

Le 26 mars de l'an dernier, le ministre a déclaré à la Chambre que son ministère étudiait très activement les possibilités de réalisation d'un tel programme, tant du point de vue économique que du point de vue technique. Quelques semaines plus tard, soit le 11 juin, il a dit que les estimations variaient entre 90 millions et 140 millions de dollars. Le 30 mars de cette année, soit un an plus tard, en réponse à une question posée par mon collègue le député de Northumberland-Miramichi, le ministre aurait déclaré, et je cite la page 2729 des *Débats*:

L'an dernier, des ingénieurs privés sont arrivés au chiffre estimatif de 90 millions environ. Cependant, une révision ultérieure a montré que les organismes du gouvernement se rallieraient difficilement aux postulats techniques qui s'y rattachent.

Ces dernières semaines on a publié un rapport préparé par le comité du canal de Chignectou et fondé sur les données de l'enquête préliminaire sur les aspects économiques de ce projet. Le premier ministre nous a dit ici même le 13 avril, comme en fait foi la page 3332 du *hansard*, qu'à la suite de ce rapport, une demande officielle sera faite d'une étude d'envergure sur la possibilité économique d'aménager le canal de Chignectou. Le ministre des Transports, le 26 mai 1959, a dit que son ministère étudiait soigneusement la possibilité de cette entreprise au point de vue économique et des travaux de génie. Le gouvernement fédéral attend une requête officielle de la part du premier ministre du Nouveau-Brunswick avant d'entreprendre une étude d'ordre économique sur la possibilité économique d'aménager le canal de Chignectou. Je demande au ministre des Transports de dire au comité où en sont les choses. A-t-on entrepris une étude économique l'an dernier? Qu'a-t-on fait jusqu'ici? Où en est-on aujourd'hui? Comment se fait-il qu'il y a quelques semaines seulement, en dépit des déclarations faites l'an dernier par le ministre des Transports, le premier ministre a déclaré à la Chambre qu'il avait reçu une communication officielle du premier ministre du Nouveau-Brunswick, qui lui demandait de se charger de faire préparer un tel rapport.

Je rappellerais au ministre que l'ancien gouvernement n'a pas reculé devant les frais d'aménagement de Camp Gagetown une fois qu'il a été décidé que cet établissement favoriserait l'économie de la région. Je demande au ministre d'annoncer aujourd'hui à la Chambre, au lieu d'attendre la veille des élections provinciales du Nouveau-Brunswick, que le gouvernement va entreprendre une étude complète en vue de déterminer si ce canal serait économiquement viable. Si toutefois, comme le ministre l'a déclaré, une telle

[M. Robichaud.]

étude est en cours depuis deux ans, je demande au ministre de déclarer au comité où en sont les choses, et cela avant l'adoption du présent crédit.

Le canal de Chignectou est chose trop importante pour l'économie des provinces de l'Atlantique pour qu'on en fasse un ballon politique, comme on a fait l'an dernier pour la chaussée de l'île du Prince-Édouard. Si la construction du canal est réalisable et si l'entreprise est rentable, le gouvernement fédéral devrait commencer dès cette année et non pas l'an prochain à préparer les plans de cette entreprise, parce que nous avons actuellement un pressant besoin de travaux importants de ce genre pour atténuer la crise de chômage sans précédent qui sévit dans les provinces de l'Atlantique.

**M. Winch:** Je comprends parfaitement que le ministre voudrait sans doute, avant cinq heures, répondre à un certain nombre de questions qui lui ont été posées. Je compte cependant pouvoir prendre deux ou trois minutes pour traiter une autre question sur laquelle j'aimerais connaître l'idée du ministre. Il s'agit d'un sujet qui ne m'a été nettement signalé que dernièrement. J'aimerais que le ministre précise quelle est l'autorité et la ligne de conduite de son ministère en ce qui concerne les normes de construction établies dans la région où s'exécutent les travaux de construction.

Si je ne me trompe, le ministère s'occupe de construction surtout dans deux sphères, soit sur un terrain situé à l'intérieur d'une frontière municipale et c'est une construction de la Couronne, soit la construction en deçà de la ligne des hautes eaux. Je crois comprendre que le ministre est d'avis que la construction même sur un terrain municipal, soit au delà de la ligne des hautes eaux, n'est assujétie à aucun code du bâtiment ou à aucune norme de construction.

Je crois que cette question est venue sur le tapis la semaine dernière à Vancouver où un certain aménagement qui relève du ministère ne répond pas aux normes de construction de la ville. De même, quand un édifice est construit en deçà de la ligne des hautes eaux ou même au delà de la ligne des hautes eaux, du côté des terres, l'inspection par des inspecteurs du bâtiment de la municipalité ou de la province n'est pas nécessaire.

Il y a là à mon avis un principe très important en cause. Je me souviens de ce qui s'est passé il y a bien des années,—j'avais seulement 18 ans à l'époque,—alors que je travaillais comme apprenti électricien sur un ouvrage de l'État qui n'était pas soumis à l'inspection de la ville. Je me rappelle qu'un soir, étant de l'équipe de nuit, le plancher