

blème n'a pas été définitivement réglé et qu'il ne le sera pas tant que nous n'aurons pas un chenal de 30 pieds dans ce fleuve et que les dragues ne travailleront pas 24 heures par jour, au lieu de 8 heures comme c'est actuellement le cas.

Je ne parle pas de travailleurs employés à temps continu, mais je dis qu'il faudrait que la drague ne chôme pas.

Parmi les installations dont j'ai parlé et qui se trouvent sur ce cours d'eau, il y a celles de la *Pacific Coast Terminal*, qui dispose de 1,200,000 pieds cubes d'entrepôt frigorifique, et les quais de la *Canadian Western Lumber Company*, de la *Gypsum Lime and Alabastine Company*, de la *Searle Grain Company* et du National-Canadien, au terminus du chemin de fer. A propos du quai de la *Searle Grain Company*, je dirai que, d'après les expéditeurs maritimes, si nous avons perdu, depuis deux ans, des expéditions de céréales, ce n'est pas parce que nous ne savions pas où les vendre, mais, entre autres raisons, parce que le Fraser est trop peu profond. Un navire ne peut prendre qu'une partie de la cargaison et aller la compléter à Vancouver. Cela n'est guère satisfaisant, car ces frais de va-et-vient, ajoutés aux droits à verser, finissent par devenir prohibitifs. Quant au quai même, nous avons celui des *Canada Rice Mills* et de l'*Overseas Transport* qui, dans le cas des céréales, n'exigent aucun droit à l'égard des cargaisons.

Le havre situé dans les eaux du Fraser est un des plus grands au Canada. Il dispose d'un grand nombre d'installations, y compris la ligne du *Great Northern Railway* qui vient des États-Unis, les terminus du National-Canadien, ainsi qu'un tronçon reliant à la voie principale du Pacifique-Canadien,—je dois dire que le mouvement des trains y est régulier,—et la ligne du *British Columbia Electric Railway*. Nous disposons de splendides installations ferroviaires et de toutes les autres installations indispensables. Cependant, alors que dans le reste de la Colombie-Britannique le transport maritime a augmenté, chez nous il a sensiblement diminué. Je ne puis voir qu'une seule raison à cet état de choses, l'envasement du lit du fleuve à la suite d'érosion en amont. C'est encore ici le manque de collaboration, dirais-je, plutôt que de coordination qu'il faut reprocher à certains ministères fédéraux ainsi qu'au gouvernement provincial quand il s'agit de résoudre ces difficultés. Je blâme autant le gouvernement provincial que le gouvernement fédéral. En effet, je constate que l'envasement se produit à un point situé en amont et qu'il y aurait moyen d'y remédier, s'il n'y avait pas tant de désaccord entre les deux gouvernements dans l'estimation des frais.

[M. Hahn.]

Nous trouvons dans l'édition du 3 mars courant du *The British Columbia*, quotidien de New-Westminster, un article qui s'intitule "L'objectif chenal". Une ou deux phrases de l'article sont importantes et je voudrais en faire lecture:

Abstraction faite de certains paquebots et navires de passagers qui fréquentent régulièrement Vancouver, New-Westminster a reçu plus de la moitié des navires marchands de haute mer qui se rendent à Vancouver.

C'est plutôt intéressant quand on y réfléchit. L'article poursuit:

Les 435 navires marchands qui ont fait escale à New-Westminster l'année dernière auraient pu décharger ou charger des cargaisons entières. La plupart n'avaient qu'une cargaison partielle. Les variations de profondeur du chenal principal sont, dit-on, la cause de l'habitude qu'ont les bâtiments de ne prendre qu'un chargement partiel.

Il en est ainsi parce que les armateurs ont tellement insisté jusqu'ici sur le fait que le chenal en question n'est pas assez profond pour permettre aux navires hauturiers de marchandises d'y accoster en tout temps. L'article dit encore:

New-Westminster voudrait atteindre une plus grande importance en tant que port international. S'il veut y parvenir, il faut supprimer toute publicité trompeuse au sujet du chenal. L'objectif de sécurité est un chenal approprié à des navires jaugeant 30 pieds. Notre administration portuaire, ainsi que les organismes civiques et commerciaux, devraient reprendre par tous les moyens la lutte dans ce sens.

J'estime que le ministère des Transports, celui des Travaux publics et le gouvernement provincial devraient travailler en plus étroite collaboration en vue de déterminer leurs obligations respectives à l'égard du problème de l'érosion. C'est assurément au ministère des Travaux publics qu'il incombe de s'assurer que le chenal est ouvert en tout temps afin que nous puissions recevoir les navires qui, dans des circonstances normales, passeraient par chez nous. Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député de Vancouver-Quadra pour ce qui est d'Air-Canada et des pipe-lines. J'irais même jusqu'à dire que le rapport sur l'entretien et le dragage des rivières devrait être adressé au ministère des Transports afin qu'il sache où des travaux de dragage sont nécessaires et à quels endroits ils sont effectués. Le rapport passerait nécessairement par le ministère des Travaux publics. Je suis convaincu qu'il serait particulièrement avantageux de le faire.

Je constate que mon temps de parole est à peu près épuisé. J'espérais traiter bien d'autres questions, mais je le ferai en comité plénier, ou bien au comité des chemins de fer et de la marine marchande. A mon sens, il devrait y avoir une liaison plus étroite entre ces deux ministères.

**M. Enfield:** Monsieur le président, j'aimerais traiter un sujet assez brièvement, sous cette