

de desservir la station météorologique du Pacifique «PAPA». Un appel d'offres a été fait pour le premier navire et la construction doit commencer sous peu. On prévoit que trois paiements échelonnés d'un montant global de 2.7 millions de dollars seront faits d'ici le 31 mars 1964. Le ministère sera prêt à conclure le contrat pour la construction du deuxième navire à l'automne de 1963 et un montant de \$450,000 est prévu dans les crédits en vue d'acquitter le versement échu à la signature du contrat.

L'an dernier, il a été question notamment d'un genre inusité de navire, soit un brise-glace servant à réparer des câbles. Les crédits courants comprennent un montant de \$4,021,000 pour ce navire en voie de construction à la *Canadian Vickers Limited* de Montréal. Le mois dernier, on a accepté un ravitailleur pouvant recevoir les cargaisons civiles et militaires à débarquer dans les endroits septentrionaux. Le garde-côte *Verchères*, bateau canadien construit en 1901, a été remplacé par un nouveau navire, le garde-côte canadien *Montmagny*, complété le mois dernier. La société *Allied Builders Limited*, de Vancouver, a obtenu des contrats relatifs à la construction d'une patache pour Prince-Rupert et d'un bateau de travaux pour le Mackenzie.

Toujours au chapitre de la construction de navires, on me permettra de mentionner que nous dépenserons \$300,000 pour l'élaboration de plans et devis de ravitailleurs pour le Nord, d'un petit brise-glace pour la tête des Lacs, d'un navire pour remplacer le *Sauvel* et le *Chesterfield*, et d'un brise-glace pour le district de Charlottetown. Les plans d'un brise-glace à trois hélices, dont la construction a été approuvée en 1959, sont presque terminés et un contrat sera adjugé au cours de l'année financière; une somme de \$750,000 a été prévue pour couvrir le paiement à verser lors de la signature du contrat.

Le montant prévu pour les frais d'exploitation et d'entretien de la flotte garde-côtière a augmenté de plus d'un million pour atteindre \$21,680,000, et là encore, l'activité dans le Nord est un élément important. Une partie considérable de ce montant est remboursée au gouvernement à l'égard du travail accompli dans le Nord pour un autre gouvernement. Le programme amorcé il y a quelques années pour moderniser les dépôts de l'agence de la marine se poursuit de façon satisfaisante et nous prévoyons des débours de quelque 2.4 millions de dollars cette année.

Les frais d'administration, les dépenses d'établissement et d'équipement relatif au programme d'ouvrages maritimes, y compris les aides à la navigation comme les phares, les signaux de brouillards, les bouées, les

bateaux-feux et les services connexes de la marine, entraîneront un déboursé de quelque \$11,940,000. Le total des aides à la navigation dont s'occupe le ministère en vertu de ce programme est d'environ 15,000.

Pour les frais d'administration et d'expansion de canaux secondaires, les crédits prévoient \$4,351,000. Ce montant comprend environ \$400,000 pour le début des travaux à la nouvelle écluse du canal Trent, aux rapides Swift, et l'élaboration des premiers plans de la nouvelle écluse nécessaire à la Grande Chute. Un montant de \$200,000 dans chaque cas est prévu pour la nouvelle écluse en voie de construction aux chutes Fenelon et la réfection du barrage de Campbellford ainsi qu'un montant de \$175,000 pour les travaux de réparation de l'écluse-ascenseur de Peterborough.

Au cours de l'année dernière, les services du ministère ont consacré beaucoup de réflexion et d'effort à la tâche de réduire les risques que comporte le fonctionnement des petites embarcations de plaisance, lesquels, je regrette de le dire, semblent s'accroître à cause de l'augmentation annuelle du nombre de ces petites embarcations sur nos eaux intérieures. L'année dernière, le ministère a présenté un programme demandant aux usagers des bateaux de plaisance de certaines catégories d'apposer des plaques indiquant le chargement recommandé et la limite de puissance du moteur. Les limites indiquées sur les plaques ne sont que des recommandations, et il ne saurait en être autrement en raison des conditions diverses dans lesquelles on se sert des bateaux, mais pareille orientation empêche, comme on le pense, bien des navigateurs inexpérimentés de charger excessivement leur embarcation et d'abuser de la puissance de son moteur, ce qui vaut particulièrement quand ils achètent l'embarcation et le moteur séparément. C'est dans ce domaine qu'on a pu malheureusement constater bon nombre de noyades tragiques dans nos voies fluviales.

**M. Winkler:** Puis-je poser une question au ministre? Possède-t-il quelques données au sujet du nombre des licences émises pour cette catégorie d'embarcations?

**L'hon. M. McIlraith:** Quand nous en arriverons au détail des crédits, je donnerai tous les renseignements que je possède. Il sera alors opportun de fournir encore d'autres renseignements supplémentaires à ce sujet. La délivrance de ces plaques représente un gros travail, étant donné le très grand nombre de petites embarcations en cause, et je dois dire que, d'une façon générale, le public navigant et l'industrie en question collaborent dans la plus grande mesure du possible avec le ministère.