

leure méthode possible, le vieux système sera rétabli parce qu'il est indiscutable que, sous ce dernier, il n'y a pas eu les pertes de vies qu'on a déplorées depuis que le système automatique a été installé. S'il nous promet qu'il va recommander le rétablissement du système antérieur, nous pourrions alors adopter ce crédit sans inquiétude. Sinon, je ne pense pas que mes collègues des Maritimes soient prêts à adopter le crédit.

L'hon. M. Benson: Puis-je tout d'abord dire que je ne suis nullement surpris de voir le député de l'Ouest appuyer la très valable requête des députés de la Nouvelle-Écosse.

Une voix: Queens-Lunenburg.

L'hon. M. Benson: Toutefois, je ne puis lui donner l'assurance que je vais informer le ministre des Transports de ce qu'il devrait faire au sujet de son ministère particulier. Mais je puis lui promettre que demain matin je vais téléphoner au ministre des Transports à ce sujet afin qu'il puisse y réfléchir.

(Le crédit est adopté.)

Chemins de fer et navires à vapeur—

15g. Paiements à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommé la Compagnie), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées au ministre des Finances par la Compagnie, des sommes à affecter par la Compagnie aux déficits d'exploitation (certifiés par les vérificateurs de la Compagnie) pour l'année civile 1966 à l'égard des services suivants: service de bac de Terre-Neuve et ports terminus; service de bac de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus; service de bac entre Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbour (Maine) (É.-U.), \$1,176,000.

M. Bower: Monsieur le président, le vendredi 24 février, j'ai posé au ministre des Transports une question qui a été déclarée irrecevable par la présidence. Je l'ai posée de nouveau le lundi 28 février, au cours du débat sur l'ajournement. Je crois me conformer au Règlement en soulevant la question à l'heure actuelle, car je vois dans le crédit dont il s'agit ici une mention spéciale du service de transbordeur de Bar Harbour. C'est justement ce dont je voudrais parler maintenant. Au cours du débat sur l'ajournement, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports n'a fait que tergiverser. Il parlait d'un service de transbordeur, tandis que je parlais d'un autre. Je n'ai pas trouvé cela satisfaisant, et lui non plus probablement. J'en profite donc pour ramener le sujet sur le tapis en vue d'obtenir du gouvernement l'assurance que l'on remédiera à une situation déplorable.

La difficulté est que le transbordeur—le navire motorisé *Bluenose*—de Bar Harbour, dans le Maine à Yarmouth est tellement

[L'hon. M. Fulton.]

bondé pendant les mois d'été que les voyageurs ne peuvent se frayer un passage à travers la foule. C'est ce qui décourage les touristes de venir en Nouvelle-Écosse. Le tourisme est pour nous aussi important que l'industrie de la pêche. C'est un autre des piliers de l'économie de notre province. Dans mes remarques sur la motion d'ajournement, j'ai essayé d'obtenir du ministre des Transports l'assurance que, cet été, un second transbordeur—un service supplémentaire—serait disponible entre Bar Harbour et Yarmouth, afin que notre industrie touristique ne soit pas étranglée.

J'avais lieu de croire que nous obtiendrions ce transbordeur, car, l'hiver dernier, au moment où le *Bluenose* devait aller en cale sèche pour réfection, le *Leif Eirikson*, transbordeur pour automobiles, était censé en prendre la relève. C'est toutefois à ce moment précis que le *Leif Eirikson* a été appelé à prendre la relève du *M. V. Cabot* et il n'a pu, par conséquent, remplacer le *Bluenose*. J'imagine que maintenant, ou du moins au début de l'été, le *Cabot* reprendra le service. J'exhorte donc le ministre à songer à employer le *Leif Eirikson* ou tout autre navire convenable pour assurer un service supplémentaire. Il est absolument essentiel que notre industrie touristique ne soit pas gênée; elle devrait plutôt recevoir tout l'encouragement possible.

Ma requête est raisonnable, il me semble. Je ne parle pas seulement de la ville de Yarmouth actuellement, mais plutôt de la Nouvelle-Écosse. Il me semble que les gens de cette province ont le droit de penser qu'on devrait leur accorder satisfaction à ce sujet.

(Le crédit est adopté.)

20g. Construction ou acquisition de bâtiments, d'ouvrages et de terrains, de quais et de terminus, y compris les améliorations aux terminus appartenant à Terre-Neuve, et de navires et de matériel connexe selon le détail des affectations; toutefois, le Conseil du Trésor peut augmenter ou diminuer le montant du crédit à affecter aux entreprises inscrites séparément, \$1.

(Le crédit est adopté.)

27g. Déficit de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1966. Somme requise pour le paiement à la Compagnie des chemins de fer Nationaux (ci-après dénommée la Compagnie), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées au ministre des Finances par la Compagnie, des sommes à affecter par la Compagnie au déficit du réseau (certifié par les vérificateurs de la Compagnie) pour l'année civile 1966, lequel déficit sera calculé en tenant compte des subventions reçues par la Compagnie en vue de maintenir les tarifs-marchandises à un