

L'hon. M. Green: Peut-être pourrais-je dire quelques mots maintenant des aménagements techniques des ports et des cours d'eau. On a utilisé davantage les maquettes de concert avec le Conseil national de recherches. On y a attaché plus d'importance afin d'étudier à l'avance les entreprises projetées. Il s'agissait ainsi de déterminer les résultats qu'on peut attendre et de réduire au minimum la possibilité de coûteuses entreprises peu pratiques qui ne produisent pas les résultats souhaités. Parmi les projets posant des problèmes spéciaux qui ont fait l'objet au préalable d'une étude-modèle figurent ceux qui concernent Port-aux-Basques (T.-N.),—nous le savons tous, c'était un problème fort ardu,—Saint-Jean et Ingalls-Head (N.-B.), Glace-Bay (N.-É.), Chandler et Matane (P.-Q.). Une maquette de l'aménagement du fleuve Fraser sert depuis des années.

Passons à des travaux techniques de mise en valeur qui relevaient jadis d'une autre division du ministère. L'an dernier, l'aménagement de la route transcanadienne à travers les parcs nationaux comprenait le parachèvement d'une couche de fondation stabilisée en bitume, dans les parcs nationaux de Banff et de Yoho; il est maintenant possible de se rendre en automobile depuis la porte est de Banff à la frontière ouest de Yoho sur une route à revêtement de première qualité. Il est aussi possible de voyager en voiture sur une route transcanadienne à revêtement de première qualité depuis la frontière ouest du parc Yoho jusqu'à Kenora (Ont.) Je l'ai fait moi-même l'été dernier et la route est encore meilleure maintenant.

Dans les parcs nationaux de Glacier et de Revelstoke, l'aménagement a été retardé, car le tracé englobant ces parcs n'a pas fait l'objet d'une décision avant 1956. Comme le savent les députés de l'Ouest, la décision qu'on a alors prise était d'abandonner le tracé Big-Bend autour du coude du Columbia et de construire une nouvelle route parallèle à la voie du Pacifique-Canadien qui va de Golden à Revelstoke, à la différence que cette route franchit le pas Rogers alors que la voie ferrée passe sous un tunnel de 5 milles, la route par le pas ayant été abandonnée il y a quelques années.

De même dans le cas de Terra-Nova, à Terre-Neuve, ce parc n'a été rangé dans cette catégorie qu'en 1957. Toutefois on a accéléré les travaux dans ces trois parcs et toute la longueur de la route transcanadienne était régalée à forfait dès l'été dernier. A Terra-Nova en particulier, bien que le régalement ne soit pas encore parachevé, la circulation emprunte la route. Un rapport complet de la marche des travaux sur la route transcanadienne à travers les provinces a été soumis, en mars dernier, au cours des lectures de ce bill tendant à modifier la loi sur la

route transcanadienne. Toutefois, les derniers chiffres pour 1958-1959 marquent un grand progrès de l'entreprise, du fait que la quote-part fédérale des dépenses pour l'année a dépassé 51 millions, comme je l'ai souligné tantôt dans mes observations, montant qui excède d'un montant appréciable l'estimation initiale.

Parmi les autres programmes d'aménagement de routes et de ponts se rapportant au ministère il y eut, au cours de l'année, l'adjudication de contrats concernant l'infrastructure du pont reliant Campbellton, Nouveau-Brunswick, et Cross-Point, Québec, pour \$1, 261,600, et de celui de Burlington, Ontario, pour \$698,300. De plus, le contrat pour la construction de la superstructure du pont de Burlington a été adjugé au montant de \$3,684,400 et le délai pour la présentation des soumissions concernant la superstructure du pont de Campbellton à Cross-Point a été fixé au 4 juin.

Mon ministère a entrepris des travaux pour le compte d'autres ministères dans tous les principaux domaines d'activité. Plus de 200 projets ont été mis en chantier pour le compte de 15 autres ministères. La plupart ont été entrepris pour la Gendarmerie royale du Canada et le ministère du Nord canadien et des Ressources nationales et parmi eux se trouvent des travaux importants qui se font dans les localités septentrionales. Nous avons également entrepris un programme chargé d'aménagement et de tracé routiers pour le ministère du Nord canadien et des Ressources nationales. Dans les parcs nationaux, il y eut, parmi les travaux principaux, le réaménagement des routes de Banff-Jasper et de Banff-Windermere, de la route du lac Emerald dans l'Ouest et de celle de Cabot-Trail et du littoral du golfe dans l'Est.

Dans les Territoires du Nord-Ouest, nous avons poursuivi les travaux d'extension de la route Mackenzie en direction de Yellowknife tant du point de vue de l'aménagement que du tracé. D'autres programmes de relevés routiers dans ces régions sont notamment la route le long de la rivière Marian, la route du fort Fitzgerald-Bell-Rock et une route allant de Peace-Point vers l'ouest dans le parc Wood-Buffalo. Au Yukon, le relevé de reconnaissance de la route entre la grande route Dawson-Stewart et les gisements pétrolifères du plateau de Peal, puis vers Fort-McPherson, soit une distance d'environ 300 milles, a été achevé, ainsi que le tracé définitif du premier tronçon de 140 milles de la route. L'hiver dernier, un contrat de déblayage a été adjugé pour les premiers 45 milles et la construction doit commencer cet été. Tous ces travaux ont occasionné, en 1958-1959, une dépense de 12 millions de dollars afférente aux crédits du ministère du Nord canadien et des Ressources nationales.