

Évidemment, la pêche n'est qu'une des importantes occupations auxquelles les Canadiens se livrent en mer. Les cabotiers sur la côte du Pacifique, et il n'est pas question des transpacifiques, ont transporté l'an dernier plus de deux millions de personnes, ce qui donne une idée de l'ampleur du service.

Enfin, l'exploitation forestière, la plus importante entreprise de la Colombie-Britannique, compte énormément sur le transport océanique. Les billes sont descendues, en train ou en camion, du haut des montagnes jusqu'à la mer. Là, elles sont rattachées en radeaux flottants; puis, elles sont traînées aux scieries par des remorqueurs. Les distances sont parfois grandes. Des billes des îles de la Reine-Charlotte sont parfois livrées à une scierie de Vancouver. D'autres, de la côte ouest de l'île de Vancouver, sont traînées de longues distances jusqu'à des scieries de l'État de Washington ou de la Colombie-Britannique. On verra que beaucoup de ceux qui s'adonnent à l'exploitation forestière passent une bonne partie de leur temps en mer, soit qu'ils y forment des trains de bois, soit qu'ils servent à bord des remorqueurs qui conduisent ces trains de bois jusqu'aux moulins. Il n'est pas exagéré de dire que des milliers d'hommes travaillent en mer et que l'équipement utilisé atteint une valeur de plusieurs millions.

Je ne laisserai pas la Chambre en lui faisant le long récit des accidents qui se sont produits en ces dernières années et dont le nombre va toujours croissant. Je voudrais simplement faire mention de quelques accidents qui ont eu le littoral du Pacifique pour théâtre, depuis deux ans. Cinq vies ont été perdues à bord du vapeur *Gulf Stream*. Le vapeur *Northholm* a coulé, entraînant la mort de quinze personnes. Le *Clarksdale Victory* a sombré avec cinquante et une personnes à bord. Il y a quelques semaines, le capitaine du vapeur *Passing Cloud* se noyait, quoiqu'on fût parvenu à sauver le reste de l'équipage. Juste avant Noël, trois hommes du vapeur *St. Clair* perdaient la vie.

Je voudrais signaler les méthodes d'assistance aux vaisseaux en perdition, ainsi que les moyens d'envoyer des signaux de détresse. Nous possédons, sur le littoral du Pacifique, un excellent système de téléphonie sans fils reliant les navires à la terre ferme. On pourrait l'améliorer en assurant des gardes plus régulières et en perfectionnant les lignes ter-

restres. En général, les lignes sur terre sont exploitées par l'État, mais à cause de la nature du terrain et du nombre restreint des employés, elles ne sont pas toujours maintenues en très bon état. Je sais qu'on a demandé de les améliorer, mais les hommes de la mer sont en danger parce que nous ne pouvons pas compter sur un réseau de communication efficace et rapide dans tous les cas.

Il y a d'autres moyens d'aider les marins et de leur transmettre des signaux. Je veux parler des stations radiogoniométriques qui permettent aux navires de déterminer leur position. Le réseau de ces stations n'est pas encore complet. Le ministre compétent m'a dit qu'on avait l'intention de construire deux nouveaux émetteurs radiogoniométriques automatiques. Ces émetteurs transmettent automatiquement, à de brefs intervalles, des signaux qui permettent aux vaisseaux de déterminer leur position.

On se rend compte, depuis un certain temps, qu'il y a des lacunes dans ce réseau, mais pour une raison ou pour une autre, les émetteurs qu'on devait installer l'an dernier ne fonctionnent pas encore. Maintenant qu'on est en voie d'aménager la côte du Pacifique, je demande instamment qu'on prenne toutes les mesures possibles afin de munir nos côtes de l'Atlantique et du Pacifique d'un réseau complet d'émetteurs radiogoniométriques, afin que le radiobalisateur ne comporte aucune lacune. J'insiste de nouveau sur la nécessité d'assurer une surveillance constante, afin que tout navire en détresse puisse envoyer immédiatement un message à un endroit central.

Une des tragédies de la vie militaire est le service interrompu.

Je constate, monsieur l'Orateur, que vous avez hâte de déclarer qu'il est temps de lever la séance; aussi, peut-être pourrais-je interrompre mes observations.

(Sur la proposition de M. Pearkes, la suite de la discussion est renvoyée à une séance ultérieure.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. Fournier: Demain, nous poursuivrons le présent débat.

(A 10 heures et demie du soir, la séance est levée d'office, en conformité de l'ordre adopté par la Chambre le 22 février 1949.)