

des marchandises et des voyageurs. Même une entreprise privée qui est subventionnée jugera opportun de réduire autant que possible le service qu'elle doit fournir afin de ne pas tomber complètement en banqueroute. Un maximum de \$294,500 est prévu pour la subvention versée à cette entreprise. Elle est fixée, sauf erreur, de façon à ce que la compagnie puisse fonctionner avec un bénéfice de 10 p. 100 avant déduction des impôts, ou 5 p. 100 après. Si l'entreprise réalise un bénéfice plus important, il y a une clause de récupération.

Toute cette difficulté serait surmontée s'il existait une société de la Couronne capable de fonctionner dans ce domaine et qui aurait comme fin première, sinon exclusive, de desservir les localités du haut littoral. Je n'envisage naturellement pas un service régulier, quotidien, par un bâtiment comme le *Prince George*, ni rien de tel. Je n'envisage rien d'aussi grandiose qu'un paquebot de luxe qui assurerait le service le long de la côte. Je propose simplement un bateau et un service convenables pour ces endroits côtiers. Bon nombre de ces endroits sont maintenant desservis deux fois par mois peut-être, ou toutes les deux semaines, tandis que d'autres n'ont aucun service du tout. Les gens de certaines localités sont obligés de se ravitailler en se déplaçant dans leurs propres embarcations sur une distance de peut-être 60, 80 ou 100 milles vers quelque port d'escale de la *Northland Navigation*. C'est pourquoi je recommande ma proposition au gouvernement et au ministre.

Je crains que si l'on n'entreprend pas quelque chose de cette nature, nous continuerons à aller cahin-caha, avec notre service de passagers et de marchandises pour les localités du haut littoral, et ce service s'empirera et se désintégrera progressivement, sans compter que nous devons faire face à l'augmentation de la subvention accordée à la *Northland Navigation*, tout comme l'*Union Steamships* avait saisi le gouvernement d'une demande d'augmentation, en vue d'une exploitation rentable. Étant donné que la *Northland* ne dispose apparemment que de moyens très modestes, ses bateaux se détériorent. La compagnie n'est pas en mesure de procéder aux travaux de réparation et d'entretien nécessaires. Ses tentatives de fournir des bateaux plus nouveaux ou supplémentaires pour ce service rencontrent des obstacles. Je prévois le jour où cette entreprise, c'est-à-dire la *Northland Navigation*, viendra frapper à la porte du ministre, à l'exemple de l'*Union Steamships*, en déclarant que ses bateaux sont en si mauvais état qu'il lui faut un autre quart de million de dollars pour les réparer. Je suis sûr que les membres de la

commission maritime canadienne, ainsi que le ministre, qui suivent de près cette situation, en seront venus à la même conclusion.

Je crois que je vais maintenant passer outre à cet aspect de la question pour l'instant. On ne saurait signaler avec trop d'insistance la nécessité pressante d'un meilleur service maritime à destination de ces localités côtières qui doivent maintenant subir des inconvénients énormes, et qui ne devraient pas les subir plus longtemps par suite de ce service qui leur est offert depuis quelques années.

M. Robichaud: Je n'ai que quelques brèves observations à faire à ce stade-ci de l'étude des crédits. J'ai deux problèmes à porter à l'attention du ministre. Comme il le sait, nous avons l'une des flottes de pêche les plus considérables du genre sur la côte de l'Atlantique, dont l'activité s'étend à partir du nord-est du Nouveau-Brunswick. En fait, dans la région de Caraquet-Shippegan seulement, nous avons plus de cent dragueurs et palangriers en service, et à peu près le même nombre de navires en service à partir de Gaspé, de l'île du Prince-Édouard et des Îles-de-la-Madeleine. Ce que je voudrais signaler au ministre, c'est l'absence d'avertisseurs de tempête dans cette région, qui se trouve à l'embouchure de la baie des Chaleurs et de certains secteurs du golfe Saint-Laurent. Afin d'éviter les désastres qui se sont produits vers cette même date, l'an dernier, dans le détroit de Northumberland, j'exhorterais le ministre à demander à son ministère d'étudier sérieusement la possibilité d'installer une station d'avertisseurs de tempête sur l'île Miscou. L'île Miscou se trouve à l'extrémité nord-est du Nouveau-Brunswick. Je dirai que 90 p. 100 de la flotte de pêche, dont j'ai parlé il y a instant, est en activité à très peu de distance de l'île Miscou, et au moins à portée du radio-téléphone, dont tous ces navires sont munis. Je demanderais donc au ministre si son ministère consentirait à étudier sérieusement cette proposition.

L'autre chose que je voudrais discuter très brièvement, monsieur le président, a trait à ce qu'on a dit plut tôt cet après-midi à propos du canal de Chignectou. A maintes reprises, ces deux ou trois dernières années, le ministre a parlé du coût estimatif préliminaire des travaux de génie relatifs au projet de Chignectou, lequel, d'après les paroles mêmes du ministre, a été calculé par le ministère des Travaux publics. C'est en effet le 4 mars de l'an dernier, selon la page 1667 des *Débats*, que le ministre a déclaré au comité qu'il avait, par suite des travaux qui avaient eu lieu, demandé qu'on prépare certaines autres estimations. C'est la méthode normale pour un programme de ce genre.