

Vickers à Montréal; on s'attend qu'il soit livré vers la fin de 1953. Jusqu'ici on n'a dépensé que \$50,000 pour la construction du bateau, mais on s'attend de pouvoir accélérer les travaux au cours de la présente année financière.

Je passe maintenant à la dernière catégorie, au numéro 13, dont le montant se classe en importance après celui qui a trait à la rubrique du service civil. Ce poste se rapporte à la construction ou à l'acquisition d'immeubles et de travaux, y compris l'achat de terrains. Le budget des dépenses comporte à ce sujet une dépense de \$24,167,306 pour 1952-1953 comparativement à \$20,799,018 au cours de la dernière année financière, soit une augmentation de \$3,368,288. Elle s'explique par l'aménagement du tunnel Atwater sous le canal Lachine à Montréal, auquel nous avons affecté la somme de \$2,893,000. Le coût estimatif de l'entreprise s'établit à environ 7 millions, somme dont la ville de Montréal acquittera le tiers. Il y a aussi le tunnel de Saint-Rémi dont on a entrepris l'aménagement il y a deux ans; les crédits comportent une faible somme pour l'achèvement des travaux. J'ajoute que nous avons enfin décidé de construire un bassin à flot sur le Canal Welland à Port-Weller en vue de protéger notre lève-barrière, appareil très coûteux qu'on ne pourrait remplacer aujourd'hui à moins de 2 millions de dollars.

Il y a un nombre considérable d'autres postes moins importants dont je ne parlerai pas pour le moment; j'aimerais toutefois dire un mot du dragage du canal du Saint-Laurent. Les crédits de cette année prévoient une somme de \$2,821,326 à cette fin, soit \$800,000 de plus que l'an dernier. Le comité se souviendra que les crédits de l'an dernier renfermaient une somme assez élevée pour solder un contrat signé avec la *Marine Industries Limited* de Sorel. En juin 1950, le ministère des Transports a nommé une commission de cinq ingénieurs qui devaient présenter des vœux relativement au programme de travail à adopter dans un avenir immédiat et éloigné, à l'égard du creusage, de l'élargissement et du redressement du chenal du Saint-Laurent en prévision de l'achèvement éventuel de la voie navigable et de l'expansion future du port de Montréal. La commission a fait rapport à la fin de l'été de 1951; elle a signalé que la route du chenal était bien tracée sauf à certains endroits où l'expérience avait révélé que des contre-courants, des angles prononcés et le manque d'endroits pour jeter l'ancre entraînaient certaines difficultés pour la navigation. Elle a recommandé d'effectuer certaines améliorations aussitôt que possible. On a donc décidé de préparer les plans et levis de travaux dont le coût, d'après la

commission, atteindrait \$12,540,000. Des soumissions ont été demandées au début de mars dernier et deux sociétés ont présenté des offres: La *Canadian Dredge and Dock Company*, pour une somme de \$13,943,000 et la *Marine Industries Limited*, pour \$13,021,000. Le contrat a été accordé à cette dernière société, ainsi que je l'ai annoncé aux journaux il y a quelques jours. Le contrat prévoit l'exécution des travaux précités au cours une période de cinq ans.

On me permettra aussi de dire un mot de l'entreprise du détroit de Canso, au sujet de laquelle j'ai fait hier une déclaration à la Chambre. Au titre de la construction de la chaussée du détroit de Canso nous prévoyons au budget des dépenses de cette année un crédit de \$1,800,000, soit \$800,000 de plus que l'an dernier. Voici, en quelques mots, où on en est en ce qui concerne cette entreprise de première grandeur. La commission d'ingénieurs, convoquée de nouveau, a proposé dans son rapport du mois de juin 1951 l'aménagement d'une chaussée avec écluse, devant revenir à \$22,760,000. C'est ce projet qui a été retenu par le Gouvernement. En octobre 1951 on s'est assuré les services de la maison O. J. McCulloch et cie, société d'ingénieurs conseil de Montréal.

On l'a chargée de préparer et de surveiller l'exécution de l'ouvrage, contre versement d'un honoraire forfaitaire de \$525,000, l'entreprise devant être terminée en décembre 1955. L'adjudication intéresse quatre contrats principaux.

a) Chaussée à infrastructure de pierre avec voies d'accès terrestres jusqu'au niveau de celle-ci. On estime à cinq millions de pieds cubes la quantité de pierre requise. La mise en adjudication a été faite le 3 avril avec date-limite le 13 mai. On a fixé au 31 décembre 1954 l'achèvement des travaux.

J'ai annoncé à la Chambre, hier, que ce contrat a été adjugé à une entreprise de Vancouver, la *Northern Construction Company and J. W. Stewart Limited*, dont la soumission était d'environ \$5,800,000.

b) Écluse, jetées d'entrée et excavation nécessitée par l'écluse et les chenaux d'accès; nous prévoyons que l'appel de soumissions aura lieu à la fin de 1952 et que les travaux commenceront au début du printemps de 1953.

c) Déviation de la voie ferrée sur une longueur de quelque 13 milles, sur la terre ferme, depuis la chaussée jusqu'à Linwood-Junction, et réfection, sur une longueur d'environ 3 milles, de la ligne actuelle d'Inverness; le National-Canadien fera l'appel de soumissions au printemps de 1953. Pont tournant pour voie ferrée et route au-dessus