

littoral de l'Est canadien et sur celui de l'Ouest. On en trouve le détail dans le Budget des dépenses et il ne me paraît pas nécessaire d'entrer dans les détails en ce moment. Sous la rubrique: Services d'intérêt local de l'est, figurent un certain nombre de sociétés qui assurent le transport entre différents endroits et qui touchent un montant approximatif de \$5,750,000. On en trouve la liste à la page 563 du Détail des affectations pour l'année expirant en 1961. J'ose dire qu'il y a une vingtaine de postes énumérés à l'égard des Services d'intérêt local de l'est et deux à l'égard des Services d'intérêt local de l'ouest. Si une partie des sommes versées en subventions aux Services d'intérêt local de l'est, et qui s'établissent à environ 5 millions et trois quarts, ou du moins une plus forte proportion qu'en ce moment, était affectée aux aménagements maritimes du littoral de l'ouest, nous aurions moins sujet de nous plaindre que nous le faisons en ce moment, car il suffit de comparer les \$294,500 que nous touchons à titre de subvention pour les Services de l'ouest à la somme d'environ 5 millions et trois quarts affectée aux Services de l'est, pour comprendre facilement qu'une région est nettement favorisée en comparaison de l'autre.

Quand mon temps de parole a expiré l'autre jour, j'avais vaguement dit que la politique jouait, dans une certaine mesure, à l'égard des moyens de transport maritime dont peut disposer le littoral de l'Ouest. Et je crois que c'est parce que j'ai parlé de cette question, ainsi que de l'*Union Steamships*, que l'honorable député de Vancouver-Sud a voulu parler des subventions accordées à l'*Union Steamships*. Le fait que l'*Union Steamships* détient le monopole de la navigation sur la côte ouest et monopolise les subventions a suscité des craintes et des divergences de vues sur la question. La première fois que j'ai entendu ces récriminations, elles provenaient d'honorables députés, membres d'un parti qui n'est plus représenté à la Chambre. Je veux parler du Crédit social. Leurs remarques correspondaient à leurs liens avec le gouvernement créditiste de la Colombie-Britannique. Leurs récriminations portaient sur le fait qu'un honorable sénateur de l'autre endroit, le sénateur McKeen, un libéral, était aussi propriétaire de l'*Union Steamships* et que ce genre de choses cachait de vilains côtés.

Je ne défends pas et n'ai jamais défendu l'une ou l'autre de ces compagnies, que ce soit l'*Union Steamships*, la *Northland Navigation Company*, ou n'importe laquelle qui puisse être en cause. Ce qui m'intéresse, c'est uniquement la question du service. Sans doute y a-t-il un certain nombre de causes qui ont entraîné la baisse du service; j'en parlerai tantôt. Je me permets d'ajouter que lorsque

l'*Union Steamships* a témoigné devant la commission royale d'enquête sur le cabotage, elle a été une des deux compagnies maritimes qui voulaient être complètement exemptes des dispositions de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions, en ce qui concerne son exploitation maritime. Dans son rapport, la commission n'a évidemment pas tenu compte de la proposition de l'*Union Steamships* et de l'autre compagnie, dont le nom m'échappe. La commission royale n'a pas recommandé qu'elles soient exemptes des dispositions de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Que le comité me permette de recourir aux paroles d'autres personnes pour lui exposer certaines des difficultés éprouvées par une des localités du littoral. Je veux citer un court passage d'une lettre qui m'a été envoyée de Bella-Bella, en date du 30 janvier 1960, par une infirmière du grand hôpital que l'Église unie du Canada y a fait construire, ainsi qu'une lettre analogue écrite par l'infirmière en chef du même hôpital. Avant de vous lire ces lettres, je dois vous dire que j'ai également reçu une communication sur le même sujet du docteur Darby, du même hôpital. Comme je l'ai dit, cette lettre m'est adressée; elle est ainsi conçue:

Objet: Service de la *Northland Navigation*

Je ne sais pas si j'ai plus souvent à me plaindre que n'importe qui d'autre dans votre circonscription...

C'est parce que j'ai reçu d'autres lettres des mêmes gens, du même hôpital, pour se plaindre que la *Northland Navigation Company* avait interrompu son service pendant le temps des fêtes sans avertissement et sans prévenir la Commission maritime canadienne. Ils m'avaient déjà écrit à ce propos. La lettre se poursuit:

...mais nous venons d'apprendre ce matin que la *Northland* vient de retirer du service son *Skeena Prince*...

C'est un de ses navires.

...dans notre région. C'était censé être notre service de voyageurs, mais franchement, je ne sais pas pourquoi nous consentions à voyager sur ce navire. Ces derniers mois, la compagnie a bien voulu nous envoyer le *Canadian Prince*, mais elle a refusé de le faire accoster au quai du gouvernement, ce qui nous oblige à aller nous embarquer au large. Passe encore pour qui est capable de sauter d'une embarcation à l'autre, mais c'est quand même une façon assez peu sûre de monter à bord.

On me permettra de signaler ce qui se passe lorsque le navire fait escale à l'île Campbell ou à Bella-Bella. Souvent, il y a des malades à embarquer ou à débarquer en ces endroits. Le navire étant amarré dans le chenal, pour ainsi dire, il faut s'y rendre dans une embarcation. On comprend dès lors les difficultés qui se posent et combien la tâche est difficile à certains moments de l'année. Il n'y a pas grand danger les jours de