

Gouvernement construit, ou du moins songe à construire, deux nouveaux bateaux de sauvetage; mais ils auront à desservir un littoral de quelque 12,000 milles. On se rend compte que, vu la longueur de la côte, ils ne pourront suffire à la tâche. Il y a aussi les navires de patrouille du ministère des Pêcheries. Il y en a trois d'un tonnage raisonnable; les navires de la Royale gendarmerie à cheval du Canada; les unités de recherches et de secours des escadrilles du C.A.R.C.; les navires du service hydrographique, tel le *William J. Stewart* qui relève du ministère des Mines et Ressources et, enfin, les navires du service naval qui sont disponibles. Toute cette activité devrait se rattacher à l'excellent service de garde-côtes que maintiennent les États-Unis et qui vient souvent au secours de navires canadiens en détresse dans les eaux canadiennes. Cela s'impose parce que nous ne possédons pas de service de ce genre, le régime actuel ne permettant pas à nos vaisseaux d'atteindre à temps un navire canadien en détresse dans les eaux canadiennes. Bien que le ministre des Transports (M. Chevrier) nous ait dit que l'établissement d'un service de garde-côtes coûterait trop cher, on devrait prendre des mesures en vue d'aménager des chambres mieux coordonnées que celles qui existent actuellement.

La majorité des accidents se produisent aux points de convergence des routes maritimes, notamment à l'entrée de nos ports. L'emploi des appareils de radar constitue la méthode perfectionnée de direction de la navigation à l'intérieur d'un port. Au début de la dernière guerre, le Canada montrait la voie au reste du monde en ce qui concerne la mise au point des appareils de radar, mais il s'est laissé distancer. Alors que, de par le monde, le radar sert aujourd'hui à orienter les navires dans les ports, les seuls appareils de ce genre actuellement employés à cette fin au Canada sont, sauf erreur, ceux d'Halifax, mais ils sont trop éloignés pour servir vraiment à guider les navires dans le port. Eût-on installé des appareils de radar près du traversier entre Dartmouth et Halifax, je me demande si les collisions d'il y a un mois se seraient produites. A titre d'exemple de ce qu'on fait ailleurs, je dirai que le traversier *Mersey* est dirigé par radar lorsqu'il y a de la brume et qu'ainsi il peut fonctionner suivant l'horaire établi.

Peu avant la Noël, on a installé, à titre d'essai, un appareil de radar au pont Lion's Gate, à Vancouver. J'espère qu'on donnera suite à ces essais et qu'on installera bientôt un appareil en permanence. Cependant, je ne crois pas qu'il suffise d'installer un appareil à l'extérieur d'un port. On devrait installer

des appareils près des cales de chargement pour permettre aux traversiers faisant le service entre Vancouver et Vancouver-Nord de fonctionner selon l'horaire, qu'il y ait de la brume ou non. Un seul appareil de radar installé près des cales de chargement ferait le travail de six appareils installés sur les traversiers mêmes.

La *Canadian Arsenals Limited* a accompli beaucoup de travaux de recherche sur le radar, en collaboration avec le Conseil national de recherches. A mon avis, le nouvel appareil Mariner n° 268 est efficace. Cependant, on en vend beaucoup à l'étranger. Notre premier devoir est sûrement d'installer des appareils semblables dans chaque port canadien de l'Atlantique, du Pacifique ou des Grands lacs afin d'assurer la sécurité de nos navires qui y font escale.

On devrait effectuer des enquêtes en vue de l'établissement de postes de radar aux endroits dont j'ai parlé. Peu m'importe que ces appareils soient fabriqués par la *Canadian Arsenals Limited*, par la société Marconi, la société *Cossor (Canada) Limited*, ou par quelque autre maison; c'est là un détail insignifiant. L'emploi du radar constitue la méthode moderne de direction des navires vers les ports par temps brumeux.

Pour ce qui est des postes de radar installés à bord des navires de commerce canadiens, les préposés au radar sur certains navires qui fréquentent nos ports du Pacifique se sont plaints de la déféctuosité de leurs appareils. Ils ont déclaré qu'il leur était extrêmement difficile de les faire mettre au point. Cela étant, il y aurait lieu d'organiser des cours de formation professionnelle pour les matelots de la marine de commerce; nous aurions ainsi dans tous nos ports un personnel possédant les connaissances nécessaires pour la mise au point des appareils de radar installés à bord de nos navires, à la rentrée au port de ces derniers après de longs voyages.

Les appareils de radar ne sont guère coûteux. Les postes produits par la *Canadian Arsenals Limited* sont relativement légers, leurs poids n'étant que d'environ 200 livres. Ils pourraient fort bien être installés à bord des navires.

Je désire aborder un autre point. Il s'agit de la conférence internationale sur la sécurité en mer, à laquelle une délégation canadienne a assisté l'an dernier. Bien que nous n'ayons pas encore eu l'occasion de lire le rapport,— j'espère qu'il sera déposé prochainement,— j'ai pris connaissance, dans les journaux, de quelques-uns des vœux exprimés. On y souligne l'importance de munir d'appareils de radiocommunication tous les navires de voyageurs et de maintenir un opérateur au poste