

50 millions de dollars, et demandé au gouvernement fédéral de faire enquête sur les ressources rocheuses du cap Tormentine. On a effectué les travaux préliminaires à cet égard et on a aussi étudié, au point de vue économique, les frais d'exploitation et de capitalisation du service actuel de transbordeur.

Ce qui rendait difficile l'étude de la proposition de l'île du Prince-Édouard, de même que les propositions précédentes, c'est que les ingénieurs n'avaient jamais envisagé la possibilité de construire une chaussée et que les données n'étaient pas suffisantes pour permettre de prévoir le coût d'une telle entreprise. Fait plus important, on n'avait procédé à aucune enquête en vue de déterminer quelles seraient les conséquences de l'état de la marée le long de la côte, advenant qu'une telle chaussée soit aménagée. Étant donné que ces renseignements étaient nécessaires avant qu'on puisse se rendre compte si le projet était réalisable au point de vue matériel ou économique, le gouvernement a autorisé que cette étude soit entreprise en mars 1958.

L'étude a été très complexe. Avant d'établir la forme d'une structure quelconque, il fallait faire une étude minutieuse de la marée dans tout le détroit de Northumberland. Les travaux ont été entrepris par le ministère des Mines et Relevés techniques, qui avait obtenu un bateau en vue de commencer les travaux pour le mois de mai 1958. En plus d'établir les conditions de marée existantes, le ministère a pronostiqué les répercussions, sur les marées, de l'aménagement d'une chaussée. Il a établi qu'une chaussée bouleverserait complètement les phases de la marée à l'endroit du passage, de sorte qu'une marée haute, d'un côté du passage, coïnciderait avec une marée basse du côté opposé. La différence de niveau entre les deux côtés de la chaussée pourrait donc atteindre jusqu'à dix pieds. On a aussi établi qu'une chaussée modifierait à des degrés divers l'écart des marées sur les deux côtes du détroit de Northumberland. Il a fallu, par conséquent, faire un relevé des conditions du littoral, et de l'affectation des terres le long des côtes du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Édouard, dans la région du détroit de Northumberland. En se fondant sur les résultats de ces relevés, on travaille actuellement à évaluer le coût des ouvrages de protection à entreprendre et à déterminer l'étendue des dommages aux biens-fonds qui résulteraient de l'aménagement de la chaussée.

De plus, il a fallu effectuer un relevé très complet de la formation des glaces dans le détroit, et prévoir les changements qui résulteraient de l'aménagement d'une chaussée, car il est évident que toute modification de ces conditions pourrait avoir des répercussions sur la navigation et les pêcheries, et nécessite

par conséquent une étude minutieuse. Le ministère des Mines et Relevés techniques mérite de vives félicitations pour ses études sur les marées, sur la ligne de grève et sur l'affectation des terres, et surtout pour avoir su si bien s'attaquer à ce travail pendant l'année 1958, et avoir recueilli autant de renseignements en si peu de temps.

Si l'on tient compte de l'ampleur de l'étude, et du fait que chaque étape du relevé dépendait dans une certaine mesure des renseignements recueillis à d'autres étapes, le travail a avancé à un rythme remarquable. C'est ainsi qu'on a pu fournir assez de renseignements aux experts-conseils chargés d'étudier la question de l'emplacement et de préparer un choix de plans pour leur permettre de présenter leur rapport dès la semaine dernière.

Les divers choix offerts dans ce rapport doivent maintenant être étudiés par mon ministère ainsi que par les autres services intéressés, notamment le ministère des Transports, les chemins de fer Nationaux et le ministère des Pêcheries. Le rapport sera ensuite étudié en regard des rapports sur le coût des ouvrages de protection et des dommages possibles aux biens-fonds. Cette étude est actuellement en cours, et une fois qu'elle sera terminée, le gouvernement examinera la possibilité de financer le projet.

Je me proposais de dire un mot des travaux dans la baie de Courtenay, à Saint-Jean (N.-B.), mais j'y reviendrai.

J'ai aussi un rapport sur un événement extrêmement intéressant...

**M. le président suppléant:** A l'ordre! L'honorable député a épuisé son temps de parole.

**Des voix:** Continuez.

**M. le président suppléant:** Toutefois, je suis sûr que le comité consentira à l'unanimité à ce qu'il continue.

**Des voix:** D'accord.

**L'hon. M. Green:** Je remercie les honorables députés de leur amabilité.

**M. Bourget:** Avant que le ministre aille plus loin, puis-je lui demander de dire aux membres du comité s'ils pourront obtenir un exemplaire du rapport de l'étude entreprise au sujet de la jetée entre le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Édouard? C'est peut-être un rapport confidentiel. Je ne sais pas. Mais je pense que, pour l'information du comité, il serait extrêmement intéressant pour nous d'en obtenir une copie.

**L'hon. M. Green:** Le ministère vient de recevoir ce rapport et, bien entendu, il faudra l'étudier avec soin. Il ne serait pas prudent, à l'heure actuelle, de le rendre public avant que l'étude en soit faite.