

la province à une entente satisfaisante le dédommageant des pertes subies et protégeant ses intérêts.

L'honorable député m'a demandé plusieurs renseignements, mais il ne tient pas, j'en suis sûr, que je les lui communique à l'occasion de l'examen des crédits. Il désire, par exemple, que je lui fournisse une liste des accidents survenus au pont Victoria, ainsi qu'un relevé des sommes qu'a rapportées ce pont. Tels sont les renseignements que les représentants du National-Canadien nous ont fournis lorsqu'ils se sont présentés au comité des chemins de fer et de la marine marchande prêts à répondre à nos questions.

M. PINARD: Je suis bien prêt à accepter ce conseil mais j'aimerais connaître, si possible, les recettes du pont Victoria.

L'hon. M. CHEVRIER: A mon grand regret, je ne puis fournir le renseignement à l'honorable député. Je tâcherai de me le procurer à son intention le plus tôt possible.

M. McGARRY: Monsieur le président, prenant pour admis que ce premier crédit se prête à un débat d'ordre général, je me permets de vous entretenir d'une question qui revêt pour les Provinces maritimes directement et, indirectement, pour tout le Canada, une très grande importance, l'aménagement d'un pont ou d'une chaussée permettant de franchir le détroit de Canso. Depuis nombre d'années, la population des Provinces maritimes s'intéresse à la question et invite les autorités fédérales à l'étudier de façon sympathique. Elle est, je le répète, d'une très grande importance. J'ajoute qu'elle présente un caractère d'urgence, tout particulièrement si l'on tient à combler les déficiences de nos moyens de transport dans les Provinces maritimes et à les débarrasser de ce qu'ils ont de gauche.

Le meilleur moyen pour moi d'établir la nécessité de l'entreprise et de son exécution aussi prochaine que possible est sans doute de m'inspirer d'un rapport présenté par un ancien premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, M. MacMillan, à la suite d'une enquête approfondie qu'il avait menée en compagnie d'ingénieurs spécialisés dans ce genre de travaux. Avec la permission du comité j'entends citer ce rapport et le consigner au compte rendu. Tout d'abord, cependant, je dois rappeler que M. MacMillan s'est intéressé à la construction, de tous genres, depuis sa tendre jeunesse. C'est une autorité en tous genres de construction.

Les chiffres qui figurent au rapport sont tirés de la statistique présentée par MM. Fairweather et McLachlan au comité spécial de la reconstruction et du rétablissement.

M. MacMillan signale d'abord l'importance estimative du remblai nécessaire à l'aménagement de la chaussée. Le remblai, estime-t-il, exigera 3,231,000 verges cubes de matériaux, qui, au coût estimatif de \$2.25 la verge cube, coûteront \$7,270,000. Le coût estimatif des abords du tunnel et des voies serait de \$600,000, portant le coût total à \$7,870,000. Le coût estimatif d'une écluse de 650 pieds sur 70 et 30, de même que d'un pont à bascule, serait de 4 millions de dollars. Le coût global de la chaussée et de l'écluse serait donc de \$11,870,000, soit, en chiffres ronds, de 12 millions de dollars. L'amélioration de la voie, c'est-à-dire l'adoucissement des courbes et des pentes de Sydney à Point-Tupper, en partie au moyen d'une révision de l'inclinaison de la voie, en partie au moyen d'ouvrages nouveaux, coûterait, estime-t-il, 6 millions de dollars. L'amélioration des voies de Mulgrave à Truro coûterait quelque 8 millions de dollars et l'aménagement de la nouvelle voie de Truro à Moncton, 10 millions de dollars. Les frais afférents à l'établissement de la chaussée, à l'aménagement des pentes et au tracé des voies se chiffrent par 36 millions. Il faut supposer, évidemment, qu'on établira une chaussée. Pour ce qui est de l'amélioration des voies et de l'établissement d'un viaduc d'un côté à l'autre du détroit de Canso, voici un état des dépenses prévues: l'amélioration des voies de Sydney à Point-Tupper, 6 millions de dollars; de Mulgrave à Truro, 8 millions; de Truro à Moncton, 10 millions; la construction d'un viaduc au détroit de Canso, 20 millions, soit un total de 44 millions. L'amélioration des voies et l'aménagement d'une chaussée de Sydney à Truro coûterait à peine 26 millions. L'amélioration des voies de Truro à Moncton entraînerait des frais de 10 millions. Les dépenses globales se chiffrent donc par 36 millions. Le mémoire cite le nombre de tonnes expédiées:

On m'apprend qu'en 1937 le Cap-Breton a expédié à Québec 1,300,000 tonnes de houille. En 1943, la quantité atteignait 2,400,000 tonnes, soit une augmentation de 1,100,000 tonnes.

Voici l'explication:

La différence résulte, dans une grande mesure, des expéditions par voie d'eau de Sydney aux ports du Saint-Laurent, qui n'ont pu se renouveler en 1943.

Je poursuis la citation:

Aux fins du présent travail, je suppose un maximum de 1,500,000 tonnes, chiffres qui ne me paraissent pas exagérés. Il est inférieur de 900,000 tonnes aux quantités expédiées en 1943. Les frais de transport du charbon, de Sydney à Montréal...

Sujet qu'on a déjà discuté à la Chambre.

...s'établissent à \$4.95 par tonne, selon les expériences réalisées par la Commission des