

Toujours est-il que le Gouvernement devra trouver un moyen. Nous ne pouvons nous en remettre à un particulier; il appartient au Gouvernement de résoudre la difficulté. La situation est du reste tellement grave que les journaux en ont parlé longuement. Voici, par exemple, un éditorial que publiait à ce propos, le 27 février dernier, le *Sun* de Vancouver:

Ottawa n'a cessé de tenter sa veine depuis qu'il a été révélé par une commission royale en 1931 que la présence de la pierre d'affleurement sur le parcours principal de nos cabotiers empruntant le détroit de Seymour constitue "le risque incessant d'un désastre qui pourrait prélever un lourd tribut de vies humaines."

Il suffirait d'un seul bon naufrage pour nous faire perdre peut-être plus d'un million de dollars.

L'hon. M. MACKENZIE: On a perdu un bateau l'an dernier.

M. GREEN: Un bateau de l'Etat.

L'hon. M. FOURNIER: Nous y avons perdu des hommes.

M. GREEN: Vous y avez perdu l'un de vos bateaux.

L'hon. M. FOURNIER: Il appartenait à l'Etat.

M. GREEN: Un navire d'hydrographie qui a pris la mer l'an dernier.

M. REID: Pourquoi ne pas utiliser une petite bombe atomique?

M. GILLIS: Elle tuerait le poisson.

M. GREEN: Le ministre a déclaré le programme peu pratique. Cependant, le *Sun*, de Vancouver, le 2 mai dernier, portait la phrase suivante en manchette: "Le programme d'enlèvement des pierres d'affleurement est pratique". L'article, provenant de Victoria, affirme que:

Les ingénieurs ont démontré qu'il était possible d'enlever les pierres d'affleurement qui entravent la navigation dans le goulet de Seymour.

L'hon. M. FOURNIER: Qui a dit cela?

M. GREEN:

...l'a annoncé aujourd'hui à la deuxième conférence annuelle de l'Association commerciale du Nord-Ouest du Pacifique.

L'hon. M. FOURNIER: A quelle date a paru cet article?

M. GREEN: Le 2 mai dernier. La déclaration provient de l'un de vos subordonnés.

L'hon. M. MACKENZIE: De l'un des plus compétents.

M. GREEN: La dépêche poursuit:

La discussion du problème du rocher Ripple était le premier article à l'ordre du jour de la conférence ouverte ce matin par le lieutenant-gouverneur W. C. Woodward.

[M. Green.]

Ensuite:

M. Morton a dit que la méthode suivie par la B.C. Bridge & Dredging Co. exigerait 34 mois pour enlever le sommet de la pierre. Cette société a exécuté les travaux d'essai interrompus sur l'ordre du gouvernement fédéral lorsque les fonds ont manqué.

"La méthode s'est révélée pratique", a dit M. Morton. On a résolu la plupart des problèmes qu'elle posait. Les autres projets plus compliqués exigeraient des travaux d'essai plus considérables et entraîneraient une perte de temps.

La méthode consiste à ancrer le chaland de forage à la pierre et à l'attacher à l'aide de câbles aux deux rives du goulet.

On estimait que les travaux coûteraient \$1,900,000. Les frais sont élevés à cause des heures de travail supplémentaires exigées des équipes et du fait que le forage ne peut s'exécuter qu'à marée basse.

Il a dit, en résumé, qu'on avait percé 139 trous, soit 717 pieds. De ce nombre, il y eut 93 coups de mine.

Ce sont les paroles de l'ingénieur du ministère.

On n'a pu percer les autres 46 de la même façon parce que les perforatrices étaient défectueuses ou pour d'autres raisons. Le trou le plus profond était de 15 pieds...

Et non pas de huit pieds, ainsi que l'a dit le ministre.

...et la moyenne 5.7 pieds.

Le chaland était tout à fait maniable et les expériences ont nettement démontré qu'on peut faire sauter cet écueil à la dynamite grâce à cette méthode, dit-il.

Voilà une preuve provenant du ministère même. J'engage le ministre à ne pas abandonner le projet.

L'hon. M. MACKENZIE: Très bien.

M. GREEN: S'il y avait un tel écueil dans le S.-Laurent, on l'aurait fait disparaître depuis longtemps.

L'hon. M. MACKENZIE: Très bien.

M. GREEN: Mais il se trouve sur la côte du Pacifique, loin d'Ottawa. Les habitants de cette région ne peuvent exhorter sans cesse le Gouvernement à prendre des mesures à cet égard. Or, ces mesures sont d'importance vitale, non seulement au Canada mais également aux Etats-Unis, car la majorité de leurs navires faisant voile vers l'Alaska doivent passer près de ce récif. A mon sens, il serait désastreux que le Gouvernement fédéral abandonnât ce projet maintenant. Il se produirait un réel sinistre un de ces jours. Peut-être un paquebot fera-t-il naufrage entraînant la perte de plusieurs centaines de vies. Alors, si le Gouvernement n'a pas exécuté ces travaux, il en sera responsable.

Il faut faire disparaître cet écueil. Les fonctionnaires du ministère ne peuvent jeter le manche après la cognée, s'écriant: "C'est dommage, mais nous n'y pouvons rien."