

tel niveau, qu'elles ont favorisé seulement quelques grands chantiers maritimes au Canada et n'ont guère fait prospérer la construction navale et par conséquent le commerce maritime.

C'est le gouvernement libéral qui a obstinément refusé jusqu'ici de s'occuper quant au commerce maritime, des questions telles que l'importance numérique de l'équipage, les mesures de sécurité pour les marins et les bateaux faisant la navette dans nos eaux. Ce ne sont encore que de vagues projets. Ceux-ci, je le reconnais, n'entrent pas dans le cadre de cette mesure, mais ils méritent l'attention du gouvernement. C'étaient simplement quelques exemples de l'attitude traditionnelle du parti libéral vis-à-vis du commerce maritime, et c'est pourquoi ce bill ne me sourit guère.

J'aimerais parler de la côte de la Colombie-Britannique, parce que je la connais bien, et je laisse aux députés qui connaissent mieux le sujet que moi le soin de parler des conditions similaires qui règnent sur la côte est. La question que je vais soulever a fait l'objet de longs entretiens entre mon collègue de Comox-Alberni (M. Barnett) et moi-même. Les collectivités de la côte de la Colombie-Britannique, sont à la merci et souffrent des caprices des entreprises et des agences maritimes. J'aimerais citer un exemple approprié.

Il y a, dans la région côtière nord, au sein de ma circonscription, les îles Reine-Charlotte, séparées du continent par un bras de mer de 40 à 50 milles, la distance étant un peu plus grande à partir de l'extrémité sud des îles. Le transport maritime est le seul qui puisse fournir aux îles Reine-Charlotte les matériaux et les produits lourds. Le seul autre moyen de transport est assuré par les lignes aériennes du Pacifique-Canadien qui transportent seulement des passagers, des marchandises relativement légères et des articles par messageries.

La *Northland Navigation Company* y assurait autrefois un service. La société qui desservait cette région recevait, et reçoit encore, une subvention, autorisée par la Commission maritime canadienne, de \$3,000 à \$4,000 par année. Bien que subventionnée par le Trésor public afin d'assurer un service-voyageurs vers certaines localités—et non seulement, bien sûr, vers les îles Reine-Charlotte—la *Northland* décida qu'il ne valait plus la peine ou n'était plus intéressant de maintenir le service vers les îles Reine-Charlotte par voie

directe depuis Prince-Rupert et elle le supprima; les habitants du nord des îles, qui comptaient en grande partie sur le service de la *Northland* entre Prince-Rupert et les îles Reine-Charlotte, furent laissés en plan, sans moyens de transport. Cette situation dura pendant un certain temps, jusqu'à ce que les anciens propriétaires de la *Northland* vendent leur entreprise.

Cet exemple, choisi parmi bien d'autres concernant la côte occidentale, montre qu'on a complètement négligé les intérêts des collectivités à cause des caprices des compagnies de navigation. Même au temps des Fêtes, lorsque les gens s'attendent que leurs cadeaux se rendront à destination, ou qu'ils comptent prendre le navire, sur la côte, pour aller chez eux ou rendre visite à des amis ou à des parents vivant dans d'autres parties de la province, les collectivités ont constaté que la compagnie en cause avait décidé soudain qu'il n'était pas dans son intérêt d'assurer un voyage spécial pour le temps de Noël. Si bien que des centaines de voyageurs se sont trouvés dans l'embarras. Ne pouvant aller où ils voulaient, ils laissèrent leurs colis de Noël sur les quais ou dans l'entrepôt, simplement parce que la compagnie estimait qu'il n'était pas dans son intérêt de faire un voyage à cette époque précise. A notre avis, la seule façon d'avoir un système de transport raisonnable ou rationalisé—si c'est le mot juste—sur la côte de la Colombie-Britannique, c'est de créer un réseau de transport intégré qui comprendrait les avions, les bateaux et les routes, en plus des trois chemins de fer.

J'en ai parlé à plusieurs reprises au gouvernement conservateur et avec les gouvernements libéraux, mais il semble que, si renseignés qu'ils soient à ce propos, le ministre des Transports et ses fonctionnaires n'ont tenu aucun compte des besoins de la population de la côte de la Colombie-Britannique en élaborant le projet de loi. Le ministre les a certainement tout à fait oubliés dans son discours de présentation.

• (5.40 p.m.)

Il est intéressant de comparer la façon dont nous traitons notre industrie de navigation avec celle dont les autorités américaines traitent la leur. Aux États-Unis, si je comprends bien, une loi exige que les produits transportés d'un port américain à un autre le soient par des bateaux américains. Un incident est survenu à Prince Rupert lorsqu'un camion qui, je crois, transportait du ciment et venait de quelque endroit aux États-Unis est monté à bord du *Queen of Prince Rupert* et a quitté