

centres de tourisme d'été et d'hiver. Il y a lieu d'utiliser ces canaux, y compris l'ancien canal Welland, à Port-Dalhousie. Le ministère y verra, je l'espère, car une politique nationale s'impose à l'égard de ces immobilisations considérables. Je remercie l'honorable député de Muskoka-Ontario de me signaler le canal de Newmarket dont je n'ai pas l'intention de parler, mais que je me rappelle moi-même. Certains des plus brillants orateurs de leur temps, comme l'honorable sir Allen Aylesworth, ont parlé éloquemment de ce canal. Je signale en toute sincérité le manque déplorable de moyens de sauvetage sur nos Grands Lacs. La fête du Dominion est à peine passée et on a déjà rapporté 57 noyades. Les gens se servent de toutes sortes d'embarcations qui n'ont subi aucune inspection. Des mesures s'imposent à cet égard. Il y a eu six pertes des vies à Buckingham, lorsqu'une chaloupe a chaviré. Aucune personne incapable de nager ne devrait pouvoir louer un canot ou une chaloupe, et ceux qui louent des embarcations en ce cas devraient être passibles de peines.

Même si la chose n'est pas de la compétence de son ministère, je signale au ministre le nombre considérable de pertes de vie qu'on déplore au pays. Nous n'avons aucun poste de sauvetage sur les Grands Lacs. On loue un canot ou un bateau à rames sans même savoir si le locataire sait les conduire. Celui qui loue une embarcation sans savoir la conduire court au suicide et même il se rend coupable de meurtre à l'égard de ceux qui ont le malheur de s'embarquer avec lui. Il y aurait peut-être lieu de modifier le Code criminel en vue d'édicter des peines assez fortes.

J'en viens au sauvetage sur les Grands Lacs. Comment se fait-il que de tels accidents se produisent encore. Il y en a eu un sur le lac Supérieur, à 60 ou 100 milles de Port-Arthur, qui a coûté la vie à plusieurs personnes. Au cours d'un autre survenu à Port-Rowan, trois personnes se sont noyées et trois autres ont été sauvées. Elles étaient sur une chaloupe de louage de 28 pieds avec cabine. Toute personne peut utiliser ces chaloupes qui ne subissent jamais l'inspection. Il devrait y avoir une réglementation. Certaines ne sont même munies d'aucun appareil de sauvetage et on ne peut s'en servir qu'à ses propres risques. Le crédit relatif au service de sauvetage n'est que de \$47,250. Les détails sont donnés à une autre page du budget des dépenses, mais je crois qu'il s'agit surtout des océans. L'Ontario acquitte environ 42 p. 100 des impôts fédéraux, et nous ne recevons absolument aucune aide. Comment se fait-il que les navires qui transportent

des céréales vers l'Est doivent, s'ils rencontrent des difficultés, jouer de la sirène dans l'espoir de recevoir quelque secours des services américains de sauvetage? Si vous laissez le Saint-Laurent pour pénétrer sur les Grands Lacs, du côté des Etats-Unis vous constaterez qu'il existe des postes de sauvetage à Charlotte, Rochester, Buffalo, Erie et ainsi de suite. Je pourrais également mentionner ceux de la rivière Détroit, des lacs S.-Clair et Huron et de la baie Georgienne, scène d'un grand désastre il y a quelques années, ainsi que ceux qui sont établis jusqu'au lac Supérieur. Quelles dispositions prenons-nous en vue de doter ces eaux de postes de sauvetage? Rien! Je ne tiens pas à ennuyer le jeune ministre qui est toujours courtois envers les honorables députés, mais je l'exhorte à dresser un programme national en vue de l'établissement de postes de sauvetage sur les Grands Lacs.

Dans un débat qui eut lieu à la Chambre en mai 1928, traitant des tempêtes survenues sur les Grands Lacs au cours desquelles plusieurs cargos de céréales se sont noyés dans le lac Supérieur, et discutant la question du changement de drapeau, à l'étude à cette époque, j'ai prononcé les paroles suivantes:

Le sens du nationalisme canadien s'accroît par notre amour de l'union britannique. Le vrai nationaliste canadien ne veut pas que notre pays soit à charge aux contribuables des Iles Britanniques pour l'entretien de croiseurs de guerre et d'une marine qui sauvegarde les côtes du Canada et protège le commerce canadien en haute mer. Le vrai nationaliste ne veut pas que le Canada figure comme nation uniquement dans les revues américaines. A vrai dire, comme nation, nous sommes extrêmement pauvres.

Au cours des jours et des nuits qui ont précédé la clôture de la navigation sur les Grands Lacs en 1927, il s'est passé des choses héroïques, attestation d'une force d'âme quasi surhumaine et d'une ténacité inébranlable, qui ont bien prouvé que nos concitoyens, les matelots sur les ponts de ces bâtiments voués au désastre, étaient les frères par le sang des soldats qui couvrirent le Canada de gloire à Saint-Julien, des soldats qu'on ne put déloger du terrain qu'ils avaient conquis à Passchendaele, qui gravirent les hauteurs de la côte de Vimy, qui triomphèrent à Amiens et sur maint autre champ de gloire, des hommes dont jusqu'à la fin des temps le nom fera tressaillir tout véritable Canadien. De longues heures durant, ces matelots ont lutté en attendant. On est venu à leur secours, grâce au cœur vaillant et au corps vigoureux de leurs propres concitoyens, mais le secours qui leur est venu a été payé par les taxes des contribuables des Etats-Unis. En voulez-vous une manifestation de la nationalité canadienne? En voilà. Cette lutte a été glorieuse pour les marins du Canada, mais une honte pour les politiciens du Canada. Les tragédies survenues sur les Grands Lacs aux derniers jours de la navigation l'an dernier révèlent sous son vrai jour de quoi est fait ce nationalisme canadien. Certains

[M. Church.]