

nous n'avions pas les navires sur les lieux. Je ne vois pas l'avantage de la collaboration avec un navire dans le détroit de Northumberland s'il faut que ce navire soit au phare de Yarmouth ou vice versa. Ce n'est guère à l'honneur du Canada qu'il doive dépendre des États-Unis dans des circonstances comme celle-ci. Du point de vue économique, voilà une situation déplorable, car ces pertes de vies humaines et de biens, ainsi que la crainte de ces pertes, constituent pour l'industrie, tant du tourisme que de la pêche, une entrave économique qu'on pourrait et qu'on devrait écarter à l'avenir.

Je me rends compte de la nécessité de pratiquer l'économie et tout ce que l'on voudra, mais je me rends également compte que, même dans les circonstances, il ne faut pas pousser trop loin les économies si nous voulons que la nation soit unie et prospère. Nous croyons, nous de l'Est, et sans doute nos amis de l'Ouest pensent de même, que ce service fait défaut aujourd'hui. C'est un service dont nous avons besoin. Je prie le ministre et le Gouvernement d'y voir et d'instituer, dans un délai raisonnable, un service de garde-côte qui nous sera réellement utile et assurera le maintien des traditions maritimes dont le Canada est si fier.

**L'hon. M. Chevrier:** On a débattu assez longuement à la Chambre au moins deux fois chaque année la question d'un service de garde-côte. Ces discussions ont entraîné la création d'un comité inter-ministériel, composé de représentants des ministères de l'État et chargé de coordonner des services de secours et de sauvetage. Le comité est arrivé à des conclusions bien précises dont le ministre de la Défense, qui a toujours compétence en la matière, a plus tard exposé les grandes lignes à la Chambre. Toutefois, comme la question intéressait alors le ministère dont j'avais la direction, je crois à propos de répondre aux avancés de l'honorable député qui ne sont pas du tout exacts.

Le comité a décidé que le C.A.R.C. serait désigné pour servir d'organisme de coordination, par l'intermédiaire de ses centres d'Halifax, de Trenton et Vancouver et que les autres services en cour devraient coopérer entièrement avec le C.A.R.C. Ainsi, le C.A.R.C. a été chargé de la coordination des navires de l'État, par exemple les patrouilleurs de la Gendarmerie royale du Canada, ceux du ministère des Transports, du ministère de la Défense nationale conjointement avec la division des services aériens du ministère de la Défense nationale. Le C.A.R.C., en collaboration avec d'autres services, établira un système de communications afin qu'il soit possible de rapporter promptement les acci-

dents maritimes. On fait à propos de cette organisation de services de recherches et de sauvetage la publicité qu'il faut afin que le public et les organismes intéressés sachent les mesures à prendre dans le cas d'un accident. Des exemplaires de ces instructions ont été adressés à tous les organismes maritimes régionaux du ministère des Transports et à tous les autres navires de ministère intéressés.

J'ai ici une liste détaillée de ces instructions. Quand la décision a été prise et approuvée, le ministre de la Défense nationale a exposé la situation à la Chambre. Il a signalé, alors, certains cas où les services de l'État s'étaient portés au secours de navires des États-Unis, de navires des États-Unis en détresse. Ces cas étaient beaucoup plus nombreux, si j'ai bonne mémoire, que les cas où les garde-côtes américains s'étaient portés à l'aide de Canadiens. Je ne veux pas donner à entendre par là qu'il n'existe pas de coordination entre les deux. Il y en a. Toutefois, au cas où le comité s'imaginerait à tort que seuls les canots automobiles des garde-côtes américains viennent à la recousse de nos gens, j'affirme que tel n'est pas le cas.

Un autre aspect de cette question, c'est qu'au ministère des Transports au moins, et dans d'autres ministères sans doute, on a signifié à nos bateaux qu'à l'instant où le C.A.R.C. les informe d'un accident maritime, ils doivent abandonner leur service et se porter au secours du navire en détresse. Je connais mal le cas dont parle mon honorable ami, mais je puis lui dire que le comité qui l'a étudié en a fait un examen soigneux. Il a étudié le problème pendant des mois. Il a entendu le témoignage des personnes intéressées du littoral du Pacifique et d'autres groupements des divers ministères. Il en est arrivé à la conclusion que la meilleure méthode à adopter, c'était la coordination sous la direction du C.A.R.C.

**M. McLure:** Je n'avais pas l'intention de participer longuement au débat qui se poursuit depuis quelque temps déjà. Étant donné, cependant, qu'il tourne autour du rapport de la Commission royale des transports, le comité penserait peut-être que l'île du Prince-Édouard appuie entièrement le rapport, si je ne disais rien. J'aimerais signaler quelques points auxquels, pour ma part, je ne souscris pas.

Les commissions royales sont toujours très utiles car elles obtiennent beaucoup de renseignements et de documents. Cependant, il est regrettable que le Gouvernement ait le droit de méconnaître leurs conclusions et de ne pas leur donner suite, lorsqu'elles lui présentent leurs rapports. Je sais qu'il en a été ainsi en 1926 dans le cas de la commission royale Andrew Rae Duncan. Elle a présenté