

Cela dit, je voudrais faire quelques propositions spécifiques quant à l'amélioration du service actuel. Ayant emprunté assez récemment ces têtes de ligne, je puis parler en connaissance de cause. Il y a lieu d'apporter des améliorations considérables dans deux domaines. Pour ce qui est du premier de ces domaines, la chose est à ce point évidente qu'il est presque superfétatoire d'en parler. Il se trouve qu'après 10 heures du soir, les voyageurs obligés d'attendre le bac pendant plusieurs heures n'ont pas la possibilité d'acheter sur place la moindre nourriture. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi le CN, qui connaît très bien la situation locale, a autorisé ou obligé les restaurants des têtes de ligne à fermer leurs portes à 10 heures du soir, alors que le service des bacs fonctionne jusqu'à une heure du matin.

Ce serait déjà assez malcommode si les bacs fonctionnaient selon un horaire régulier. Mais tous ceux qui connaissent ce service savent que pendant les longs mois d'hiver, on ne sait jamais trop à quel moment le bac partira, ni combien de temps durera la traversée dans un sens ou dans l'autre. Parfois, les voyageurs doivent attendre cinq ou six heures, jusqu'aux petites heures du matin, littéralement sans rien à manger ou à boire pour se sustenter. Il n'est certainement pas nécessaire de perpétuer des conditions aussi inhumaines; on pourrait raisonnablement modifier les heures du restaurant pour répondre aux besoins des voyageurs, surtout durant les froids mois d'hiver.

Ma deuxième critique revêt une importance particulière pour ceux qui utilisent rarement le service. On donne très peu de renseignements aux voyageurs au sujet des heures des bacs ou des retards probables. Je suis arrivé à l'une des gares peu après minuit l'autre soir et j'ai essayé de savoir si le bac partirait à l'heure. Après de longues recherches, j'ai pu réveiller un responsable qui s'occupait à une tout autre activité et qui a pu me renseigner. Sûrement, on pourrait sans effort surhumain ou beaucoup d'imagination trouver quelque moyen de donner de simples renseignements au public voyageur.

J'aimerais soulever une autre question au sujet du service de traversier. C'est là un sujet de dispute continuelle, c'est-à-dire le va-et-vient perpétuel d'un bateau qu'on utilise puis qu'on n'utilise plus; je veux parler du sort qu'on fait au *John Hamilton Gray*. Plusieurs députés se rappelleront l'inquiétude exprimée par les habitants de l'Île, lorsque ce bateau, le vaisseau amiral de la flotte, a soudainement été transféré de l'Île du Prince-Édouard au service de traversier de Port-aux-Basques à Terre-Neuve. Les habitants de l'Île ont manifesté à juste titre leur indignation de ce qu'un vaisseau qui avait été construit spécialement pour le service entre l'Île du Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, soit soudainement soustrait à ce service pour s'ajouter à un service auquel il n'avait pas été destiné et auquel il ne convenait pas particulièrement sous certains aspects. Je sais que le ministre des Transports songe de nouveau à remettre en service le *John Hamilton Gray* à Terre-Neuve durant les mois d'été. Cette mesure serait mal accueillie par les habitants de l'Île.

Je m'inquiète encore davantage de la possibilité qu'une fois revenu en service à Terre-Neuve, le navire pourrait y demeurer indéfiniment et ne pas revenir à l'Île du Prince-Édouard l'automne prochain. A mon avis, toute velléité d'une telle initiative reviendrait à une violation de l'entente fondamentale qui figure dans la constitution, en vue du maintien de moyens de communication efficaces entre l'Île du Prince-Édouard et le continent. Je ne saurais

croire qu'un haut fonctionnaire du ministère des Transports recevrait sérieusement une telle demande.

Je demande au Canadien National d'examiner comment il pourrait jamais s'acquitter de ses obligations en ce qui concerne l'acheminement des marchandises lourdes au cours des mois d'hiver en l'absence d'un navire comme le *John Hamilton Gray*. Il est capital que le *Gray* soit retenu pour assurer l'acheminement de l'énorme quantité de marchandises durant les mois d'hiver. En outre, à mon avis, il sera essentiel, peut-être pas l'été prochain, mais les étés suivants, d'affecter le *Gray* au transport des touristes à l'Île du Prince-Édouard, dont le nombre s'accroît énormément chaque année. Toute détérioration du service actuel nuirait beaucoup à l'expansion économique et à la modernisation de l'Île du Prince-Édouard.

Pour terminer je dirai quelques mots d'autre question concernant la mesure à l'étude. Le bill comprend aussi des subventions à Air Canada. L'Île du Prince-Édouard est une province unique à bien des égards. Elle l'est surtout pour ce qui est du service aérien car elle est la seule à n'avoir jamais été desservie par le transporteur national, Air Canada. Cela s'explique du fait que jusqu'ici des transporteurs régionaux ont répondu à ses besoins, d'abord Maritime Central Airways, puis, plus récemment, Eastern Provincial.

• (2110)

On dit que cette dernière modifiera sous peu ses itinéraires. Elle a fait une demande en vue d'établir sa grande ligne de Charlottetown à Montréal, en passant par Halifax et un point intermédiaire. Ce serait certes une mesure rétrograde. J'en ai fait l'expérience ayant représenté une région, Summerside, du comté de Prince dans l'Île; cette région a perdu le service aérien assuré par Eastern Provincial qui avait succédé à Maritime Central Airways. J'espère que le transporteur régional n'essaie pas de réduire une fois de plus le service aérien vers l'extérieur de la province.

Assurément, si le service aérien que ce transporteur régional fournit à l'Île-du-Prince-Édouard se détériore, des pressions accrues seront exercées avec raison, afin que le transporteur national desserve les dix provinces et non pas simplement neuf, comme à l'heure actuelle. J'espère aussi qu'Air Canada examinera de temps à autre les besoins de l'Île-du-Prince-Édouard en matière de services aériens, car il n'est pas inévitable que l'Île soit condamnée à jamais à ne pas faire partie d'un réseau national de transport aérien. Air Canada pourrait à titre d'essai desservir l'Île-du-Prince-Édouard durant les mois de pointe pour le tourisme, soit en juillet et en août. Je crois que cette initiative serait accueillie avec satisfaction par le nombre croissant de touristes qui prennent l'avion pour se rendre dans l'Île-du-Prince-Édouard durant les mois très occupés.

Monsieur l'Orateur, j'espère en terminant que le CN qui dessert les régions intérieures de l'Île-du-Prince-Édouard depuis des années continuera à le faire dans l'avenir immédiat. Sans circulation ferroviaire, il serait impossible de transporter à l'intérieur comme à l'extérieur notre récolte considérable de pommes de terre. Je m'inquiète de la qualité de nos travaux de voirie dans l'Île à l'heure actuelle. C'est une question que j'ai l'intention de soulever plus tard, soit à la Chambre soit au comité.