

l'égard de ces travaux atteignent \$5,200,000. La seconde étape du programme de travaux du Conseil comportera cette année des dépenses de \$6,146,500 relatives à un certain nombre de nouvelles entreprises. Voici en quoi consistent ces entreprises:

1. La construction de quais et de jetées, y compris l'aménagement d'une nouvelle jetée à céréales desservant les élévateurs n^{os} 1 et 2 en vue du déchargement des gros navires affectés à la navigation sur les Grands lacs, le relèvement de la jetée Laurier, et le prolongement de certains quais servant aux pétroliers.

2. Dragage du chenal des navires dans la partie supérieure du havre et du chenal d'accès des quais des pétroliers.

3. Aménagement d'installations servant à recevoir les céréales provenant des nouvelles jetées envisagées pour desservir les élévateurs n^{os} 1 et 2, et des modifications aux galeries à céréales pour desservir les élévateurs "B" et 1 et 2, comme partie des travaux qui doivent être effectués pour assurer le déchargement rapide des gros navires fluviaux.

4. Certains travaux divers, comprenant des améliorations à l'entrepôt frigorifique et autres installations portuaires.

Les travaux d'aménagement d'une voie supplémentaire pour la circulation routière sur le pont Jacques-Cartier, prévus dans les crédits de l'année passée, ont été retardés à cause d'une pénurie d'acier. On s'attend, me dit-on, à ce que cet ouvrage soit terminé d'ici la fin mai, mais il est nécessaire de voter à cette fin un nouveau montant de \$440,000. Les crédits affectés à la prochaine année financière comportent également un poste de \$950,000 pour la transformation de l'approche sud du pont, modification devenant nécessaire en raison du relèvement du niveau du pont, prévu dans l'aménagement de la voie maritime et en partie afin d'accélérer le flot de la circulation.

Les dépenses se monteront, au total, à \$12,736,500, dont \$1,390,000 proviendront des fonds dont dispose le Conseil et \$11,346,500 seront affectés sous forme d'avances à cet organisme.

À Québec, les dépenses d'immobilisation augmenteront, cette année, de façon à atteindre \$1,687,000. En outre, le Conseil des ports nationaux entreprendra l'établissement d'un plan comportant de nouvelles installations à Québec. Celles-ci comprendront des emplacements pour les gros navires des lacs et de nouvelles installations pour le déchargement et l'emmagasinage des céréales, y compris un élévateur capable de contenir deux millions de boisseaux supplémentaires. Le programme qui sera mis en œuvre en 1957 coûtera en tout plus de cinq millions de dollars.

Je regrette, monsieur le président, que mes observations aient été si ennuyeuses et aient comporté tant de chiffres. Il me semble, toutefois, qu'il est opportun de consigner au compte rendu une comparaison des dépenses par postes afin que la Chambre puisse se rendre compte de ce qui se passera cette année à l'égard des crédits. J'espère que l'opposition estimera que les crédits dont ont besoin mes services pour l'année qui vient sont très raisonnables et qu'elle les approuvera sans délai.

M. Green: Monsieur le président, nous sommes tous reconnaissants au ministre des Transports, j'en suis sûr, de nous avoir donné aujourd'hui cet exposé détaillé et complet. Il nous sera utile dans l'étude de ses crédits. J'aimerais beaucoup faire droit à sa dernière demande. Cependant, je crains bien qu'il ne demande trop et que nous soyons obligés de lui faire subir un feu roulant pendant quelque temps au moins en ce qui concerne ses crédits.

Aujourd'hui, j'aimerais lui soumettre certaines questions qu'il n'a pas abordées ou qu'il n'a fait qu'effleurer. Il faut s'attendre, j'imagine, que l'opposition se concentrera sur des sujets entrant dans cette catégorie. Tout d'abord, je proposerais qu'on prenne des mesures, à l'avenir, pour que le rapport annuel du ministère soit mis à notre disposition avant que les crédits soient soumis à notre examen. Je sais que le ministre a déposé son rapport sous forme dactylographiée il y a quelques semaines, sauf erreur; malheureusement, le rapport imprimé n'a pas encore été distribué. Nous commençons donc l'étude de ces crédits sans avoir eu l'occasion d'examiner le rapport même du ministère. Même quand ces rapports sont déposés, il ne faut pas oublier qu'ils sont généralement en retard d'un an au moins. Le dernier rapport du ministère des Transports que j'ai obtenu porte sur l'année terminée le 31 mars 1954. Il remonte à peu près à deux ans. La méthode administrative du Gouvernement comporte une grave lacune quelque part, puisqu'on ne met pas plus tôt à notre disposition ces rapports annuels.

En outre, le ministre n'a rien dit de la commission qui a étudié la question du cabotage. Sauf erreur, elle a terminé ses séances publiques et travaille maintenant à la rédaction d'un rapport. En répondant aux diverses questions posées, le ministre dira au comité, j'espère, quand on s'attend à recevoir ce rapport et si le Gouvernement prévoit présenter durant la session une mesure faisant suite aux vœux des commissaires.

En ce qui concerne les crédits eux-mêmes, il serait inopportun pour le moment que j'aborde des postes en détail. Le ministre a expliqué les chiffres qui figurent au sommaire