ouest):** Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir dire quelques mots sur le bill C-7, qu'on appelle communément le projet de loi sur le Canadien National. Comme on a adopté tout à l'heure une motion visant à envoyer à un comité la question du financement du Canadien National et de la retraite de ses employés, les remarques que je devais faire cet après-midi vont se trouver grandement abrégées. L'initiative me paraît excellente, monsieur l'Orateur. Le comité pourra convoquer des témoins et faire de cet aspect du financement du CN une étude beaucoup plus détaillée que nous ne le pourrions au moyen d'un bref discours à la Chambre.