

Des voix: Bravo!

M. McQuaid: Je vous ai mentionné quelques-uns de nos problèmes de transport. Je ne puis m'empêcher d'ajouter un dernier remède à ceux que j'ai suggérés, un remède qui aurait sensiblement amélioré notre situation si on y avait recouru. Si le gouvernement actuel avait jugé bon d'aménager la chaussée vers l'Île du Prince-Édouard, notre situation serait tout autre aujourd'hui.

Des voix: Bravo!

M. McQuaid: J'ai lu avec intérêt un discours prononcé dernièrement à l'autre endroit par le sénateur Bonnell, natif de l'Île-du-Prince-Édouard. Il disait entre autres choses:

Honorables sénateurs, une des choses qui est nécessaire afin de pallier cette solitude constante . . .

Il parlait de l'isolement de l'Île du Prince-Édouard. tient à l'ancien projet, dont on nous a si souvent parlé, c'est-à-dire, la construction d'une chaussée. Divers premiers ministres nous ont promis cette chaussée, mais à chaque fois, on a mis ce projet au rancart, à cause de quelque politique d'argent rare ou de taux d'intérêts trop élevés.

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député sait qu'il est contraire au Règlement de citer les débats de l'autre endroit.

M. McQuaid: Monsieur l'Orateur, le sénateur a cependant négligé de dire que si le gouvernement Diefenbaker était demeuré au pouvoir, l'Île-du-Prince-Édouard aurait aujourd'hui une chaussée la reliant au continent. Cela ne fait aucun doute.

L'hon. M. Pepin: Rendez l'affaire rétroactive.

M. McQuaid: Je dis en toute sincérité que si le gouvernement veut améliorer nos communications de la sorte, il n'est pas trop tard pour le faire. Que le gouvernement procède à la construction de la chaussée et qu'il améliore le service ferroviaire entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.

L'hon. Donald C. Jamieson (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, avec le temps dont je dispose aujourd'hui, il serait impossible de toucher à toutes les questions qui ont été soulevées au cours de ce débat.

M. Forrestall: Le ministre pourrait au moins essayer.

L'hon. M. Jamieson: Je dirai, pour la gouverne du député d'en face et d'autres, que j'ai la ferme intention de faire aujourd'hui un discours très objectif ne prêtant pas à controverse, et j'espère qu'on l'accueillera dans le même esprit. Je le répète: il me serait impossible d'aborder au cours de la période qui m'est accordée, toutes les questions qui ont été soulevées. Le transport est un sujet si complexe qu'on ne peut, évidemment, l'épuiser dans un discours de 40 minutes. Je donne à la Chambre et à tous les députés, y compris l'auteur de la dernière remarque, l'assurance que je suis à leur disposition, au comité ou ailleurs, aussi souvent et aussi longuement qu'ils le souhaitent, pour discuter à fond des questions qui les préoccupent et qui relèvent de ma compétence.

J'admets qu'une réorganisation est nécessaire pour que les députés et le pays en général obtiennent plus de renseignements sur tous les aspects des transports, et plus faci-

[M. McQuaid.]

lement. C'est pourquoi je me propose de présenter à la Chambre au cours de la prochaine session trois importantes mesures auxquelles on travaille actuellement. La première est un bill visant à donner à Air Canada le statut de société de la Couronne indépendante et, si j'ose dire, la divorcer d'avec le CN. Je présenterai également une loi sur la révision des chemins de fer nationaux du Canada, et, parallèlement, une mesure modifiant la loi sur les chemins de fer. Les députés connaissent la grande portée et la complexité de ces modifications car voilà deux ou trois ans qu'ils les demandent. Elles ont entraîné une forte somme de travail qui se poursuit encore. Je suis persuadé que ces bills sont indispensables et je les présenterai dès qu'ils seront prêts.

Étant donné que nous aurons le temps d'en discuter au comité je pense qu'il conviendrait, pendant les 40 minutes dont je dispose aujourd'hui conformément à un accord préalable, que je traite d'un sujet de grand intérêt pour de nombreux députés, soit la question de la politique des transports dans les provinces. Nous convenons tous que le problème des transports dans cette région ne peut être étudié isolément. La majorité des députés comme moi-même admettent que la politique des transports doit nous permettre d'atteindre nos objectifs économiques et sociaux. Si nous, qui vivons dans la région Atlantique, ignorons nos objectifs et n'y adaptons pas notre politique des transports il est très probable que nous commettrons les mêmes erreurs que par le passé et que nous ne parviendrons pas à faire correspondre nos initiatives en matière de transport à nos objectifs et ambitions.

Il faut également admettre que le dossier des réalisations remontant presque jusqu'à la confédération regorge de tentatives de développement économique qui ne sont pas parvenues à répondre aux espoirs de leurs promoteurs bien intentionnés et souvent dévoués. De nombreuses raisons expliquent ces échecs et, entre autres, les insuffisances des politiques de transport et des équipements d'autrefois. Par ailleurs, ce serait nous méprendre que de conserver le mythe, enraciné par près d'un siècle d'espoirs frustrés, selon lequel de grands complexes industriels s'épanouiraient partout dans la région atlantique si seulement les lacunes dans le domaine des transports disparaissaient. Dommage, mais la chose n'est pas aussi simple.

• (1530)

Les problèmes qu'on a connus par le passé en essayant d'attirer les industries dans cette région s'accroîtront au cours des années 70. Il suffit de regarder des centres comme Toronto, Montréal et quelques autres pour se rendre compte que la plupart des réaménagements ont tendance à se concentrer autour des grands centres urbains. Je ne puis m'empêcher de signaler qu'en dépit des grands efforts déployés par des Chambres de commerce actives et des stimulants attrayants offerts par le ministère de l'Expansion économique régionale et d'autres, il est probable que très peu de prétendues industries secondaires s'implanteront dans les régions relativement éloignées où elles sont isolées des autres entreprises sur lesquelles elles doivent compter et des marchés importants desquels elles dépendent pour être rentables.