

grand calme, mais les députés qui connaissent les eaux de la côte ouest savent que, l'automne, l'hiver et le printemps, la mer devient très agitée en raison des tempêtes, du vent et de la pluie. Quand la mer est grosse et que le vent et la marée s'en mêlent, il devient quasi impossible d'aborder le navire de la *Northland Navigation Company* dans une petite embarcation.

On s'est plaint tant et plus de cet état de choses. Je rapporte les paroles de cette jeune fille, M^{lle} Betty Wilson, qui est infirmière à l'hôpital, pour montrer quels sont l'attitude et les sentiments des gens de cette localité. Ce n'est qu'une des nombreuses localités côtières où les bateaux à vapeur assurent ou non le service des voyageurs. La réponse de la *Northland Navigation*, c'est que quand elle a acheté ces contrats d'une autre société, les subventions étaient versées pour assurer le service à certains endroits, et les escales étaient mentionnées dans le contrat. Elle prétend que pour diverses raisons économiques, il est impossible d'ajouter d'autres escales.

Une de ces raisons, c'est évidemment que depuis plusieurs années, le nombre des passagers diminue, surtout depuis l'organisation des nouveaux services aériens bien plus rapides. Je me souviens d'un voyage que j'ai fait sur un bateau de l'*Union Steamships*, de Prince-Rupert aux îles de la Reine Charlotte. C'était il y a environ quatre ans. Je me suis embarqué vers cinq heures du matin à Prince-Rupert. Le bateau devait prendre la mer vers sept ou huit heures. J'avais voyagé en automobile, de Terrace à Prince-Rupert, soit un voyage d'environ trois heures. Une fois à bord du bateau, je me suis donc couché et me suis endormi. Je me suis éveillé vers onze heures ou onze heures et demie et j'avais l'impression d'être propriétaire du bateau. C'était une sorte de paquebot de 150 à 200 lits. J'ai circulé un peu partout sur les ponts, mais n'ai rencontré aucun autre voyageur. Le garde-chasse et moi-même nous sommes présentés pour le repas du midi. Nous étions les deux seuls passagers sur ce navire qui allait de Prince-Rupert aux Îles de la Reine Charlotte, soit une centaine de milles.

On a là un exemple des répercussions que le transport aérien a eues sur le nombre des passagers de ces vapeurs. Parlant de cette question l'autre soir, le député de Comox-Alberni a admis l'existence d'un problème, tout en disant n'en pas connaître la solution. Comme nous nous y intéressons depuis un certain temps, nous avons présenté des propositions au gouvernement sur ce qu'il conviendrait de faire pour assurer un meilleur service de vapeurs le long de la côte ouest. On me permettra peut-être d'en refaire un exposé général pour le ministre.

[M. Howard.]

L'actuel régime de subventions, qui consiste à soutenir l'une ou l'autre société afin d'assurer un service plus ou moins irrégulier et parcimonieux, ne suffit pas. On a vu, depuis les années que l'on tente de mettre au point ce régime, que nos efforts n'ont pas eu trop de succès. Je propose qu'un organisme distinct de la Couronne, que ce soit la *Canadian National Steamships* ou toute autre société de la Couronne créée à cette fin dans le cadre du ministère des Transports, entreprenne d'assurer un bon service de cabotage le long de la côte ouest. J'en profite pour proposer qu'une entreprise de transports aériens y soit reliée, afin que les profits réalisés dans un service puissent servir à contrebalancer le déficit qu'enregistrera inévitablement l'autre service.

Tout le monde comprendra sans peine que, n'était la subvention de \$294,500 qui est versée à la *Northland Navigation Company* à l'heure actuelle, la société ne serait pas en mesure de fournir ce genre de service, et offrirait un service qui serait de beaucoup inférieur à ce qu'il est maintenant. Bien entendu, je n'ai pas accès aux bilans confidentiels de ces sociétés, bien qu'ils soient dans les dossiers de la Commission maritime canadienne, mais je suis certain que le service-voyageurs de la *Northland Navigation Company*, le long du littoral occidental, est déficitaire à l'heure actuelle, tout comme le service-voyageurs de l'*Union Steamships* fonctionnait à perte autrefois. C'est le transport-marchandises qui permet de réaliser des bénéfices.

En outre, il est notoire que c'est pendant la saison estivale, soit des mois de mai à septembre, que la majorité des voyageurs empruntent le vapeur sur le littoral de l'ouest. Je crois que le rapport de la commission royale d'enquête sur le cabotage y faisait allusion et qu'il signalait que c'est au cours des trois quatre mois d'été que plus de la moitié des voyageurs utilisent ce service le long du littoral de l'Ouest. Peut-être le service-voyageurs accuserait-il un profit si l'on tenait une comptabilité séparée pour les mois d'été, mais il y aurait un énorme déficit pendant les mois d'hiver, lorsque les voyageurs se raréfient.

Il en est de même du transport des marchandises. Les expéditions de marchandises augmenteront ou diminueront selon l'activité de l'industrie de l'abattage en particulier. Si l'abattage est réduit en été à cause d'incendies, toute l'industrie s'immobilisera car, comme cela est déjà arrivé dans le passé, les forêts sont fermées pendant six à sept semaines. Cela entraîne une réduction du transport de marchandises aux camps d'abattage. Si l'exploitation forestière est en baisse, comme cela se produit à l'heure actuelle, cela touchera aussi le service de transport