

chose avec d'autres députés,—que la situation y est essentiellement la même que sur le littoral du Pacifique. Je suis persuadé que l'importance de cette question sera encore augmentée par l'entrée dans la Confédération d'une dixième province, Terre-Neuve.

Afin de vous donner une idée, monsieur l'Orateur, de l'importance de la mer pour les habitants de nos provinces côtières, je vous ferai remarquer que ma circonscription s'étend sur une distance d'environ soixante-quinze milles de l'est à l'ouest, et sur une distance à peu près égale du nord au sud; or, dans toute cette région, il n'y a presque pas de gens qui habitent à plus de vingt milles de l'eau salée.

Au nord, on trouve le port de Nanaïmo par où passe au moins les deux tiers des voyageurs et du commerce de l'île Vancouver. Au cours de l'été dernier, pas moins de 200,000 voyageurs sont entrés dans ce port, venant de la terre ferme à bord des plus gros vapeurs de la flotte du Pacifique-Canadien, qui faisaient chaque jour sept voyages aller-retour entre Nanaïmo et Vancouver. On a transporté par ce port plus de 75,000 tonnes de marchandises. Sur le quai de rassemblement de l'État, on peut voir les cargos charger le bois coupé dans nos forêts et destiné aux marchés européens. On peut y voir aussi d'autres navires hauturiers chargés de charbon à destination de la Chine et des autres pays de l'Orient.

Quelques milles plus au sud, sont situées les importantes villes de pêche et de bois, Lady-smith et Chemainus. Puis, plus loin, se trouve la région de la baie Cowichan où on peut voir, durant tout l'été des centaines de yachts que les touristes et les sportifs conduisent dans ces eaux pour y faire la pêche.

Plus au sud, se dresse l'imposante usine de la *Canada Cement*. Des ingrédients du ciment viennent par barge des autres îles. Le produit est transporté par bateaux partout sur la côte occidentale de la Colombie-Britannique et dans l'ouest des États-Unis. Plus au sud encore, se trouve Sydney, où un bateau de passage fait le service entre l'île Vancouver et la terre ferme, en Colombie-Britannique, et dans l'État de Washington. Durant tout l'été, des centaines de voitures traversent, chaque jour, sur ces bateaux.

Le port de Victoria, qui dessert toute la région méridionale de l'île Vancouver, est à l'extrémité sud de ma circonscription. Un peu plus loin, se trouve la grande base navale d'Esquimalt. Plus à l'ouest, le long de la rive nord du détroit de San-Juan, se trouve le poste de quarantaine où les navires venant d'Orient font escale afin de permettre l'examen des immigrants. Plus à l'ouest encore,

on rencontre les villages de pêche de Sooke et de Port-Renfrew. Plus loin même, s'échelonnent de petits hameaux dont les vapeurs ne peuvent approcher et qu'il faut ravitailler au moyen de canots indiens.

Entre l'île Vancouver et le continent, s'étend l'archipel des îles du golfe. Toute la vie domestique, industrielle et sociale des industries de la pêche emploie, en Colombie-maritime. Les circonstances où les hommes doivent atteindre la mer par navires sont nombreuses et variées. La situation y est semblable à celle qui existe ailleurs. Je veux surtout faire ressortir le nombre et la variété des occupations qui obligent ces gens à passer en mer la majeure partie de leurs heures de travail.

Le trafic y est très considérable. La seule industrie de la pêche emploie, en Colombie-Britannique, de 15,000 à 20,000 hommes pour monter les bateaux de pêche. L'an dernier, l'outillage de ces bateaux de pêche représentait une valeur de plus de 20 millions de dollars. Quant aux prises, l'an dernier, on a estimé à 1,280,000 caisses la quantité de notre saumon empaqueté. Nos prises de flétan ont atteint une valeur de 3 millions de dollars. On a pris 38 millions de livres de hareng dont la chair et l'huile ont été utilisées. La saison dernière, on a repris avec succès la chasse à la baleine, interrompue pendant quelques années sur la côte du Pacifique. On pêche le thon jusqu'à 500 milles du littoral et même au large des îles de la reine Charlotte. La prise atteint parfois plusieurs milliers de tonnes.

Je souligne que les pêcheurs qui montent les petites embarcations de pêche risquent leur vie. L'équipage est peu nombreux, les eaux sont vastes et les chances de sauvetage fort restreintes. Les gens des autres régions du pays qui bénéficient du travail de ces hommes devraient reconnaître les risques qu'ils courent chaque jour. Ces risques s'aggravent si, une fois la saison de pêche terminée ou lorsque les vaisseaux doivent faire escale même pour peu de temps, le mouillage présente quelque danger. Si les navires sont endommagés durant une tempête, faute de protection suffisante, il est évident que lorsqu'ils reprennent la mer les pertes de vie et de matériel risquent d'être plus grandes. Durant ces mêmes périodes, les pêcheurs dont les vaisseaux mouillent dans le port doivent veiller plusieurs nuits de suite, afin de leur éviter les avaries qui pourraient résulter de l'absence de protection dans les ports. Afin d'assurer la sécurité en mer, il importe donc d'aménager des abris sûrs dans les havres du littoral.