

Vers la fin de l'an dernier, j'ai eu l'honneur d'assister, en compagnie du ministre, à l'inauguration du quai de Westminster. Les travaux y avaient commencé avant que le ministre soit nommé à son poste. Ce quai desservira avantagieusement l'agglomération, c'est certain, si je puis réussir à faire en sorte que la main droite du Gouvernement sache ce que fait la main gauche.

Dans ma circonscription, de nombreux problèmes intéressent le ministère des Transports; il y a entre autres les ateliers de Port-Mann, et les autres aéroports dont j'ai parlé. Je reviens cependant à la question du chenal du fleuve Fraser. La question a été portée à l'attention de la Chambre en plus d'une occasion. Elle mérite une grande attention. Je sais fort bien que ce n'est pas le ministre des Transports qui s'occupe du dragage, mais c'est de lui que relèvent les services de transport du Canada.

C'est le ministère des Travaux publics qui est chargé du dragage, mais puisque c'est le ministre des Transports qui s'occupe de transports, je lui confie la solution au problème que constitue le dragage du chenal aux fins de la navigation.

J'ai déjà essayé de faire comprendre que nous avons toujours du mal à garder ouvert le Fraser. J'ai déjà dit que l'an dernier nous avons ouvert un nouveau quai, au coût de \$1,250,000, destiné à faciliter le chargement des navires pour le transport en aval. Or voici un article paru le 12 janvier 1956 dans le *British Columbian*, sous la rubrique *Légère diminution de l'activité du port*. Voici:

Le trafic portuaire importation-exportation du port de New-Westminster a ralenti au cours de l'année 1955. C'est ce que révèlent des chiffres publiés aujourd'hui par la Commission du port.

Le tonnage à l'exportation a atteint au total 876,661 tonnes contre 910,240 tonnes en 1954, les importations atteignant 27,113 tonnes contre 45,332 l'année précédente. Les arrivées de navires ont été de 435 contre 439.

Sans doute l'activité a-t-elle été excellente à la fin de l'automne, mais la baisse la plus forte enregistrée au cours de l'année civile a été celle des exportations de blé, la baisse étant ici voisine de deux millions de boisseaux. Les livraisons à ce titre ont atteint, au total, 3,568,000 boisseaux.

Il semble, à première vue, que le fléchissement du transport par eau sur le Fraser tient en grande partie à la réduction de nos expéditions de céréales. Une telle explication n'est pas suffisante cependant, puisque les navires ont été plus nombreux qu'auparavant. On compte de plus en plus de navires qui ne transportent qu'une demi-cargaison; ce n'est guère satisfaisant. Le conseil municipal de New-Westminster a reconnu qu'il faut faire quelque chose. D'après le rapport annuel de 1953-1954, le ministre des Transports exerce un certain contrôle sur la Commission du port de New-Westminster. Com-

prenant la nécessité de remédier à la difficulté découlant du fait que le chenal du fleuve n'est pas toujours ouvert, le conseil municipal a décidé de découvrir par lui-même ce qui cloche.

Voici une coupure du *Province* de Vancouver, numéro du 13 janvier 1956, dont j'aimerais donner lecture. Le titre en est: "Ville royale," c'est-à-dire New-Westminster, "projet de faire faire des sondages dans le fleuve par le transbordeur du National-Canadien."

Le conseil municipal fera ses propres sondages du Fraser. Des négociations sont en cours en vue de l'installation d'un appareil de sondage automatique sur le vaisseau *Canora* du National-Canadien, pour une somme s'établissant entre \$1,000 et \$2,000.

C'est du ministère fédéral des Travaux publics que relèvent les sondages du fleuve, mais il prépare des graphiques trois ou quatre fois par année seulement.

Au moyen de sondages pratiqués par le *Canora*, la ville obtiendrait au moins trois vérifications par semaine de l'état d'ensablement du fleuve.

"La ville est intéressée à l'état du chenal. Quand nous constaterons que le sable commence à s'accumuler, nous pourrions y voir", a dit le conseiller R. W. Ballantyne.

L'automne dernier, le port a été fermé pendant près de quatre mois aux navires qui prenaient pleine cargaison.

Le ministre aurait peut-être quelques observations à faire à ce propos et il pourrait nous dire si, à son avis, un port doit nécessairement être fermé pendant quatre mois aux bâtiments chargés à bloc. Les aménagements maritimes de New-Westminster sont parmi les meilleurs au Canada. Notre quai compte certainement parmi les meilleurs, le ministre en conviendra j'en suis sûr. Malgré cela, nous avons cette difficulté. Je veux être juste dans cette affaire. Il y a eu des obstacles au travail du ministère des Travaux publics; il n'a pas toujours disposé de dragues, mais il en a aujourd'hui.

Il semble que, jusqu'ici, un ministère ait ignoré ce qu'un autre accomplissait. Je voudrais faire comprendre au ministre des Travaux publics la nécessité d'examiner la question du dragage. Son ministère s'occupe de dragage, mais la question du dragage est une autre affaire. Je ne dirais pas que le ministre et ses services n'ont pas à se soucier de ce que le dragage est rendu nécessaire par l'érosion qui se produit dans ce fleuve. Cependant, il m'est apparu que certaines modifications s'imposent, car je n'ai cessé de me plaindre ici de ce qu'on ne s'occupe pas comme il faudrait de l'envasement. C'est là un sujet sur lequel les commissaires du havre de New-Westminster ont maintes fois insisté, eux aussi. Si le ministre des Transports examinait cette question avec le ministre des Travaux publics, comme il en examine d'autres à l'occasion, il constaterait que le pro-