

Halifax était satisfaisante à l'époque où elle a été construite. Sans le chemin de fer, il n'y aurait pas eu de Confédération. Il était naturel que la voie ferrée initiale longe les côtes, reliant ainsi les agglomérations. De nos jours, à mon sens, il nous faut des moyens de communication directe entre les Maritimes et le secteur industriel du centre du Canada. Ce sera un projet coûteux, un projet d'envergure qui ne peut-être réalisé immédiatement.

J'ai insisté sur la création d'une politique nationale du transport aux termes de laquelle, à mon sens, on pourrait songer à établir de nouvelles facilités dans les provinces Maritimes. La ligne actuelle, qui part de Montréal et passe par Richmond, Lévis et Mont-Joli, s'étend sur 840 milles. Au minimum, le trajet s'effectue aujourd'hui en quelque 21 heures. Le temps n'est-il pas venu de songer à aménager une ligne directe qui partirait de Richmond, au Québec, et qui traverserait la pointe supérieure du Maine en direction de Woodstock, au Nouveau-Brunswick, et à utiliser les lignes principales actuellement disponibles? Cette proposition réduirait d'un tiers le trajet actuel. Pour aller de Montréal à Halifax, il faudrait moins de 12 heures de voyage, au lieu de 21, comme présentement.

Dans les deux sens, on épargnerait énormément sur le transport-marchandises. La possibilité s'offrirait alors aux provinces Maritimes non seulement d'une expansion des industries existantes, mais aussi de l'établissement d'autres industries, ce qui profiterait non seulement à ces provinces mais à l'ensemble du Canada. Une telle ligne directe ne remplacerait aucunement la ligne actuelle, mais servirait surtout au transport-marchandises rapide.

Les provinces Maritimes ont un énorme potentiel d'énergie électrique. A mon avis, ce dont elles ont besoin présentement, c'est qu'on réfléchisse aux objectifs que vise l'Office d'expansion économique de la région atlantique, certes, mais il est essentiel aussi pour elles que nous, des autres régions du Canada, et en particulier le ministère des Transports,—je sais que le ministre cherche à élaborer une politique nationale du transport—nous nous préoccupions d'assurer des communications ferroviaires rapides, directes et efficaces pour les provinces Maritimes. L'entreprise serait coûteuse, mais sur une période de 60 ans, l'amortissement des frais assurerait les avantages de l'acquittement d'une dette.

Ce réseau ferroviaire permettrait aux provinces côtières de devenir un élément essentiel de la puissance financière et industrielle

du Canada. On réaliserait dans un certain nombre d'années, une économie énorme quant aux subventions qu'il faudrait autrement verser. Cette entreprise ne peut être réalisée en un jour, mais le ministère des Transports pourrait bien se consacrer à une étude complète du projet.

Je parlerai une autre fois d'un réseau de transport pour les provinces de l'Ouest et surtout pour la région des Rocheuses jusqu'aux ports du Pacifique. Possédant un vaste potentiel, notre pays devrait avoir sa part des grandes possibilités de l'avenir. Nous devons voir grand. En lisant l'histoire de la Confédération et l'Annuaire—je cite de mémoire maintenant—on constate qu'au lendemain de la Confédération, les gens s'attendaient à ce que la population du Canada soit d'environ 40 millions en 1940. Comme ces prédictions étaient erronées! On pourrait travailler à de nouveaux objectifs grâce à la planification. Nous devons peupler le pays. Nous devons progresser. Nous devons abolir les restrictions de ceux qui craignent une immigration accrue. Le progrès national du Canada ne peut pas se poursuivre avec cette allure nonchalante qui l'a trop souvent caractérisé dans le passé.

La tâche est difficile, les arguments qu'on énoncera seront complexes. Mais en tant que représentants de la nation, nous donnerions en 1967 de nouveaux espoirs à la jeune génération du Canada si nous élargissons nos perspectives d'expansion nationale afin que d'un bout à l'autre du pays les Canadiens, où qu'ils demeurent, puissent avoir des chances égales, principe qui a été le fondement de la Confédération et qui, à mon sens, sera son ciment le plus solide dans les cent années à venir.

• (4.20 p.m.)

**M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret):** Qu'il me soit permis de signaler aux députés que si le ministre prend la parole en ce moment il clôturera le débat.

**M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud):** Je n'ai pas l'intention de retarder les travaux de la Chambre, monsieur l'Orateur, mais je demanderais au ministre des Transports, quand il répondra aux députés, de tenir compte du fait que le comité du cabinet, sauf erreur, est à étudier le rapport Donald sur le charbon. On nous a laissé entendre que les tranches du rapport Donald qui ont été publiées indiquent qu'il s'agit d'une situation très dommageable et on n'a pas encore nié ce fait. Je ne sais si cela est vrai ou non, mais je demande au ministre de nous signaler quelle tranche du rapport Donald renferme un espoir pour la région industrielle du Cap-Breton, que ce soit pour l'industrie du charbon ou pour d'autres industries de cette région.