

moderne, et au lieu d'un excédent de main-d'œuvre, on enregistre une pénurie croissante d'hommes du métier aptes à monter les navires.

Des marchés variables ont suscité des ventes accrues de poisson, mais, à l'heure actuelle, la grosse flotte en provenance de la Nouvelle-Écosse, qui pêche surtout les pétoncles, fait face à une difficulté grave par suite de la surabondance des pétoncles sur le marché. On a vu le prix aux pêcheurs tomber d'un maximum d'environ 60c., l'an dernier, au minimum actuel de 37c., et on prévoit que les prix fléchiront encore. J'ai eu récemment l'occasion de parler à de nombreux pêcheurs de ma région; si les prix ne s'améliorent pas, un grand nombre d'entre eux devront nécessairement modifier l'ensemble de leur activité et s'adonner à d'autres genres de pêche.

Au moyen de ce bill, le ministre pourrait, je crois, accorder de l'aide à ces pêcheurs. Il y a dans la mer d'autres genres de poissons qu'on ne pêche pas et qu'on ne vend pas en grandes quantités sur les marchés. Je songe à la possibilité d'accroître notre flotte de pêche à la baleine; d'intensifier notre pêche aux crabes; d'augmenter nos prises de crevettes; d'élaborer de nouvelles techniques pour la prise du hareng; de trouver des débouchés pour les requins, qui abondent sur le littoral de l'Est et qui, jusqu'ici, n'ont pas été mis sur le marché par les pêcheurs canadiens, bien que les pêcheurs des autres pays en vendent.

Si le ministre fait servir ce projet de loi à aider ainsi les pêcheurs, je suis certain qu'il recevra des félicitations nombreuses de tous les pêcheurs du littoral de l'Atlantique. Depuis l'accroissement du programme de subventions par le gouvernement conservateur, nous avons eu peu de difficulté à accroître notre flotte de pêche. Il a semblé possible aux pêcheurs de se constituer en sociétés pour construire un nouveau bateau. Mais là n'est pas l'unique problème. Une fois le bateau construit, les pêcheurs doivent avoir pour écouler leur prises un marché qui leur assure des bénéfices. Avec les facilités de recherches dont dispose le ministre, il pourrait, aux termes de cet article du projet de loi, déployer des efforts pour développer les marchés existants et en créer de nouveaux pour certaines des espèces de poissons que j'ai mentionnées.

Un autre article du projet de loi prévoit la présentation et la démonstration, aux pêcheurs, de nouveaux bateaux de pêche et agrès de pêche, ainsi que de nouvelles techniques. C'est un aspect très important de cette

mesure législative. Je le mentionne parce que nous avons développé notre flotte de pêche sans songer convenablement au genre de navires que nous construisions.

Par exemple, le 19 février 1966, le *Blue Mist* périsait corps et biens au large de la côte sud-ouest de Terre-Neuve. Nous pouvons lire dans le numéro de mars 1966 du *Canadian Fisherman* que l'*Ocean Star*, faisant la pêche à la seine, a fait naufrage au large de la côte de la Colombie-Britannique le 29 janvier, entraînant la mort de sept membres d'équipage. On a soulevé des doutes sur la stabilité du bateau. Nous lisons que le *Northview* a péri dans le détroit de Finlayson en février 1961 avec huit hommes d'équipage. Le *Combat* a péri dans le détroit d'Hécate avec sept hommes en mars 1965. Le *Sea Ranger* a fait naufrage en avril 1965 dans la mer de Bering.

• (9.20 p.m.)

Pourquoi ces navires ont-ils coulé? J'aimerais citer quelques brefs extraits d'un article de M. Bren Walsh, correspondant de Terre-Neuve, sur le problème de la formation du givre, paru dans le numéro d'avril 1966 du *Canadian Fisherman*. Il y affirme que de graves conditions de givrage semblent être en cause. M. Russell, gérant de la société qui exploitait le *Blue Mist II*, a dit que c'était son second désastre en sept ans puisqu'elle avait déjà perdu le *Blue Wave*. Le gérant a dit aussi que sa compagnie:

...se propose maintenant de dépenser des milliers de dollars pour la recherche sur le dégivrage.

«Elle doit commencer quelque part, dit-il. Quelqu'un a dû prendre l'initiative de recherches sur le dégivrage des avions, et il existe une bonne raison pour que nous en soyons les pionniers au profit de l'industrie de la pêche.»

Il dit qu'elle serait heureuse de collaborer avec d'autres compagnies dans ce sens, s'il était pratique de le faire, mais qu'elle poursuivrait son programme de recherche de toute façon.

C'est ainsi que j'ai appris, chose étonnante, qu'on avait fait peu de recherches sur ce problème jusqu'ici...

M. Russell a dit que l'association britannique des constructeurs de navires avait fait des essais de dégivrage il y a quelques années, mais que ses conclusions, quelles qu'elles soient, demeurent enfouies dans un rapport obscur.

Il dit que sa société a fait faire quelques études préliminaires peu après la perte du *Blue Wave* en 1959. La principale conclusion en a été qu'il existait peu de connaissances précises sur ce problème.

Quant à la question de la possibilité du dégivrage, il a dit ceci:

«Si l'on peut parvenir à dégivrer partiellement un navire... ce sera probablement par l'électricité ou en faisant circuler, au moyen de pompes, des liquides chauffés dans tout le navire.»

Si l'on se sert d'électricité, dit-il, «il faudra éviter de court-circuiter le principal réseau électrique du navire ou d'électrifier le navire lui-même.»