

soit achevé en 1959-1960. J'espérais que nous pourrions terminer une partie du travail au cours des mois d'hiver, mais cela n'a pas été possible.

Puis, en ce qui concerne la mise au point des programmes du génie pour l'année financière 1959-1960, l'ensemencement des talus, —les députés n'ignorent pas qu'on projette mécaniquement de la semence d'herbe sur les talus des grandes routes,—le déblayage général et l'installation de barrières de protection, seront exécutés le long de l'autostrade pavée dans les parcs de Banff et de Yoho. Le dénivellement au viaduc Norquay à Banff ainsi que le déplacement de la voie ferrée du lac Wapta dans le parc Yoho, seront achevés. Tout le matériau nécessaire pour le revêtement définitif de la route transcanadienne dans ces deux parcs sera écrasé. Dans les parcs Glacier et Revelstoke, la plus grande partie du régéage de la grande route ainsi que la plupart des structures seront complétées en fonction des conditions climatiques. Les études concernant les avalanches dans le secteur du col Rogers du parc Glacier et la mise au point de défense appropriée contre ces avalanches dans la région se poursuivent. Dans le parc Terra-Nova, le régéage de la grande route sera achevé et nous serons en mesure de passer à l'étape du revêtement bitumineux. Pour tous ces projets, on prévoit un montant de \$13,400,000. Toutefois, si la saison est favorable à la construction, il est possible, que plus tard dans l'année, nous ayons besoin d'un montant supplémentaire. La somme de 48 millions de dollars, qui est comprise dans les crédits à l'étude, représente les versements aux provinces en vertu des accords relatifs à la route transcanadienne pour l'année 1959-1960.

Je voudrais exposer, dans ses grandes lignes, aux députés l'état de cinq ou six projets spéciaux. Un des ouvrages les plus frappants et les plus intéressants qu'ait entrepris le ministère est l'amélioration du port de Saint-Jean (Terre-Neuve). Un nouveau montant de 1¼ million de dollars, destinés aux améliorations auxquelles on procède à Saint-Jean (Terre-Neuve) figure aux crédits de cette année. Il représente les fonds nécessaires pour poursuivre le programme majeur de reconstruction du port en question, en vue duquel le budget des dépenses de l'année dernière prévoyait déjà un montant. Il s'agit des ouvrages les plus considérables qu'ait jamais entrepris le ministère et le coût total de cet aménagement sera d'environ 13 millions de dollars.

Jusqu'ici, trois contrats s'élevant à plus d'un million de dollars ont été accordés afin d'assurer un quai pour agences maritimes, à l'usage du ministère des Transports, un bassin pour petits bateaux et une bonne quantité de

matériel de dragage. Le premier des contrats de démolition a été annoncé, et d'autres suivront.

On s'attend que des appels d'offre soient lancés en juillet ou en août en vue de la principale jetée digitiforme et des autres installations connexes, ce contrat représentant de 6 à 7 millions de dollars. Diverses phases de ce programme d'amélioration des ports font l'objet d'une étude constante à l'heure actuelle, étant donné que les plans sont relativement compliqués. Je veux parler de l'amélioration de la circulation routière près des grèves, l'extension des égouts sous les nouvelles structures des grèves, les installations navales et du National-Canadien, et d'autres problèmes semblables. Bon nombre de propriétés, y compris des maisons privées, des entreprises de gros et de détail, de bois de coupe et une usine de conserves de poisson sont en voie d'être achetées afin de permettre ces améliorations.

On comprendra facilement la nécessité de moderniser le port de Saint-Jean, si l'on compare les frais de manutention des cargaisons qui y passent avec ceux des autres ports canadiens. Les déboursés de capitaux, au titre de ces travaux, se rembourseront automatiquement, grâce aux épargnes réalisées par Terre-Neuve au moyen d'une manutention et d'une répartition améliorées des cargaisons. Le programme comprend, outre les travaux en marche et la grande jetée digitiforme,—on l'appelle ainsi parce qu'elle a la forme d'un doigt,—un quai adjacent qui servira à accueillir les bateaux de toutes dimensions et de toutes sortes qui utilisent le port. Des hangars de transit, d'entrepôt, etc., sont évidemment compris.

De façon générale, le projet a réalisé des progrès notables. Cependant, je ne prévois pas que les travaux soient complétés avant 1962 ou 1963. Ce projet crée évidemment beaucoup d'emplois dans la région de Saint-Jean et, lorsque le contrat relatif à la jetée principale sera accordé, les emplois augmenteront considérablement, et devraient aider particulièrement l'hiver prochain.

Les honorables députés auront sans doute entendu parler également de la possibilité de construire une chaussée entre le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Édouard, au-dessus du détroit de Northumberland. Comme on l'a signalé à la Chambre, le gouvernement a entrepris une étude préliminaire visant à assurer une voie d'accès au-dessus du détroit de Northumberland pour remplacer le service de traversiers ferroviaire et routier actuel. Des propositions visant une route semblable remontent à 1891. La plus récente a été formulée par l'île du Prince-Édouard en 1956, lorsqu'elle a proposé qu'une chaussée, sur fond de roches, soit construite au coût de