

Northumberland parce que les marées sont différentes. Je n'ai jamais compris pourquoi on s'ingénie à comparer les deux passages car celui-ci est tout à fait différent et comporte un tout autre travail.

M. Mongrain: Monsieur le président, permettez-moi de dire que je suis très étonné de voir un gouvernement conservateur et un gouvernement libéral arriver à la même conclusion. Il me semble que ce serait le moment de mettre le crédit 40 aux voix.

M. Loiselle: Monsieur le président, il me semble que nous avons étudié toute cette question à fond mardi. Nous avons étudié le pont, la chaussée et ainsi de suite, et certains membres du Comité ont invoqué l'opposition de M. McCulloch, mais le ministre des Travaux publics et ses hauts fonctionnaires nous ont assurés que les ingénieurs du ministère et ceux de l'extérieur qu'on a consultés avaient étudié à fond les commentaires de M. McCulloch. Par conséquent, à moins que nos collègues aient d'autres questions à poser, j'estime que nous en avons assez parlé et je propose, appuyé par M. Leblanc, que le crédit 40 soit mis aux voix.

M. MacDonald (Prince): Monsieur le président, je crois qu'il y a deux questions bien distinctes et que nous devons faire attention de ne pas les confondre. Il s'agit de savoir d'une part si nous devrions inviter M. McCulloch à comparaître devant notre Comité et d'autre part, si nous devrions étudier le projet plus à fond afin de déterminer tous les facteurs qui influent sur cette décision. Je crains que certains membres du Comité pensent qu'il s'agit d'un projet qui coûte beaucoup plus cher sans doute, mais qui autrement ressemble à tous les autres projets du ministère des Travaux publics qui figurent ici. Or, ce n'est pas le cas car, comme le ministre nous le disait encore mardi, ce projet consiste à aménager une voie de transports entre deux provinces. Il se trouve que le Comité ne s'est pas penché sur la question depuis longtemps. Je ne suis pas membre du Comité depuis bien longtemps, mais depuis que je suis là nous n'avons certainement étudié le projet en détail. Il s'agirait de savoir, par exemple, si on va aménager une voie ferrée sur la chaussée, s'il y aura un service de chemin de fer et de traversier, si oui ou non on retient l'idée d'y aménager une voie ferrée ou si on se propose de combiner les deux services. Toutes ces possibilités demandent à être examinées, et puisque les mem-

bres de la Commission des transports maritimes et les ingénieurs de la compagnie des chemins de fer nationaux dont je vous ai parlés pourraient nous fournir beaucoup de renseignements à ce sujet, j'estime que nous nous devons d'étudier le projet à fond. Songez, par exemple, je vous en aurais parlé mardi si j'y avais pensé, que si on décidait d'organiser un service de bac transbordeur seulement il faudrait fort probablement modifier tout le système d'entreposage de l'île du Prince-Édouard et construire de nombreux entrepôts sur la côte du Nouveau-Brunswick. C'est une des questions qu'il faudra trancher et il y en a beaucoup d'autres. J'espère que les membres du Comité qui viennent d'autres provinces et ne s'intéressent pas directement aux affaires de l'île du Prince-Édouard comprendront que le projet n'est pas simplement d'intérêt local, qu'il y va des transports interprovinciaux et que la décision que nous prendrons aura beaucoup d'importance pour l'avenir.

M. Stewart: Monsieur le président, nous comprenons parfaitement que le projet n'est pas seulement d'intérêt local mais si le Comité se met à étudier tous les aspects de l'entreprise, l'hydraulique, le coût, les transports et ainsi de suite, cela nous prendra au moins trois ou quatre ans.

Nous avons parlé d'un ingénieur en particulier, M. McCulloch, mais nous devrions aussi entendre ceux qui se sont occupés du passage de Chesapeake. Il y a beaucoup d'ingénieurs que nous pourrions convoquer. J'estime que nous devons procéder avec doigté car il ne faudrait tout de même pas que les ingénieurs-conseil et les hauts fonctionnaires du ministère des Travaux publics aient l'impression que nous avons si peu confiance en eux que nous préférons nous occuper nous-mêmes de toutes ces questions de génie, d'économique et de transports.

En ce qui me concerne je ne me sens pas assez qualifié pour étudier tous les aspects d'une question aussi importante et qu'il faut régler assez rapidement. Je comprends ce que M. MacDonald veut dire, mais pour ma part je préfère m'en remettre aux spécialistes que nous employons en ce moment et à ceux du ministère, et j'espère que d'ici quelques mois