

Plusieurs d'entre nous estiment que le Canadien National, surtout en Colombie-Britannique, aurait dû être choisi pour transporter la houille du Pas du Nid-de-Corbeau par ma circonscription jusqu'à Roberts Bank, mais cela ne s'est pas réalisé.

• (4.10 p.m.)

Quatre voies ferrées sont maintenant reliées à ce superport financé par le gouvernement fédéral. Une société ferroviaire étrangère a même demandé à la CCT la permission de construire une voie ferrée de 80 milles de long entre Elk Valley et la Colombie-Britannique pour pouvoir acheminer le charbon canadien par les États-Unis, évitant ainsi d'avoir à utiliser les services du CN. En fin de compte, le charbon destiné au Japon partira du port de Roberts Bank. Comment une politique nationale des transports pourrait-elle faire changer cette décision, monsieur l'Orateur? Si notre politique était de nature à éviter ce genre de demande, elle pourrait influencer profondément sur la solvabilité de nos chemins de fer.

Quels seront les effets véritables de la préférence du gouvernement actuel pour une entreprise de transport privée, préférence que je me suis efforcé de vous illustrer? A mon sens, elle va donner lieu à une telle augmentation des coûts que le bill C-7 ne sera plus que de la petite bière comparé à celui que nos successeurs devront étudier dans 20 ans d'ici. Voilà donc pourquoi nous ne changeons pas d'attitude. L'établissement d'un réseau public de transport s'imposera à la longue, monsieur l'Orateur, où chaque service, que ce soit le chemin de fer, l'autobus ou l'avion, sera étudié en fonction de ceux qu'il dessert. Il faut se mettre à y réfléchir avant de trouver une réponse. Pour le moment, nous nous acharnons, il me semble, à détruire notre service ferroviaire.

M. Heath Macquarrie (Hillsborough): Monsieur l'Orateur, je ne retiendrai pas la Chambre bien longtemps sur cette question importante. Bien que des discours brefs soient souhaitables, on n'est jamais bref pour son auditoire. Je suis heureux des dispositions prévues dans cette mesure dont j'approuve l'esprit. Il n'y a aucune raison d'être surpris des nombreux débats qu'elle a provoqués. Depuis des années, les représentants du peuple au Parlement sont plongés dans de longues discussions sur les chemins de fer. L'un de mes moins illustres ancêtres politiques, sir Allan MacNab, a dit un jour tout bonnement: «Ma politique, c'est les chemins de fer». Il est intéressant qu'aujourd'hui, au Parlement, nous parlions des chemins de fer et que, pendant une partie de la journée, des gouvernements soient réunis à la gare et par-

lent du Canada. C'est ce que je pense, je n'y suis pas allé. Il est également symbolique que ces discussions s'éloignent de plus en plus de cette institution.

Les chemins de fer sont encore nettement essentiels à l'économie, à la vie politique du pays, et même parfois aux intrigues politiques. Le débat l'a démontré et je pense qu'il a été intéressant. Dans l'Île-du-Prince-Édouard, le chemin de fer a toujours été un sujet important, même avant que nous devenions une province. De fait, l'histoire nous oblige à avouer que les chemins de fer ont joué un grand rôle dans notre accession au statut de province. Nous espérons que le Dominion nous sortirait du pétrin, mais le travail de renflouement s'est prolongé et n'a pas été mené jusqu'au bout.

J'aimerais aborder un ou deux points concernant notre problème permanent et la question à l'étude. J'ai été fort impressionné par une partie de la déclaration du député de Fraser Valley (M. Rose) sur les télécommunications. Il me semble que depuis la fusion des services télégraphiques du CN et du CP, l'efficacité de ces services à travers le pays a baissé.

Des voix: Bravo!

M. Macquarrie: C'est une question très, très grave. Nous sommes à l'âge des satellites et nous avons cependant tant de peine à envoyer un télégramme. Le soir ou durant les fins de semaine, la situation frise le black-out. L'autre jour, j'ai reçu une lettre d'un habitant de l'île du Prince-Édouard—un homme très en vue et dévoué au bien public. Il avait reçu un appel urgent d'un jeune homme qui se trouvait à Kingston pour le week-end. Ce jeune homme avait besoin d'argent. Lorsqu'il se rendit au bureau du télégraphe à Charlottetown, mon correspondant trouva, placardé sur la porte du bureau, un avis portant l'inscription: «Prière de téléphoner à Moncton». Mais celui qui appelle Moncton pour demander l'envoi d'un mandat se fait dire de venir sur place. Aussi mon correspondant téléphona-t-il à Kingston où une voix lui demanda: «Qui êtes-vous?». Il s'agissait d'un cas très urgent et l'envoi de fonds n'a pu avoir lieu. Ainsi nous avons affaire, comme l'a dit le député, à un black-out en matière de communications, le soir et durant les fins de semaine. Dans ce domaine particulier, nous retardons d'une génération et pourtant nous vivons à une époque que Marshall McLuhan a qualifiée d'«âge électrique».

Le jour même où cela se passait, il y avait grève du transbordeur, de sorte que, même s'il avait voulu aller à Moncton, mon correspondant ne l'aurait pas pu. Cela m'amène à aborder la question de la très importante

[M. Rose.]