

question dans le rapport de la commission royale a énormément aidé les provinces Maritimes par le passé, mais malheureusement cette aide a diminué par suite de la réduction des tarifs-marchandises en Ontario et au Québec, à cause de la concurrence des camions et d'autres facteurs que nous connaissons tous.

L'honorable représentant de Cumberland a été membre du gouvernement de la Nouvelle-Écosse lequel a lancé le premier le mouvement en faveur de la Commission Duncan ou de la Commission des droits maritimes. La Commission des droits maritimes nous a donné le rapport Duncan qui, à son tour, nous a donné la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Dans l'Est canadien, nous apprécions tous sans contredit le travail accompli par cette commission et l'impulsion que lui a donnée l'honorable député de Cumberland et d'autres personnes. Je le répète, les effets ou les avantages que comporte cette loi sont bien moins considérables aujourd'hui que nous le souhaiterions.

Pour ma part, je crois qu'il faudra bientôt réexaminer la question afin d'établir s'il faut modifier la loi. Je n'entrerai pas maintenant dans les détails car il importe que nous recevions d'abord tous les renseignements opportuns sur la question.

Je parlerai brièvement d'un autre sujet. Il n'a pas été soumis à l'examen d'une commission royale et, malheureusement, il ne comporte pas de crédit. Toutefois, il est de la compétence du ministre et pourrait entrer dans la catégorie des services de la marine. L'Est du pays,—et sauf erreur, l'Ouest non plus,—ne dispose pas des services de garde-côtes chargés de venir en aide aux marins en mer. La côte est a été le théâtre de bien des tragédies, dont une, bien navrante, l'automne dernier. Pendant que les bateaux de pêche étaient en mer, une tornade a balayé la côte. La météo avait déclaré, à minuit, que le temps était au beau. Se fiant à ce renseignement, les occupants des petites embarcations se sont endormis sans crainte. Une heure à peine plus tard, on a annoncé l'arrivée d'un ouragan mais personne n'a pu prévenir les équipages de ces bateaux que le temps changeait si brusquement et si dangereusement.

Au petit jour, la tempête se déchaîna et quelques bateaux s'en allèrent à la dérive pendant plusieurs jours. Au moins une embarcation sombra et cinq membres d'équipage perdirent la vie. Pendant trois jours, on lança des appels par T.S.F. pour demander qu'un navire se porte au secours des barques. On envoya des signaux de détresse à des navires particuliers. Ceux-ci se rendirent sur les lieux et, à leur tour, demandèrent l'aide

du service américain de la garde côtière. Nous avons contracté envers ce service une énorme dette de gratitude. Il a toujours répondu aux demandes de secours, dans ce cas comme dans tous les autres. Un cotre se trouvait à 91 milles de là. Les embarcations étaient à la dérive depuis vingt-quatre heures; il leur répondit qu'il serait sur les lieux dans six heures. Il s'y rendit mais ne put trouver le bateau naufragé. On demanda un autre cotre et les deux navires américains patrouillèrent les eaux pendant plusieurs jours. Finalement, après une semaine, on trouva l'embarcation perdue et les corps de trois membres d'équipage qui flottaient dans la cabine, partiellement submergée. Personne ne savait au juste depuis combien de temps ces hommes étaient morts. Mais l'embarcation avait chaviré et les cadavres, à la dérive, flottaient dans la cabine. Si on avait disposé d'un service suffisant de secours, cette perte aurait pu être évitée. De pareilles désastres surviennent souvent le long des côtes de l'Atlantique, et du Pacifique aussi sans doute.

Notre seule chance de les éviter, c'est de compter sur l'aide de la garde côtière américaine. Je sais que l'escadrille de recherche et de sauvetage du C.A.R.C. a accompli de la bonne besogne lorsqu'elle s'est mise à la recherche de navires disparus. Nous devons beaucoup aux membres du C.A.R.C. qui ont fait du beau travail. Mais les avions, même les *Canso* et les appareils amphibies, ne peuvent se poser sur une mer houleuse. Ils ne peuvent non plus trouver de navires dans un brouillard ni apercevoir de petites embarcations de pêche ou autres.

Aujourd'hui, les touristes affluent pour faire la pêche à l'espadon au large de la Nouvelle-Écosse. Grâce à la publicité, ce sport attire des touristes du monde entier. Ils arrivent en grand nombre à bord de petites embarcations, gagnent le large en dépit de la mer agitée et comptent, s'ils sont mal pris, sur les gardes-côte des États-Unis. Le ministre pourrait nous dire si des instructions ont été données pour qu'il y ait collaboration entre les navires du C.A.R.C. ou autres qui relèvent de son ministère, ceux de la marine et probablement les cotres de la gendarmerie royale. Si des instructions ont été données dans ce sens, je puis dire que cette collaboration n'a pas fait ses preuves parce qu'il n'y avait aucun navire battant pavillon canadien dans les parages de Woods-Harbour, même plusieurs jours après le naufrage dont j'ai parlé. Ce n'est que quatre jours après la nouvelle de la disparition en mer du navire qu'un cotre de la gendarmerie royale arriva sur les lieux, alors que les Américains faisaient des recherches depuis le commencement.

Je ne blâme ni les membres de la Gendarmerie royale ni les autres. Le fait est que