

368. Construction à travers les parcs nationaux, \$7,476,000.

M. Mitchell: Je pourrais sans doute soulever cette question lorsque nous examinerons le crédit 369. J'aurais dû peut-être en parler lors de l'examen du poste 344, mais j'ai dû assister à une séance de comité. Je tiens à signaler au ministre une chose dont il n'est sans doute pas au courant. Je ne le blâme aucunement, ni lui ni ses fonctionnaires, de ce qui est arrivé. Il y a quelques années, sous le régime précédent, un immeuble fédéral a été construit à Sudbury à la suite d'un appel d'offres. Le gouvernement a changé entre le début et l'achèvement des travaux, mais auparavant, la pierre angulaire avait été posée par feu C. D. Howe. L'inscription gravée sur la pierre angulaire de granit, ou de quelque autre matière, disait qu'elle avait été posée par un tel. Comme les membres du comité le savent, lorsqu'une inscription est gravée sur la pierre, les lettres sont enduites d'une peinture résistante afin qu'on puisse les lire facilement. Une fois l'immeuble achevé, la pierre a été enlevée. J'ai pris la peine de demander pourquoi. On m'a dit que la pierre n'avait pas été posée comme il faut. Lorsque la pierre a été posée de nouveau, on s'est aperçu que l'inscription ou l'enduit qui la recouvrait avait été enlevé, et je défie qui que ce soit de déchiffrer ce qui est inscrit sur cette pierre angulaire.

C'est une question probablement si peu importante qu'il est inutile d'y appeler l'attention du ministre, mais, d'autre part, c'eût été peu de chose que de demander à quelqu'un de supprimer l'inscription. Je demanderais au ministre de s'occuper de cette affaire et de faire restaurer l'inscription de manière qu'on puisse y lire ce qui y est écrit, comme à l'origine, vu surtout que celui qui a posé la pierre n'est plus des nôtres.

L'hon. M. Walker: Je me ferai un plaisir d'y voir, monsieur le président.

M. Herridge: J'aimerais dire quelques mots au sujet du poste relatif à la route transcanadienne puisque cette dernière traverse des parcs nationaux. Vu qu'à certains endroits, la route transcanadienne n'est pas ouverte à la circulation pendant tout l'hiver, on estime qu'il faudrait songer à l'aménagement d'une seconde route transcanadienne le long de la route provinciale sud de la Colombie-Britannique. Vu la nature du sol sur lequel elle a été aménagée, cette dernière sera plus facile à entretenir. Il y tombe moins de neige. Elle desservira un plus grand secteur de la population et elle offrira un plus grand nombre d'entrées aux États-Unis. A ce sujet, je voudrais citer un éditorial du *Daily Times*, de

Trail, en date du 16 janvier, où il est question de la fermeture de la route transcanadienne à cause d'avalanches et pour d'autres raisons semblables alors que la route provinciale sud est restée ouverte à la circulation. Voici ce qu'écrit ce journaliste dans un des paragraphes:

Quelles leçons tirer?

En tout cas, si M. Gagliardi et les autres ministres provinciaux sont des amateurs de télévision et qu'ils regardent le poste de Radio-Canada, ils ont dû en apprendre beaucoup de leur petit écran samedi.

Dans l'après-midi, Radio-Canada présentait un reportage sur les transports routiers qui utilisent les routes entre Vancouver, Calgary et au-delà. Quand on lui a demandé pourquoi invariablement ses camions, au départ de Vancouver, empruntaient la route qui passe à Everett, le col Shoquahmie, Wenatchee, Spokane et revient au Canada par Kingsgate, le propriétaire de l'entreprise de camionnage a répondu sans hésitation:

«C'est vrai que c'est plus long. Mais malgré cela, nous mettons moins de temps. La route transcanadienne n'est pas ouverte tout l'hiver entre Vancouver et l'Alberta.

D'ailleurs, les routes américaines sont supérieures».

Exclusion faite des commentaires sur la route transcanadienne, le camionneur n'a rien dit de la route n° 3, et l'employé de Radio-Canada ne s'est pas non plus informé de la route transprovinciale du sud. Il est probable que ni l'un ni l'autre ne voulait se mettre à penser au tronçon allant de Rossland à Cascade juste avant le repas du midi.

Mais la première leçon est venue de Radio-Canada qui nous a montré les grands routiers s'arrêtant toutes les deux heures, en territoire américain, pour permettre à l'équipe de manger, puis prenant ensuite 150 gallons d'essence à Spokane.

Je sais que la question ne présente pas un intérêt immédiat, mais on m'a demandé d'en parler parce qu'on estime, en Colombie-Britannique, qu'une fois la route transcanadienne terminée—je n'entends pas proposer de mener deux entreprises de front, on devrait songer à faire de la route méridionale du réseau transprovincial une route secondaire intégrée au réseau transcanadien.

J'ai aussi quelque chose à dire au sujet du nouveau pont routier qui doit franchir le Columbia juste à l'ouest de Revelstoke. Un ingénieur m'y a conduit quand je m'en venais à Ottawa. On me dit que le pont est presque terminé et qu'il aura coûté près de 3 millions. J'ai vu la cote d'élévation prévue par les ingénieurs du pont. Elle révèle qu'advenant l'aménagement du barrage High Arrow, l'eau arrivera à trois ou quatre pieds du tablier. Les gros morceaux de glace ne pourront passer sous le pont, et lorsque le niveau de l'eau derrière le barrage sera à son plus haut—ce qui durera plusieurs mois en période de l'eau haute—les billes et débris des forêts ne pourront passer sous le pont, et il ne sera pas possible de naviguer sur ce qui est un cours d'eau navigable depuis nombre d'années.

On m'a demandé de porter cette affaire à l'attention du ministre. En fait, j'avais une