

ligne de communication entre l'île du Prince-Édouard et la terre ferme. Des familles, des gens ayant des rendez-vous ou devant voyager ont constaté que, de fait, le service du CN ne fonctionnait pas.

De toute évidence, ces difficultés proviennent en grande partie de décisions fautives de la part du Canadien National, qui semble doué d'un étrange talent pour transformer là-bas en crise un problème des transports déjà fort compliqué. Éruptions et bouleversements se multiplient. Il semble même que le CN se croit obligé de créer de telles conditions de temps à autre.

Au lieu de laisser le navire *Confederation* à Borden où il avait toujours été, quelqu'un a eu la brillante idée de le transférer à Halifax. Cette initiative a provoqué du chômage parmi les travailleurs de Borden et a restreint la flotte de transbordeurs au début de l'hiver au moment où ils étaient sur le point de négocier un nouveau contrat. Inutile de signaler quel est l'effet de cette mesure sur le principe général du Code national du travail. La chose serait intéressante, si le ministre pouvait découvrir qui s'est arrogé l'autorité d'effectuer ce transfert intempestif et inutile du navire de Borden, son port d'attache, à Halifax. Est-ce le CN ou le ministère des Transports?

Alors qu'il est inutile et que je n'ai pas l'intention de parler du Canadien Pacifique sous ce rapport, étant donné que cette société ne s'est jamais établie dans notre province, je constate que je dois toujours mentionner le ministère des Transports, car on ne peut jamais être certain quel est le rôle du CN à titre d'agent ou d'administrateur du ministère des Transports pour le service des transbordeurs. Lorsqu'il y a des ennuis, une certaine confusion se manifeste lorsque nous demandons des explications. Je me demande pourquoi cette recommandation a été faite? Cela me semble une économie stupide, si c'en est une. Ce serait économique si aucun être humain n'était en cause comme travailleur ou voyageur éventuel.

Les équipages des navires à Borden ont donné un excellent service au cours des années et ils ne sont montrés beaucoup plus sensibles aux besoins du grand public que la direction du CN. Je peux le dire sans préjugé ni partialité parce que dans une large mesure, ces hommes sont mes commettants. Ils font un bon travail pour le public dans ce service important et essentiel. Ce service est vital pour l'Île-du-Prince-Édouard que des problèmes de transports affligent et traumatisent depuis environ 90 ans.

Il importe, monsieur l'Orateur, que nous ayons une sorte de garantie que nos liens avec le continent ne dépendront pas de cette stupidité administrative qui a souvent paralysé

nos navires. Nous avons eu cette seule assurance solennelle de communications constantes et efficaces avec le continent. Quand le voyageur attend pendant huit heures dans son automobile en regardant un navire au repos, le service n'est ni constant ni efficace, mais terriblement décevant.

● (4.20 p.m.)

C'est là que réside la responsabilité du gouvernement canadien. C'est pourquoi il est normal que j'en parle puisque le Parlement canadien doit examiner une mesure législative. Je me demande pourquoi on a récemment déployé une activité fiévreuse pour faire des économies de bouts de chandelles ou de prétendues économies dans le service de transbordement. Est-ce du fait que ceux d'entre nous qui, après avoir soigneusement étudié et considéré le problème, ont prétendu que ce service serait si coûteux qu'une saine économie justifiait la construction d'un passage permanent, quel qu'il ait pu être le succès de notre plaidoyer à ce propos, qu'on a conseillé au CN de ne pas faire d'erreur à ce sujet et d'essayer de rendre l'opération aussi économique que possible, indépendamment de la manière dont vous traitez le service. Ce pourrait être la raison, ou bien il se pourrait qu'on a commis tant de gaffes dans le service en dotant par exemple le nouveau traversier de rails de faible écartement comme s'il était destiné à Terre-Neuve. Ainsi, lorsqu'on a prévu qu'il se rendrait à l'île du Prince-Édouard, on a dû procéder à un élargissement coûteux des rails, d'où une augmentation proportionnelle des dépenses.

Il y a de nombreux facteurs que j'aimerais discuter, et peut-être le comité en sera-t-il saisi. Mais le dernier problème que j'aimerais discuter maintenant concerne le plus vieux et peut-être le plus vénérable—c'est à dessein que j'emploie ce mot—transbordeur de trains de notre continent. Il s'agit du vieux bateau du nom de *Prince Edward Island* dont la vente est annoncée par le CN. C'était le bateau promis par sir Robert Borden lorsqu'il s'est présenté aux élections de 1911 dans la ville de Charlottetown. Il a déclaré alors très simplement que s'il était élu premier ministre du Canada, les habitants de l'île obtiendraient leur transbordeur de trains. Il en fut ainsi. L'intéressant, c'est qu'au milieu d'une terrible guerre mondiale, alors que tous les chantiers navals britanniques devaient travailler à plein rendement, on s'est occupé d'observer ce contrat qu'on a dû signer en 1912. La construction du bateau était terminée en 1915, et il a traversé l'Atlantique alors infesté de sous-marins pour honorer cet engagement et pour donner aux habitants de l'Île-du-Prince-Édouard, ce que cet homme respectable et très compétent, sir Robert Borden, leur avait