

J
103
H72
1967/68
H3
A1

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-septième législature

1967

COMITÉ PERMANENT

DE

**l'habitation, de l'aménagement
urbain et des travaux publics**

Président: M. Rosaire Gendron

DÉLIBÉRATIONS

Fascicule 1

SÉANCE DU JEUDI 8 JUIN 1967

Y COMPRIS

L'Appendice A—

Le budget principal de 1967-1968 concernant le ministère des
Travaux publics.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967

CHAMBRE DES COMMUNES
Deuxième session de la vingt-septième législature
1967

COMITÉ PERMANENT DE L'HABITATION, DE L'AMÉNAGEMENT
URBAIN ET DES TRAVAUX PUBLICS

Président: M. Rosaire Gendron

Vice-président: M. Warren Allmand
et

M. Badanai,	M. Gray,	M. Mongrain,
M. Bell (<i>Saint-Jean- Albert</i>),	M. Keays,	M. Neveu,
M. Cashin,	M. Loiselle,	M. Pelletier,
¹ M. Chatterton,	⁴ M. Loney,	M. Ricard,
M. Duquet,	M Macaluso,	M. Ryan,
M. Gauthier,	² M. MacDonald (<i>Prince</i>),	M. Stewart,
M. Gilbert,	³ M. Macquarrie,	M. Watson
	M. Martin (<i>Timmins</i>),	(<i>Assiniboia</i>)—24.

(Quorum 13)

*La secrétaire du Comité,
Gabrielle Savard.*

¹A remplacé M. Nielson le 1^{er} juin.

²A remplacé M. Scott (*Victoria (Ont.)*) le 2 juin.

³A remplacé M. Loney le 2 juin.

⁴A remplacé M. MacEwen le 7 juin.

ORDRES DE RENVOI

Le VENDREDI 19 mai 1967.

Il est résolu,—Que le comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics soit composé des députés dont les noms suivent:

Messieurs

Allmand,	Gray,	Nielsen,
Badanai,	Keays,	Pelletier,
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>),	Loiselle,	Ricard,
Cashin,	Loney,	Ryan,
Duquet,	Macaluso,	Scott (<i>Victoria (Ont.)</i>),
Gauthier,	MacEwan,	Stewart,
Gendron,	Martin (<i>Timmins</i>),	Watson
Gilbert,	Mongrain,	(<i>Assiniboia</i>)—24.
	Neveu,	

Le JEUDI 25 mai 1967.

Il est ordonné,—Que, sous réserve toujours des attributions du comité des subsides relativement au vote des deniers publics, les postes énumérés au budget principal de 1967-1968 concernant le ministère des Travaux publics soient retirés du comité des subsides et déferés au comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics.

Le JEUDI 1^{er} juin 1967.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Chatterton soit substitué à celui de M. Nielsen sur la liste des membres du comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics.

Le VENDREDI 2 juin 1967.

Il est ordonné,—Que les noms de MM. MacDonald (*Prince*) et Macquarrie soient substitués à ceux de MM. Scott (*Victoria (Ont.)*) et Loney sur la liste des membres du comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics.

Le MERCREDI 7 juin 1967.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Loney soit substitué à celui de M. MacEwan sur la liste des membres du comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics.

Attesté

Le Greffier de la Chambre des communes,

LÉON-J. RAYMOND.

(Texte)

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 1^{er} juin 1967.

Le Comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics ayant été convoqué pour 10 h. 30 du matin aujourd'hui dans le but de s'organiser, les députés dont les noms suivent sont présents: MM. Allmand, Badanai, Duquet, Gauthier, Gendron, Gray, Keays, Macaluso, Neveu, Scott (Victoria (Ont.))—(10).

En l'absence d'un quorum, la réunion d'organisation est remise à plus tard.

Le JEUDI 8 juin 1967.

(1)

Le Comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics se réunit aujourd'hui à 11 h. 15 du matin pour s'organiser.

Présents: MM. Allmand, Badanai, Bell (Saint-Jean-Albert), Cashin, Duquet, Gauthier, Chatterton, Gendron, Gray, Loiselle, Loney, MacDonald (Prince), Martin (Timmins), Mongrain, Neveu, Ricard, Ryan, Stewart—(18).

La secrétaire invite le Comité à procéder aux nominations. M. Neveu propose, appuyé par M. Gauthier,

Que M. Gendron soit élu président.

Sur proposition de M. Badanai, appuyé par M. Loiselle, la mise en candidature se termine.

M. Gendron est élu à l'unanimité président du Comité et la secrétaire l'invite à prendre le fauteuil.

M. Gendron remercie de l'honneur qu'on lui fait et demande qu'on propose des noms pour la charge de vice-président.

M. Duquet propose, appuyé par M. Ryan, et

Il est résolu à l'unanimité,—Que M. Allmand soit élu vice-président de ce Comité.

Sur la proposition de M. Mongrain, appuyé par M. Loiselle,

Il est résolu,—Que le président et quatre membres qu'il désignera fassent partie du sous-comité du programme et de la procédure.

M. Duquet propose, appuyé par M. Mongrain, et

Il est résolu,—Que le Comité imprime au jour le jour 850 exemplaires en anglais et 350 exemplaires en français de ses Procès-verbaux et Témoignages.

Sur la proposition de M. Ryan, appuyé par M. Duquet,

Il est convenu,—Que les postes énumérés au budget principal de 1967-1968 concernant le ministère des Travaux publics soient imprimés en appendices au fascicule n° 1 des Délibérations du Comité. (voir l'Appendice A)

Le Comité discute de la procédure à suivre et du programme de ses prochaines séances.

Sur proposition de M. Bell, appuyé par M. Duquet, les suggestions au sujet de la procédure sont déferées au sous-comité.

M. Ryan propose, appuyé par M. Loïselle, et

Il est résolu à l'unanimité,—Que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

A 11 h. 35 du matin, sur proposition de M. Duquet, le Comité s'ajourne au bon plaisir du président.

La secrétaire du Comité,
Gabrielle Savard.

Le jeudi 8 juin 1937.

(1)

Le Comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics se réunit aujourd'hui à 11 h. 15 du matin pour s'organiser.

Présents: MM. Allmand, Badanal, Bell (Saint-Jean-Albert), Caslin, Duquet, Gauthier, Gendron, Gray, Loïselle, Loney, MacDonald (Prince), Martin (Tannin), Mongrain, Neveu, Ryan, Stewart—(18).

La secrétaire invite le Comité à procéder aux nominations. M. Neveu propose, appuyé par M. Gauthier,

Que M. Gendron soit élu président.

Sur proposition de M. Badanal, appuyé par M. Loïselle, la mise en candidature se termine.

M. Gendron est élu à l'unanimité président du Comité et la secrétaire l'invite à prendre le fauteuil.

M. Gendron remercie de l'honneur qu'on lui fait et demande qu'on propose des noms pour la charge de vice-président.

M. Duquet propose, appuyé par M. Ryan, et

Il est résolu à l'unanimité,—Que M. Allmand soit élu vice-président de ce Comité.

Sur la proposition de M. Mongrain, appuyé par M. Loïselle, il est résolu,—Que le président et quatre membres qu'il désignera fassent partie du sous-comité du programme et de la procédure.

M. Duquet propose, appuyé par M. Mongrain, et

Il est résolu,—Que le Comité imprime au jour le jour 850 exemplaires en anglais et 350 exemplaires en français de ses Procès-verbaux et Témoignages.

Sur la proposition de M. Ryan, appuyé par M. Duquet, il est convenu,—Que les postes énumérés au budget principal de 1937-1938 concernant le ministère des Travaux publics soient imprimés en appendices au fascicule n° 1 des Délibérations du Comité. (voir l'appendice A)

TRAVAUX PUBLICS

N° du crédit	Affectation	1967-1968	1966-1967	Changement	
				Augmen- tation	Dimi- nution
		\$	\$	\$	\$
A—MINISTÈRE					
(S)	Ministère des Travaux publics—Traitement et indemnité d'automobile (Détail à la page 422).....	17,000	17,000		
1	Administration générale, y compris les subventions selon le détail des affectations (Détail à la page 422).....	19,734,600	17,294,700	2,439,900	
SERVICE DU LOGEMENT					
5	Entretien et service des bâtiments et terrains publics, acquisition de meubles et d'accessoires de bureau pour les ministères du gouvernement, y compris la fourniture, sur une base recouvrable, de locaux et de services connexes aux fins du Régime de pensions du Canada et autorisation de procurer de l'aide a) à l'Organisation de l'aviation civile internationale sous forme de location de bureaux à des prix inférieurs au tarif commercial et b) à l'Association récréative du service civil d'Ottawa sous forme de services d'entretien au Centre commémoratif W. Clifford Clark, à Ottawa (Détail à la page 429).....	76,615,000	73,817,000	2,798,000	
10	Acquisition de matériel et de mobilier autres que les meubles de bureau (Détail à la page 431).....	1,485,000	913,000	572,000	
15	Construction, acquisition, réparation et améliorations importantes, préparation de plans et achat d'emplacements, relativement aux bâtiments de l'État (y compris les dépenses pour ouvrages non situés sur une propriété fédérale); toutefois, il ne peut être passé aucun contrat de construction dont le coût total est estimé à \$50,000 ou plus, à moins que l'entreprise n'apparaisse séparément au détail des affectations (Détail à la page 432).....	48,165,000	32,250,001	15,914,999	
		126,265,000	106,980,001	19,284,999	
SERVICES DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES)					
20	Entretien et exploitation (Détail à la page 438).....	7,924,000	7,380,000	544,000	
25	Construction ou acquisition de matériel (Détail à la page 441).....	925,000	1,050,000		125,000
30	Construction, acquisition, réparations et améliorations importantes, préparation de plans et achat de terrains, relativement aux ouvrages des ports et rivières (y compris les dépenses à l'égard d'ouvrages non situés sur une propriété fédérale); toutefois, il ne peut être passé aucun contrat de construction dont le coût total est estimé à \$50,000 ou plus, à moins que l'entreprise n'apparaisse séparément au détail des affectations (Détail à la page 443).....	31,430,000	32,080,000		650,000
(S)	Subventions à l'égard de bassins de radoub— <i>Canadian Vickers Limited</i> (Montréal) (Détail à la page 448).....	180,000	180,000		
		40,459,000	40,690,000		231,000

N° du crédit	Affectation	1967-1968	1966-1967	Changement	
				Augmen- tation	Dimi- nution
		\$	\$	\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)					
ROUTES, PONTS ET AUTRES SERVICES DU GÉNIE					
35	Exploitation et entretien, y compris l'autorisation de faire des avances recouvrables jusqu'à concurrence de l'ensemble des frais d'exploitation du pont de New-Westminster (Détail à la page 448).....	6,901,000	6,043,000	858,000	
40	Construction, acquisition, réparations et améliorations importantes, préparation de plans et achat de terrains relativement à des routes, ponts et autres ouvrages de génie, selon le détail des affectations, pourvu que le montant compris dans le crédit qui sera dépensé pour chacun des ouvrages énumérés puisse être augmenté ou diminué sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor (Détail à la page 450).....	19,965,000	16,675,001	3,289,999	
Route transcanadienne—					
(S)	Contributions aux provinces sous le régime de la Loi sur la route transcanadienne (Détail à la page 451).....	60,000,000	70,600,000		10,600,000
	Aménagement à travers les parcs nationaux (Détail à la page 451).....	1,860,000	1,775,000	685,000	
		88,726,000	94,493,001		5,767,001
LABORATOIRES D'ESSAIS					
55	Fonctionnement et entretien (Détail à la page 451).....	1,303,700	1,260,000	43,700	
RÉCAPITULATION					
	A voter.....	216,308,300	189,937,702	26,370,598	
	Autorisé par la loi.....	60,197,000	70,797,000		10,600,000
		276,505,300	260,734,702	15,770,598	
B—COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE					
60	Fonctionnement et entretien, administration générale et intérêts sur des emprunts contractés en vue d'acquérir des biens-fonds dans la région de la capitale nationale (Détail à la page 452).....	8,450,000	7,332,000	1,118,000	
65	Paiement à la Caisse de la capitale nationale (Détail à la page 453).....	14,650,000	25,000,000		10,350,000
		23,100,000	32,332,000		9,232,000

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
		A—MINISTÈRE		
		Valeur approximative des services importants non compris dans les crédits ci-après		
		Logement (fourni par le ministère des Travaux publics).	7,331,500	5,167,800
		Services de comptabilité et d'émission de chèques (contrôleur du Trésor).....	1,168,700	819,800
		Cotisations au Compte de pension de retraite (Conseil du Trésor).....	3,046,800	2,020,700
		Cotisations au Compte du Régime de pensions du Canada et au Compte du Régime de rentes du Québec (Conseil du Trésor).....	615,900	580,000
		Primes d'assurance chirurgicale-médicale des fonctionnaires (Conseil du Trésor).....	406,900	269,100
		Indemnisation des employés de l'État pour accidents de travail (ministère du Travail).....	224,000	152,000
		Transport du courrier en franchise (Postes).....	33,200	46,600
			12,827,000	9,056,000
		Statutaire—Ministre des Travaux publics—Traitement et indemnité d'automobile		
		Traitement.....(1)	15,000	15,000
		Indemnité d'automobile.....(2)	2,000	2,000
			17,000	17,000
		Crédit 1^{er}—Administration générale, y compris des subventions selon le détail des affectations		
		ADMINISTRATION GÉNÉRALE, Y COMPRIS UNE SUBVENTION DE \$14,000 À L'ASSOCIATION CANADIENNE DES BONNES ROUTES		
		Direction de l'administration		
		Postes titularisés		
		Direction, sciences et professions		
		Sous-ministre (\$27,000)		
1	1			
4	2	Fonctionnaire supérieur 3 (\$20,500-\$24,750)		
14		Fonctionnaire supérieur 2 (\$18,500-\$22,750)		
10	1	Fonctionnaire supérieur 1 (\$16,500-\$20,500)		
28		(\$16,000-\$18,000)		
104	6	(\$14,000-\$16,000)		
9	6	(\$12,000-\$14,000)		
2	11	(\$10,000-\$12,000)		
2	1	(\$8,000-\$10,000)		
2		(\$6,000-\$8,000)		
		Administration et service extérieur		
4		(\$18,000-\$20,000)		
7		(\$16,000-\$18,000)		
3		(\$14,000-\$16,000)		
7	10	(\$12,000-\$14,000)		
21	10	(\$10,000-\$12,000)		
72	32	(\$8,000-\$10,000)		
17	57	(\$6,000-\$8,000)		
	1	(\$4,000-\$6,000)		
		Technique, exploitation et services		
1		(\$14,000-\$16,000)		
3		(\$12,000-\$14,000)		
1	2	(\$10,000-\$12,000)		
1	4	(\$8,000-\$10,000)		
6	21	(\$6,000-\$8,000)		
89	103	(\$4,000-\$6,000)		
22	20	(Moins de \$4,000)		

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
Crédit 1^{er} (Suite)				
ADMINISTRATION GÉNÉRALE (Suite)				
Direction de l'administration (Suite)				
Postes titularisés (Suite)				
		Soutien administratif		
		(\$8,000-\$10,000)		
1				
49	12	(\$6,000-\$8,000)		
486	330	(\$4,000-\$6,000)		
134	312	(Moins de \$4,000)		
2	2	(Service discontinu)		
18	18	Postes à salaires régnants		
		(Service continu)		
1,120	962			
(1,119)	(961)	Effectif constant.....	6,142,000	4,837,900
(38)	(33)	Emplois intermittents et autres.....	110,000	96,000
(1,157)	(994)			
		Traitements et salaires (y compris \$610,900 pris en		
		1966-1967 sur le crédit Éventualités, du ministère		
		des Finances, en vue du relèvement de la rémuné-		
		ration).....(1)	6,252,000	4,933,900
		Surtemps.....(1)	3,200	3,000
		Indemnités.....(2)	213,000	228,500
		Services professionnels et spéciaux.....(4)	42,000	27,000
		Frais de voyage et de déménagement.....(5)	463,000	104,000
		Transport: chemin de fer et camion.....(6)	14,400	14,200
		Affranchissement.....(7)	50,000	44,600
		Téléphone et télégrammes.....(8)	271,000	233,400
		Publication du rapport annuel et autres imprimés.....(9)	25,700	27,800
		Matériel d'exposition, annonces, films, radio et		
		étalages.....(10)	3,000	3,000
		Papier, fournitures et accessoires de bureau.....(11)	402,500	228,500
		Fournitures et approvisionnements.....(12)	138,000	126,400
		Location de terrains, bâtiments et ouvrages.....(15)	1,900	10,800
		Acquisition de matériel.....(16)	268,500	205,400
		Réparation et entretien du matériel.....(17)	56,000	58,100
		Location de matériel.....(18)	4,400	2,400
		Frais d'affiliation.....(20)	800	500
		Subvention au gouvernement territorial du Yukon		
		pour l'aider à payer la construction d'une annexe		
		du <i>Elementary High School</i> de Watson Lake		
		(T. Y.).....(20)		13,200
		Contributions d'assurance-chômage.....(21)	10,000	9,800
		Divers.....(22)	10,500	10,600
			8,229,900	6,285,100
Direction de la gestion des biens-fonds				
Postes titularisés				
		Direction, sciences et professions		
		Fonctionnaire supérieur 2 (\$18,500-\$22,750)		
		(\$14,000-\$16,000)		
1	1	(\$12,000-\$14,000)		
1	1	(\$10,000-\$12,000)		
1	1	(\$8,000-\$10,000)		

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
Crédit 1^{er} (Suite)				
ADMINISTRATION GÉNÉRALE (Suite)				
Direction de la gestion des biens-fonds (Suite)				
Postes titularisés (Suite)				
Administration et service extérieur				
		(\$16,000-\$18,000)		
4		(\$12,000-\$14,000)		
16	4	(\$10,000-\$12,000)		
14	1	(\$8,000-\$10,000)		
133	1	(\$6,000-\$8,000)		
10	1			
Technique, exploitation et services				
	3	(\$12,000-\$14,000)		
	19	(\$10,000-\$12,000)		
7	34	(\$8,000-\$10,000)		
20	142	(\$6,000-\$8,000)		
6	12	(\$4,000-\$6,000)		
Soutien administratif				
		(\$6,000-\$8,000)		
7		(\$4,000-\$6,000)		
58	49	(Moins de \$4,000)		
4	24			
Postes à salaires régnants				
(Service continu)				
1	1			
Services retenus sur place à l'étranger				
(Service continu)				
12	12			
296	308	Effectif constant.....	1,928,000	2,024,000
(296)	(308)	Emplois intermittents et autres.....	28,000	4,000
(7)	(1)			
(303)	(309)	Traitements et salaires (y compris \$337,500 pris en 1966-1967 sur le crédit Eventualités, du ministère des Finances, en vue du relèvement de la rémunération)..... (1)	1,956,000	2,028,000
		Surtemps..... (1)	400	500
		Indemnités..... (2)	59,000	68,200
		Services professionnels et spéciaux..... (4)	4,000	2,800
		Frais de voyage et de déménagement..... (5)	135,000	118,000
		Transport: chemin de fer et camion..... (6)	100	200
		Affranchissement..... (7)	500	300
		Téléphone et télégrammes..... (8)	9,200	9,200
		Papier, fournitures et accessoires de bureau..... (11)	13,500	11,000
		Fournitures et approvisionnements..... (12)		100
		Contributions d'assurance-chômage..... (21)	2,500	2,500
		Divers..... (22)	1,000	1,000
			2,181,200	2,241,800
Direction de la construction de bâtiments				
Postes titularisés				
Direction, sciences et professions				
	1			
2	2	Fonctionnaire supérieur 2 (\$18,500-\$22,750)		
2		Fonctionnaire supérieur 1 (\$16,500-\$20,500)		
		(\$16,000-\$18,000)		
38	2	(\$14,000-\$16,000)		
49	38	(\$12,000-\$14,000)		
47	97	(\$10,000-\$12,000)		
15	15	(\$8,000-\$10,000)		
Administration et service extérieur				
		(\$16,000-\$18,000)		
1	1	(\$12,000-\$14,000)		
4	2	(\$8,000-\$10,000)		
2	3	(\$6,000-\$8,000)		

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
Crédit 1^{er} (Suite)				
ADMINISTRATION GÉNÉRALE (Suite)				
Direction de la construction de bâtiments (Suite)				
Postes titularisés (Suite)				
Technique, exploitation et service				
		(\$14,000-\$16,000)		
1		(\$12,000-\$14,000)		
3	1	(\$10,000-\$12,000)		
6	3	(\$8,000-\$10,000)		
27	17	(\$6,000-\$8,000)		
76	89	(\$4,000-\$6,000)		
	3			
Soutien administratif				
		(\$6,000-\$8,000)		
4		(\$4,000-\$6,000)		
30	21	(Moins de \$4,000)		
4	15			
311	310			
(311)	(310)	Effectif constant.....	2,772,000	2,450,300
(10)	(7)	Emplois intermittents et autres.....	50,000	29,000
(321)	(317)	Traitements et salaires (y compris \$211,800 pris en 1966-1967 sur le crédit éventualités, du ministère des Finances, en vue du relèvement de la rémunération).....(1)	2,822,000	2,479,300
		Surtemps.....(1)	4,000	2,000
		Indemnités.....(2)		500
		Services professionnels et spéciaux.....(4)	8,500	7,000
		Frais de voyage et de déménagement.....(5)	135,000	120,000
		Transport: chemin de fer et camion.....(6)	500	300
		Téléphone et télégrammes.....(8)	14,000	13,500
		Publication du rapport annuel et d'autres imprimés.....(9)	2,000	1,000
		Papier, fournitures et accessoires de bureau.....(11)	31,000	22,000
		Acquisition de matériel.....(16)	500	3,400
		Réparation et entretien du matériel.....(17)	200	500
		Frais d'affiliation.....(20)	100	100
		Contributions d'assurance-chômage.....(21)	200	300
		Divers.....(22)	400	300
			3,018,400	2,650,200
Direction du génie (ports et rivières)				
Postes titularisés				
Direction, sciences et professions				
		Functionnaire supérieur 2 (\$18,500-\$22,750)		
1	1	(\$16,000-\$18,000)		
2		(\$14,000-\$16,000)		
20	3	(\$12,000-\$14,000)		
15	20	(\$10,000-\$12,000)		
41	57	(\$8,000-\$10,000)		
104	105			
Administration et service extérieur				
		(\$8,000-\$10,000)		
2	1	(\$6,000-\$8,000)		
3	5			
Technique, exploitation et services				
		(\$12,000-\$14,000)		
1	1	(\$10,000-\$12,000)		
1	1	(\$8,000-\$10,000)		
27	18	(\$6,000-\$8,000)		
105	107	(\$4,000-\$6,000)		
10	18	(Service discontinu)		
2	2			

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
Crédit 1^{er} (Suite)				
ADMINISTRATION GÉNÉRALE (Suite)				
Direction du génie (ports et rivières) (Suite)				
Postes titularisés (Suite)				
Soutien administratif				
		(\$6,000-\$8,000)		
1		(\$4,000-\$6,000)		
34	19	(Moins de \$4,000)		
3	18			
Postes à salaires régnants				
(Service discontinu)				
1	1			
Officiers et équipages de navires				
(Service continu)				
38	40	(Emplois saisonniers)		
9	7			
420	423			
(416)	(420)	Effectif constant.....	2,917,000	3,066,100
(68)	(28)	Emplois intermittents et autres.....	400,000	167,000
(484)	(448)			
Traitements et salaires (y compris \$193,100 pris en 1966-1967 sur le crédit Éventualités, du ministère des Finances, en vue du relèvement de la rémunération)..... (1)				
			3,317,000	3,233,100
		Surtemps..... (1)	35,400	30,000
		Indemnités..... (2)	39,000	25,200
		Services professionnels et spéciaux..... (4)	27,300	44,500
		Frais de voyage et de déménagement..... (5)	320,000	270,000
		Transport: chemin de fer et camion..... (6)	2,300	2,500
		Téléphone et télégrammes..... (8)	7,800	9,000
		Publication du rapport annuel..... (9)	300	300
		Papier, fournitures et accessoires de bureau..... (11)	13,500	13,500
		Fournitures et approvisionnements..... (12)	63,900	60,800
		Acquisition de matériel..... (16)	52,000	88,200
		Réparation et entretien du matériel..... (17)	60,400	67,600
		Location de matériel..... (18)	8,500	15,200
		Services de ville..... (19)	2,500	2,500
		Frais d'affiliation..... (20)	200	400
		Contributions d'assurance-chômage..... (21)	1,400	500
		Divers..... (22)	4,000	4,000
			3,955,500	3,867,300
Direction du génie (aménagement)				
Postes titularisés				
Direction, sciences et professions				
Fonctionnaire supérieur 2 (\$18,500-\$22,750)				
	1	(\$16,000-\$18,000)		
3		(\$14,000-\$16,000)		
17	3	(\$12,000-\$14,000)		
9	17	(\$10,000-\$12,000)		
32	40	(\$8,000-\$10,000)		
50	49	(\$6,000-\$8,000)		
	2			
Administration et service extérieur				
	1	(\$8,000-\$10,000)		
3	1	(\$6,000-\$8,000)		
Technique, exploitation et service				
		(\$12,000-\$14,000)		
1		(\$10,000-\$12,000)		
5	3	(\$8,000-\$10,000)		
14	10	(\$6,000-\$8,000)		
62	60	(\$4,000-\$6,000)		
2	12			

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
Crédit 1^{er} (Suite)				
ADMINISTRATION GÉNÉRALE (Suite)				
Direction du génie (aménagement) (Suite)				
Postes titularisés (Suite)				
		Soutien administratif		
		(\$4,000-\$6,000)		
		(Moins de \$4,000)		
26	21			
2	11			
227	231			
(227)	(231)	Effectif constant.....	1,682,000	1,666,600
(4)	(4)	Emplois intermittents et autres.....	21,000	19,000
(231)	(235)	Traitements et salaires (y compris \$133,100 pris en 1966-1967 sur le crédit Eventualités, du ministère des Finances, en vue du relèvement de la rémunération)..... (1)	1,703,000	1,685,600
		Surtemps..... (1)	54,000	50,000
		Indemnités..... (2)	37,000	33,900
		Services professionnels et spéciaux..... (4)		500
		Frais de voyage et de déménagement..... (5)	83,000	83,000
		Transport: chemin de fer et camion..... (6)	1,200	1,300
		Téléphones et télégrammes..... (8)	11,300	13,400
		Publication de rapports annuels et d'autres imprimés..... (9)		900
		Papier, fournitures et accessoires de bureau..... (11)	21,000	22,500
		Fournitures et approvisionnements..... (12)	48,000	19,000
		Acquisition de matériel..... (16)	55,000	6,000
		Réparation et entretien du matériel..... (17)	18,000	20,600
		Location de matériel..... (18)	100	100
		Services de ville..... (19)	4,500	4,500
		Frais d'affiliation..... (20)	400	400
		Subvention à l'Association canadienne des bonnes routes..... (20)	14,000	14,000
		Contributions d'assurance-chômage..... (21)	600	1,100
		Divers..... (22)	800	900
			2,051,900	1,957,700
		Total, Administration générale.....	19,436,900	17,002,100
(Répartition)				
Bureau principal:				
		Direction de l'administration.....	4,366,140	1,985,000
		Direction de la gestion des biens-fonds.....	759,400	709,400
		Direction de la construction de bâtiments.....	1,517,700	1,377,900
		Direction du génie (ports et rivières).....	590,700	754,700
		Direction du génie (aménagement).....	621,400	612,700
			7,855,340	5,439,700
		Bureaux de district.....	11,581,560	11,562,400
		Total, Administration générale.....	19,436,900	17,002,100
Dépense				
		1964-1965.....	\$ 12,073,506	
		1965-1966.....	15,413,436	
		1966-1967 (estimation).....	17,606,000	

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
Crédit 1^{er} (Suite)				
PRÉVENTION DES INCENDIES, Y COMPRIS UNE SUBVENTION DE \$5,000 AU COMITÉ MIXTE CANADIEN POUR LA PUBLICITÉ RELATIVE À LA PRÉVENTION DES INCENDIES				
Postes titularisés				
		Direction, sciences et professions		
2		(\$14,000-\$16,000)		
1	2	(\$12,000-\$14,000)		
3	6	(\$10,000-\$12,000)		
3	1	(\$8,000-\$10,000)		
		Administration et service extérieur		
1		(\$14,000-\$16,000)		
	1	(\$12,000-\$14,000)		
		Technique, exploitation et services		
2		(\$12,000-\$14,000)		
1	1	(\$10,000-\$12,000)		
3	4	(\$8,000-\$10,000)		
4	5	(\$6,000-\$8,000)		
4	4	(\$4,000-\$6,000)		
		Soutien administratif		
7	6	(\$4,000-\$6,000)		
	1	(Moins de \$4,000)		
31	31			
(31)	(31)			
		Traitements (y compris \$23,100 pris en 1966-1967 sur le crédit Eventualités, du ministère des Finances en vue du relèvement de la rémunération)..... (1)	247,000	249,600
		Indemnités..... (2)	1,100	
		Services professionnels et spéciaux..... (4)	200	200
		Frais de voyage..... (5)	14,000	10,000
		Transport: chemin de fer et camion..... (6)	1,000	1,000
		Téléphone et télégrammes..... (8)	1,700	1,500
		Publication de rapports sur les pertes causées par l'incendie, ainsi que de codes, manuels, brochures et autres documents relatifs à la prévention des incendies..... (9)	11,000	9,000
		Films et annonces concernant les mesures préventives contre les incendies..... (10)	8,500	8,500
		Papier, fournitures et accessoires de bureau..... (11)	6,500	6,500
		Fournitures et approvisionnements..... (12)	100	100
		Acquisition de matériel..... (16)	500	450
		Réparation et entretien du matériel..... (17)	400	150
		Frais d'affiliation, trophées, prix et récompenses.... (20)	400	350
		Subvention au Comité mixte canadien pour la publicité relative à la prévention des incendies..... (20)	5,000	5,000
		Divers..... (22)	300	250
			297,700	292,600
		Dépense		
		1964-1965..... \$	230,541	
		1965-1966.....	222,924	
		1966-1967 (estimation).....	254,000	
		Total du crédit 1^{er}	19,734,600	17,294,700
		Dépense		
		1964-1965..... \$	12,304,047	
		1965-1966.....	15,636,360	
		1966-1967 (estimation).....	17,860,000	

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICES DU LOGEMENT				
Crédit 5—Entretien et service des bâtiments et terrains publics, y compris la fourniture, sur une base recouvrable, de locaux et de services connexes aux fins du Régime de pensions du Canada et autorisation de procurer de l'aide a) à l'Organisation de l'aviation civile internationale sous forme de location de bureaux à des prix inférieurs au tarif commercial et b) à l'Association récréative du service civil d'Ottawa sous forme de services d'entretien au centre commémoratif W. Clifford Clark, à Ottawa				
Ottawa et Hull				
Postes titularisés				
Administration et service extérieur				
1		(\$16,000-\$18,000)		
1	1	(\$12,000-\$14,000)		
4		(\$10,000-\$12,000)		
20	1	(\$8,000-\$10,000)		
	1	(\$6,000-\$8,000)		
Technique, exploitation et services				
3	3	(\$10,000-\$12,000)		
17	12	(\$8,000-\$10,000)		
130	148	(\$6,000-\$8,000)		
397	414	(\$4,000-\$6,000)		
555	594	(Moins de \$4,000)		
3	2	(Service discontinu)		
118	118	(Emplois saisonniers)		
Soutien administratif				
1	1	(\$6,000-\$8,000)		
32	9	(\$4,000-\$6,000)		
10	31	(Moins de \$4,000)		
Postes à salaires régnants				
345	347	(Service continu)		
580	580	(Service discontinu)		
2,217	2,262			
(1,896)	(1,942)			
(48)	(48)			
(1,944)	(1,990)			
		Effectif constant.....	8,100,000	7,953,000
		Emplois intermittents et autres.....	200,000	180,000
		Traitements et salaires.....(1)	8,300,000	8,133,000
		Surtemps.....(1)	240,000	120,000
		Indemnités.....(2)	7,000	8,000
		Services professionnels et spéciaux.....(4)	1,362,000	1,178,000
		Frais de voyage.....(5)	30,000	30,000
		Déménagement de ministères et services de l'Etat.....(6)	258,000	240,000
		Transport: chemin de fer et camion.....(6)	5,000	6,000
		Téléphone et télégrammes.....(8)	20,000	17,500
		Papier, fournitures et accessoires de bureau.....(11)		13,000
		Fournitures et approvisionnements.....(12)	1,979,000	1,832,000
		Réparation et entretien de bâtiments, y compris les matériaux nécessaires.....(14)	2,870,000	2,517,000
		Loyers.....(15)	11,834,000	10,377,000
		Réparation et entretien du matériel.....(17)	30,000	30,000
		Location d'un système amplificateur du son pour la Chambre des communes et le Sénat.....(18)	100,000	100,000
		Services de ville.....(19)	2,800,000	2,728,000

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
		A—MINISTÈRE (Suite)		
		SERVICES DU LOGEMENT (Suite)		
		Crédit 5 (Suite)		
		Ottawa et Hull (Suite)		
		Contributions d'assurance-chômage et autres presta- tions.....(21)	3,500	3,450
		Divers.....(22)	3,000	2,750
			24,881,000	22,982,400
		Ailleurs qu'à Ottawa et à Hull		
		Postes titularisés		
		Technique, exploitation et services		
		(8,000—\$10,000)		
3	4	(6,000—\$8,000)		
74	76	(4,000—\$6,000)		
1,092	1,123	(Moins de \$4,000)		
1,193	1,223	(Service discontinu)		
455	452	(Emplois saisonniers)		
422	417	Soutien administratif		
		(4,000—\$6,000)		
7	7	(Moins de \$4,000)		
1	1	Postes à salaires régnants		
		(Service continu)		
472	499	(Service discontinu)		
272	272	Services retenus sur place à l'étranger		
		(Service continu)		
16	16			
4,007	4,090	Effectif constant.....	14,475,000	14,231,000
(3,538)	(3,624)	Emplois intermittents et autres.....	465,000	450,000
(134)	(134)			
(3,672)	(3,758)	Traitements et salaires.....(1)	14,940,000	14,681,000
		Surtemps.....(1)	285,000	175,000
		Indemnités.....(2)	448,000	479,000
		Services professionnels et spéciaux.....(4)	3,993,000	3,612,000
		Frais de voyage.....(5)	109,000	77,000
		Déménagement de ministères et services de l'État.....(6)	92,000	73,000
		Transport: chemin de fer et camion.....(6)	49,000	62,000
		Téléphone et télégrammes.....(8)	45,000	47,000
		Fournitures et approvisionnements.....(12)	3,829,000	4,123,000
		Réparation et entretien de bâtiments, y compris les matériaux nécessaires.....(14)	5,906,000	6,000,000
		Loyers.....(15)	11,505,000	6,818,000
		Réparation et entretien du matériel.....(17)	200,000	167,000
		Services de ville.....(19)	5,322,000	5,110,000
		Contributions d'assurance-chômage et autres presta- tions.....(21)	35,000	35,000
		Divers.....(22)	15,000	22,000
			46,773,000	41,481,000
		Total—Entretien et service des bâtiments et terrains publics.....	76,615,000	68,817,000

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
		A—MINISTÈRE (Suite)		
		SERVICES DU LOGEMENT (Suite)		
		Crédit 5 (Suite)		
		(Répartition)		
		Terre-Neuve.....	2,093,153	1,975,060
		Nouvelle-Écosse.....	2,105,665	1,916,135
		Île du Prince-Édouard.....	295,101	271,710
		Nouveau-Brunswick.....	1,278,223	1,177,469
		Québec.....	10,780,497	9,137,715
		Ottawa et Hull.....	29,842,000	27,336,000
		Ontario (sauf Ottawa et Hull).....	11,906,768	9,715,103
		Manitoba.....	5,535,067	5,810,866
		Saskatchewan.....	1,719,996	1,690,591
		Alberta.....	3,133,921	2,304,200
		Colombie-Britannique.....	3,919,429	3,463,532
		Yukon et Territoires du Nord-Ouest.....	3,350,681	3,449,777
		Londres.....	580,029	509,629
		États-Unis et Argentine.....	74,470	59,213
			76,615,000	68,817,000
		Dépense		
		Recette		
		1964-1965..... \$ 53,464,313	\$2,774,022	
		1965-1966..... 66,454,444	2,892,722	
		1966-1967 (estimation)..... 75,450,000	3,000,000	
		NON REQUIS EN 1967-1968		
		Meubles et accessoires pour les ministères du gouvernement		
		Transport: chemin de fer et camion..... (6)		45,000
		Meubles et accessoires..... (11)		4,955,000
				5,000,000
		Total du crédit 5.....	76,615,000	73,817,000
			Dépense	
		1964-1965..... \$ 55,696,500		
		1965-1966..... 66,454,444		
		1966-1967 (estimation)..... 74,961,000		
		Crédit 10—Acquisition de matériel et de mobilier autres que des meubles de bureau..... (16)		
			1,485,000	913,000
			Dépense	
		1964-1965..... \$ 1,453,437		
		1965-1966..... 1,184,910		
		1966-1967 (estimation)..... 913,000		

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICES DU LOGEMENT (Suite)				
Crédit 15—Construction, acquisition, réparation et améliorations importantes, préparation de plans et achat d'emplacements, relativement aux bâtiments de l'État (y compris les dépenses pour ouvrages non situés sur une propriété fédérale); toutefois, il ne peut être passé aucun contrat de construction dont le coût total est estimé à \$50,000 ou plus, à moins que l'entreprise n'apparaisse séparément au détail des affectations				
TERRE-NEUVE				
		Bay Roberts—bâtiment public—achèvement.....	140,000	50,000
		Catalina—bâtiment public—achèvement.....	90,000	50,000
		Non requis en 1967-1968.....		100,000
			230,000	200,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$	27,759	
		1965-1966.....	232,238	
		1966-1967 (estimation).....	131,000	
NOUVELLE-ÉCOSSE				
		Amherst—bâtiment public.....	300,000	50,000
		Antigonish—bâtiment public.....	300,000	100,000
		Arichat—bâtiment public.....	85,000	
		Canso—bâtiment public.....	85,000	
		Middleton—bâtiment public—rajout et modifications...	110,000	
		Non requis en 1967-1968.....		470,000
			880,000	620,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$	616,104	
		1965-1966.....	1,339,449	
		1966-1967 (estimation).....	487,000	
NOUVEAU-BRUNSWICK				
		Black's Harbour—bâtiment public—achèvement.....	175,000	75,000
		Non requis en 1967-1968.....		150,000
			175,000	225,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$	360,602	
		1965-1966.....	43,152	
		1966-1967 (estimation).....	120,000	

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
			1967-1968	1966-1967
1967-1968	1966-1967		\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICES DU LOGEMENT (Suite)				
Crédit 15 (Suite)				
QUÉBEC				
		Bedford—bâtiment public—achèvement.....	75,000	50,000
		Chambly—bâtiment public—rajout et modifications....	95,000	
		Cité de Jacques-Cartier—bâtiment public—rajout et modifications.....	150,000	
		Hauterive—bâtiment public—achèvement.....	165,000	175,000
		Hull—immeuble de l'Imprimerie—modifications—achèvement.....	210,000	100,000
		Lennoxville—bâtiment public.....	85,000	
		Montréal—Office national du film—améliorations et nouvel immeuble destiné au service de diffusion....	300,000	50,000
		New-Richmond—bâtiment public—achèvement.....	200,000	150,000
		Québec—bâtiment destiné à la Division de l'impôt—ministère du Revenu national.....	1,000,000	
		Roxboro—bâtiment public—rajout et modifications....	110,000	
		Sainte-Anne-des-Monts—bâtiment public—achèvement....	50,000	50,000
		Saint-Césaire—bâtiment public.....	55,000	
		Sainte-Foy—bâtiment public.....	100,000	
		Sainte-Thérèse-de-Blainville—bâtiment public.....	300,000	
		Saint-Rémi—bâtiment public.....	65,000	
		Saint-Tite—bâtiment public.....	75,000	
		Sept-Îles—bâtiment public—rajout et modifications....	175,000	
		Témiscamingue—bâtiment public.....	70,000	
		Valleyfield—bâtiment public.....	400,000	
		Varenes—bâtiment public.....	95,000	
		Non requis en 1967-1968.....		840,000
			3,775,000	1,415,000
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 1,652,516	
		1965-1966.....	1,384,932	
		1966-1967 (estimation).....	2,201,000	
OTTAWA				
		Ottawa—bâtiment destiné à la Commission des expositions, ministère du Commerce et au bureau du Directeur général des élections.....	2,000,000	
		Ottawa—bâtiment destinés aux services nationaux de police, Gendarmerie royale du Canada.....	400,000	
		Ottawa—bâtiment destiné à la Division de l'impôt, ministère du Revenu national.....	3,500,000	2,150,000
		Ottawa—ferme expérimentale centrale—modifications et améliorations aux serres—achèvement.....	100,000	130,000
		Ottawa—ferme expérimentale centrale—améliorations des égouts sanitaires et des égouts pluviaux—achèvement.....	300,000	400,000
		Ottawa—ferme expérimentale centrale—immeuble K. W. Neatby—modifications.....	150,000	
		Ottawa—ferme expérimentale centrale—bâtiment pour les chambres de culture des végétaux—achèvement....	50,000	100,000
		Ottawa—ferme expérimentale centrale—réfection de routes.....	80,000	

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
		A—MINISTÈRE (Suite)		
		SERVICES DU LOGEMENT (Suite)		
		Crédit 15 (Suite)		
		MANITOBA (Suite)		
			Dépense	
		1964-1965.....	\$ 518,319	
		1965-1966.....	299,900	
		1966-1967 (estimation).....	1,531,000	
		SASKATCHEWAN		
		Esterhazy—bâtiment public—achèvement.....	150,000	65,000
		Wynyard—bâtiment public—rajout et modifications....	75,000	
		Non requis en 1967-1968.....		50,000
			225,000	115,000
			Dépense	
		1964-1965.....	\$ 62,857	
		1965-1966.....	73,200	
		1966-1967 (estimation).....	141,000	
		ALBERTA		
		Calgary—bâtiment public—modifications.....	125,000	250,000
		Drumheller—bâtiment public—modifications—achève- ment.....	50,000	50,000
		Red Deer—bâtiment public—modifications et amélio- rations—achèvement.....	100,000	50,000
		Westlock—bâtiment public.....	200,000	
		Non requis en 1967-1968.....		1,800,000
			475,000	2,150,000
			Dépense	
		1964-1965.....	\$ 1,712,317	
		1965-1966.....	4,287,058	
		1966-1967 (estimation).....	2,478,000	
		COLOMBIE-BRITANNIQUE		
		Fort St. John—bâtiment public—rajout et modifications —achèvement.....	75,000	125,000
		Kelowna—bâtiment public.....	300,000	100,000
		Osoyoos—bâtiment public—achèvement.....	60,000	75,000
		Non requis en 1967-1968.....		1,200,000
			435,000	1,500,000
			Dépense	
		1964-1965.....	\$ 402,728	
		1965-1966.....	1,216,757	
		1966-1967 (estimation).....	1,682,000	

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
		A—MINISTÈRE (Suite)		
		SERVICES DU LOGEMENT (Suite)		
		Crédit 15 (Suite)		
		TERRITOIRES DU YUKON ET DU NORD-OUEST		
		Inuvik—logements pour fonctionnaires fédéraux.....	2,000,000	150,000
		Réseau routier du Nord-Ouest—construction de garages aux milles 635, 733 et 1,083.....	330,000	
		Whitehorse—bureaux et logements—améliorations— achèvement.....	200,000	300,000
		Non requis en 1967-1968.....		525,000
			2,530,000	975,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 963,162		
		1965-1966..... 179,280		
		1966-1967 (estimation)..... 1,270,000		
		À L'EXTÉRIEUR DU CANADA		
		Non requis en 1967-1968.....		500,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 51,690		
		1965-1966..... 659,211		
		1966-1967 (estimation)..... 390,000		
		AMÉLIORATIONS EN GÉNÉRAL		
		Ottawa.....	600,000	300,000
		Ailleurs qu'à Ottawa.....	900,000	600,000
			1,500,000	900,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 1,001,851		
		1965-1966..... 1,306,460		
		1966-1967 (estimation)..... 2,800,000		
		ÉTUDE DE PROJETS, Y COMPRIS L'ACQUISITION DE TERRAINS		
			2,400,000	1,000,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 1,680,802		
		1965-1966..... 221,177		
		1966-1967 (estimation)..... 1,300,000		

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
		A—MINISTÈRE (Suite)		
		SERVICES DU LOGEMENT (Suite)		
		Crédit 15 (Suite)		
		SOLDE NÉCESSAIRE POUR ACHÉVER LES TRAVAUX ENTRE- PRIS AU COURS D'ANNÉES FINANCIÈRES ANTÉRIEURES ET À L'ÉGARD DESQUELS AUCUNE DISPOSITION SPÉCIALE N'EST PRISE DANS LE BUDGET DE 1967-1968.....	700,000	500,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$	859,061	
		1965-1966.....	676,262	
		1966-1967 (estimation).....	900,000	
		TRAVAUX DIVERS NON PRÉVUS AILLEURS, Y COMPRIS DES DÉPENSES RELATIVES À DES OUVRAGES NON SITUÉS SUR UNE PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE.....	3,025,000	2,300,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$	3,874,557	
		1965-1966.....	3,108,412	
		1966-1967 (estimation).....	1,865,000	
		Total brut du crédit 15.....	48,165,000	33,900,000
		Moins—Péremption prévue.....		1,649,999
		Total net du crédit 15..... (13)	48,165,000	32,250,001
		Dépense		
		1964-1965..... \$	30,209,994	
		1965-1966.....	34,025,002	
		1966-1967 (estimation).....	31,503,000	
		SERVICES DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES)		
		Crédit 20—Exploitation et entretien		
		OUVRAGES DE PROTECTION AUX ENDROITS OÙ LES DOMMAGES SONT CAUSÉS PAR LA NAVIGATION OU PAR DES OUVRAGES DE L'ÉTAT OU LORSQU'IL Y A RISQUE POUR CES DERNIERS		
		Réparation et entretien..... (14)	190,000	190,000
		Contributions..... (20)	150,000	150,000
			340,000	340,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$	252,646	
		1965-1966.....	330,168	
		1966-1967 (estimation).....	195,000	

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICES DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES) (Suite)				
Crédit 20 (Suite)				
RÉPARATION ET ENTRETIEN, Y COMPRIS LA RECONSTRUCTION ET LE REMPLACEMENT, VISANT AU MAINTIEN DES SERVICES, AUCUN NOUVEL OUVRAGE NE DEVANT ÊTRE ENTREPRIS				
		Réparation et entretien des ouvrages des ports et des cours d'eau..... (14)	4,000,000	3,500,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 3,471,759		
		1965-1966..... 3,539,734		
		1966-1967 (estimation)..... 3,600,000		
DRAGAGE—ENTRETIEN ET EXPLOITATION DE L'OUTILLAGE				
		Postes titularisés		
		Technique, exploitation et services (\$4,000-\$6,000)		
3	3			
		Postes à salaires régnants		
		(Service continu)		
6	6			
		(Emplois saisonniers)		
2	2			
		Officiers et équipages de navires		
		(Service continu)		
216	216			
		(Emplois saisonniers)		
157	157			
		Effectif constant.....	1,376,000	1,265,000
		Emplois intermittents et autres.....	65,000	65,000
384	384			
(344)	(344)			
(18)	(18)			
		Traitements et salaires..... (1)	1,441,000	1,320,000
(362)	(362)	Surtemps..... (1)	253,000	230,000
		Indemnités de subsistance..... (2)	172,000	165,000
		Services professionnels et spéciaux..... (4)	2,600	2,600
		Frais de voyage et de déménagement..... (5)	15,500	17,500
		Transport: chemin de fer et camion..... (6)	12,000	14,000
		Téléphone et télégrammes..... (8)	400	400
		Fournitures et approvisionnements..... (12)	398,000	375,000
		Location de terrains et de bâtiments..... (15)	500	2,500
		Réparation et entretien du matériel..... (17)	440,000	400,000
		Location de matériel..... (18)	62,000	65,000
		Services de ville..... (19)	14,000	15,000
		Contributions d'assurance-chômage et autres prestations pour services personnels..... (21)	1,000	1,000
		Divers..... (22)	9,000	9,000
			2,821,000	2,617,000
(Répartition)				
		Terre-Neuve.....	459,295	448,445
		Nouvelle-Écosse.....	111,160	70,325
		Île du Prince-Édouard.....	348,394	311,073
		Nouveau-Brunswick.....	96,981	150,805
		Québec.....	384,428	319,966
		Manitoba et Saskatchewan méridionale.....	267,163	241,252

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICES DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES) (Suite)				
Crédit 20 (Suite)				
ENTRETIEN ET EXPLOITATION (Suite)				
(Répartition)				
Bassins de radoub				
		Champlain (Québec).....	184,952	256,105
		Lorne (Québec).....	126,965	182,540
		Cale de radoub de Selkirk (Manitoba).....	1,328	8,500
		Esquimalt (Colombie-Britannique).....	223,130	252,170
Écluses et barrages				
		Barrages des Quinze (Québec).....	27,005	24,595
		Barrage de Latchford (Ontario).....	400	1,225
		Barrages de Timiskaming (Ontario).....	28,205	30,235
		Barrages de French River (Ontario).....	41,790	41,705
		Écluse et barrage de St. Andrews (Manitoba).....	74,225	70,925
		Projet de régularisation des eaux de la rivière Okanagan.....	45,000	45,000
		Généralités.....	10,000	10,000
			763,000	923,000
		Dépense		
		Recette		
		1964-1965..... \$ 729,432	\$ 465,965	
		1965-1966.....	791,110	459,117
		1966-1967 (estimation).....	892,000	450,000
		Total du crédit 20.....	7,924,000	7,380,000
		Dépense		
		Recette		
		1964-1965..... \$ 6,947,553	\$ 530,852	
		1965-1966.....	7,382,420	528,246
		1966-1967 (estimation).....	7,462,000	510,000
Crédit 25—Construction ou acquisition de matériel				
DRAGAGE—CONSTRUCTION OU ACQUISITION DE MATÉRIEL				
		Outillage et matériel connexe.....	173,500	390,000
		Outils et matériel divers.....	47,500	50,000
		(16)	221,000	440,000
(Répartition)				
		Terre-Neuve.....	62,500	283,000
		Nouvelle-Écosse.....	1,000	500
		Île du Prince-Édouard.....	5,000	16,000
		Nouveau-Brunswick.....	2,500	12,100
		Québec.....	78,500	4,200
		Manitoba et Saskatchewan méridionale.....	58,000	46,200

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICE DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES) (Suite)				
Crédit 25 (Suite)				
DRAGAGE—CONSTRUCTION OU ACQUISITION DE MATÉRIEL (Suite)				
(Répartition)				
Alberta, Saskatchewan septentrionale et Territoires du Nord-Ouest.....				
			8,000	25,000
Colombie-Britannique et Territoire du Yukon.....				
			5,500	53,000
			221,000	440,000
Dépense				
1964-1965.....			\$ 678,508	
1965-1966.....			509,521	
1966-1967 (estimation).....			263,000	
BASSINS DE RADOUB, ÉCLUSES ET BARRAGES— CONSTRUCTION OU ACQUISITION DE BÂTIMENTS, D'OUVRAGES, DE TERRAINS ET DE MATÉRIEL				
Construction ou acquisition de bâtiments, d'ouvrages et de terrains..... (13)				
			694,000	600,000
Acquisition de matériel..... (16)				
			10,000	10,000
			704,000	610,000
(Répartition)				
Bassins de radoub				
Champlain (Québec).....				
			2,000	2,000
Lorne (Québec).....				
			500	500
Cale de radoub de Selkirk (Manitoba).....				
			300,000	
Esquimalt (Colombie-Britannique).....				
			1,000	500
Écluses et barrages				
Quinze (Québec).....				
			5,000	
Barrage de Latchford (Ontario).....				
			1,500	5,700
Barrages de Timiskaming (Ontario).....				
			300,000	600,600
Barrages de French River (Ontario).....				
				700
Écluse et barrage de St. Andrews (Manitoba).....				
			94,000	
			704,000	610,000
Dépense				
1964-1965.....			\$ 55,734	
1965-1966.....			5,123	
1966-1967 (estimation).....			780,000	
Total du crédit 25.....			925,000	1,050,000
Dépense				
1964-1965.....			\$ 734,242	
1965-1966.....			514,644	
1966-1967 (estimation).....			1,043,000	

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICES DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES) (Suite)				
Crédit 30—Construction, acquisition, réparations et améliorations importantes, préparation de plans et achat de terrains, relativement aux ouvrages des ports et rivières (y compris les dépenses à l'égard d'ouvrages non situés sur une propriété fédérale); toutefois, il ne peut être passé aucun contrat de construction dont le coût total est estimé à \$50,000 ou plus, à moins que l'entreprise n'apparaisse séparément au détail des affectations				
TERRE-NEUVE				
		Aspen Cove—reconstruction de brise-lames—achèvement.....	75,000	50,000
		Benoit's Cove—reconstruction de quai.....	50,000	
		Bonavista—prolongement du brise-lames.....	150,000	
		Botwood—quai et hangar—achèvement.....	100,000	400,000
		Chance Cove—reconstruction de quai.....	75,000	
		Ferryland—améliorations portuaires.....	65,000	
		Fogo (Seal Cove)—reconstruction de quai et améliorations—achèvement.....	120,000	160,000
		Fortune—améliorations portuaires.....	500,000	325,000
		Grand Bank—reconstruction de quai.....	300,000	350,000
		Green Island Brook—Brise-lames—achèvement.....	75,000	125,000
		Green Island Cove—prolongement du brise-lames.....	55,000	
		Hants Harbour—améliorations portuaires.....	175,000	
		Harbour Grace—prolongement de quai—quote-part fédérale des dépenses.....	80,000	80,000
		Heart's Content—remplacement de quai—achèvement.....	60,000	195,000
		Heart's Delight—remplacement de quai.....	80,000	
		Long Harbour—Installations portuaires.....	1,500,000	
		Nipper's Harbour—remplacement de quai.....	100,000	
		O'Donnell's—améliorations portuaires.....	180,000	
		Pass Island—reconstruction et prolongement de quai.....	65,000	
		Petty Harbour—améliorations portuaires.....	200,000	
		Plate Cove West—remplacement de quai—achèvement.....	75,000	100,000
		Quirpon—reconstruction de quai Rose Blanche—prolongement de quai.....	80,000	
		St-Jean—améliorations portuaires—achèvement.....	300,000	300,000
		Wolf Cove—quai—achèvement.....	300,000	100,000
		Non requis en 1967-1968.....		2,040,000
			4,830,000	4,225,000
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 3,599,635	
		1965-1966.....	3,552,981	
		1966-1967 (estimation).....	3,977,000	
NOUVELLE-ÉCOSSE				
		Camp Cove—brise-lames.....	110,000	
		Canso—améliorations portuaires—quote-part fédérale des dépenses—achèvement.....	50,000	300,000
		Country Harbour—quai.....	140,000	
		Digby—améliorations portuaires.....	225,000	200,000
		Fourchu—réparations au brise-lames.....	85,000	55,000
		Little River (Digby)—améliorations portuaires.....	175,000	

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICES DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES) (Suite)				
Crédit 30 (Suite)				
NOUVELLE-ÉCOSSE (Suite)				
		Lockeport—améliorations portuaires.....	250,000	100,000
		Parrsboro—réparations au brise-lames.....	70,000	
		Port Maitland—réparations au brise-lames.....	125,000	
		Pugwash—réparations et améliorations portuaires.....	195,000	
		St. Peter's—améliorations portuaires.....	200,000	
		Sonora—réparation de quai.....	55,000	
		Sydney (South Bar)—estacades.....	55,000	
		Three Fathoms Harbour—dragage.....	60,000	
		Yarmouth—améliorations portuaires.....	225,000	150,000
		Non requis en 1967-1968.....		2,345,000
			2,020,000	3,150,000
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 2,096,528	
		1965-1966.....	3,840,613	
		1966-1967 (estimation).....	3,143,000	
ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD				
		Rice Point—débarcadère.....	85,000	
		Souris—améliorations portuaires—achèvement.....	90,000	220,000
		Summerside—réparations et améliorations portuaires.....	95,000	
		Wood Islands—réparations et améliorations portuaires.....	190,000	
		Non requis en 1967-1968.....		370,000
			460,000	590,000
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 280,120	
		1965-1966.....	538,605	
		1966-1967 (estimation).....	291,000	
NOUVEAU-BRUNSWICK				
		Bathurst—dragage.....	80,000	105,000
		Beaver Harbour—quai-brise-lames—achèvement.....	200,000	250,000
		Belledune Point—améliorations portuaires.....	2,000,000	1,500,000
		Campbellton—dragage.....	50,000	80,000
		Dalhousie—dragage.....	50,000	
		Dipper Harbour—réparations et améliorations portuaires.....	150,000	
		Escuminac—améliorations portuaires—achèvement.....	160,000	600,000
		Lameque—améliorations portuaires—achèvement.....	260,000	200,000
		Lower Caraquet—prolongement de quai—achèvement.....	500,000	
		Lower St. Louis—prolongement de quai.....	75,000	
		Newcastle—améliorations portuaires—achèvement.....	600,000	250,000
		Point Sapin—en vue d'améliorations portuaires.....	300,000	
		St-Jean (Courtenay Bay)—Dragage.....	550,000	500,000
		Sand Point—quai—quote-part fédérale des dépenses—achèvement.....	250,000	100,000

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICES DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES) (Suite)				
Crédit 30 (Suite)				
NOUVEAU-BRUNSWICK (Suite)				
		Shippegan Gully—reconstruction du brise-lames— achèvement.....	200,000	260,000
		Non requis en 1967-1968.....		1,025,000
			5,425,000	4,870,000
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 2,154,280	
		1965-1966.....	3,467,955	
		1966-1967 (estimation).....	4,611,000	
QUÉBEC				
		Baie Comeau—réparations et améliorations portuaires..	80,000	75,000
		Baie des Sables—réparation de quai.....	60,000	
		Cap-aux-Meules—réparation de quai.....	70,000	
		Cap-de-la-Madeleine (Ste-Marthe)—mur de soutène- ment.....	60,000	
		Carleton—réparation et prolongement de quai—achève- ment.....	95,000	60,000
		Champlain—mur de soutènement.....	100,000	60,000
		Gros Cacouna—aménagement portuaires.....	2,000,000	1,000,000
		Havre Aubert—hangar—achèvement.....	80,000	80,000
		Matane—améliorations portuaires.....	2,000,000	1,500,000
		Mingan—reconstruction de quai.....	200,000	
		Paspébiac—améliorations portuaires—achèvement.....	600,000	200,000
		Rivière-au-Renard—améliorations portuaires.....	400,000	200,000
		Ste-Anne-de-Sorel—mur de soutènement.....	60,000	
		Sept-Îles—réparations et améliorations portuaires.....	65,000	100,000
		Sillery—brise-lames et dragage—achèvement.....	75,000	
		Tadoussac (Anse-à-l'Eau)—réparations de quai—achève- ment.....	100,000	100,000
		Tracy—mur de soutènement.....	55,000	90,000
		Varenes—mur de soutènement.....	80,000	75,000
		Verchères—mur de soutènement.....	75,000	85,000
		Non requis en 1967-1968.....		3,050,000
			6,255,000	6,675,000
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 4,521,741	
		1965-1966.....	5,343,896	
		1966-1967 (estimation).....	4,885,000	
ONTARIO				
		Bayfield—réparations et améliorations portuaires— achèvement.....	75,000	110,000
		Burlington Channel—réparations et améliorations por- tuaires.....	150,000	310,000
		Cobourg—réparations et améliorations portuaires.....	190,000	125,000
		Goderich—réparations et améliorations portuaires.....	400,000	130,000
		Kincardine—reconstruction de jetée.....	160,000	65,000
		Kingston (Crawford Dock)—améliorations de quai— achèvement.....	100,000	130,000

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICES DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES) (Suite)				
Crédit 30 (Suite)				
ONTARIO (Suite)				
		Kingsville—dragage.....	60,000	
		Tête des Lacs—réparations et améliorations portuaires..	900,000	400,000
		Oshawa—réparations et améliorations portuaires.....	65,000	120,000
		Parry Sound—réparations et améliorations portuaires..	160,000	180,000
		Port Burwell—réparations et améliorations portuaires..	340,000	330,000
		Port Dover—améliorations portuaires.....	400,000	100,000
		Port Hope—réparations et améliorations portuaires....	80,000	
		Port Stanley—réparations et améliorations portuaires...	300,000	500,000
		Sarnia—améliorations portuaires.....	260,000	170,000
		Sturgeon Creek (Leamington)—brise-lames et dragage..	100,000	
		Trenton—réparation de quai.....	70,000	
		Wheatley—travaux de soutènement—quote-part fédérale des dépenses.....	100,000	
		Wheatley—reconstruction de quai.....	75,000	
		Wolfe Island (Marysville)—reconstruction de quai.....	130,000	
		Non requis en 1967-1968.....		2,200,000
			4,115,000	4,870,000
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 3,710,735	
		1965-1966.....	4,393,464	
		1966-1967 (estimation).....	5,052,000	
MANITOBA ET SASKATCHEWAN				
		Arnes (Man.)—reconstruction de quai.....	50,000	
		Winnipeg Beach (Man.)—travaux de reconstruction portuaire.....	200,000	
			250,000	
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 110,372	
		1965-1966.....	41,679	
		1966-1967 (estimation).....		
ALBERTA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST				
		Great Bear River (Portage) (T. N.-O.)—réparations et améliorations portuaires.....	60,000	
		Non requis en 1967-1968.....		100,000
			60,000	100,000
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 79,138	
		1965-1966.....	85,220	
		1966-1967 (estimation).....	140,000	

Emplois (hommes-année)	1967-1968	1966-1967	Montant	
			1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
SERVICES DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES) (Suite)				
Crédit 30 (Suite)				
COLOMBIE-BRITANNIQUE				
Ahousat—reconstruction de quai.....			60,000	
Courtenay—réparations et améliorations portuaires....			80,000	
Fraser River—améliorations.....	1,600,000			1,060,000
Horseshoe Bay—brise-lames—quote part du gouvernement fédéral—achèvement.....			50,000	100,000
Kitimat Mission—améliorations portuaires.....			145,000	
Louise Channel—dragage—quote-part du gouvernement fédéral.....			50,000	
Lund—reconstruction de quai.....			60,000	
Masset (Delkatla Slough)—réparations et améliorations portuaires.....			175,000	
New Westminster—déplacement du parc à remisage....			400,000	100,000
Port Alberni—réparation de quai—quote-part du gouvernement fédéral.....			150,000	
Port Simpson—havre pour bateaux—achèvement.....			80,000	250,000
Powell River—réparations portuaires.....			165,000	
Sechelt—havre pour bateaux.....			220,000	215,000
Shoal Bay—réparation de quai.....			85,000	
Non requis en 1967-1968.....				1,425,000
			3,320,000	3,150,000
			Dépense	
1964-1965.....	\$	2,767,226		
1965-1966.....		2,115,985		
1966-1967 (estimation).....		3,190,000		
OUVRAGES DE PROTECTION AUX ENDRITS OÙ DES DOMMAGES SONT CAUSÉS PAR LA NAVIGATION OU PAR LES OUVRAGES DE L'ÉTAT OU LORSQU'IL Y A RISQUE POUR CES DERNIERS				
Construction.....			350,000	500,000
			Dépense	
1964-1965.....	\$	375,396		
1965-1966.....		239,307		
1966-1967 (estimation).....		350,000		
DRAGAGE—TRAVAIL À FORFAIT OU À LA JOURNÉE.....			1,200,000	1,100,000
			Dépense	
1964-1965.....	\$	1,010,930		
1965-1966.....		1,037,149		
1966-1967 (estimation).....		1,100,000		
ÉTUDE DE PROJETS, Y COMPRIS L'ACHAT DE TERRAINS.....			350,000	250,000
			Dépense	
1964-1965.....	\$	246,519		
1965-1966.....		367,974		
1966-1967 (estimation).....		451,000		

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
			1967-1968	1966-1967
1967-1968	1966-1967		\$	\$
		A—MINISTÈRE (Suite)		
		SERVICES DU GÉNIE (PORTS ET RIVIÈRES) (Suite)		
		Crédit 30 (Suite)		
		SOLDES NÉCESSAIRES POUR ACHÉVER LES TRAVAUX ENTRE- PRIS AU COURS D'ANNÉES FINANCIÈRES ANTÉRIEURES ET À L'ÉGARD DESQUELS AUCUNE DISPOSITION SPÉCIALE N'EST PRISE DANS LE BUDGET DE 1967-1968	800,000	800,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 531,495		
		1965-1966..... 975,527		
		1966-1967 (estimation)..... 943,000		
		TRAVAUX DIVERS NON PRÉVUS AILLEURS, Y COMPRIS DES DÉPENSES À L'ÉGARD D'OUVRAGES NON SITUÉS SUR UNE PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE.....	1,995,000	1,800,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 1,036,886		
		1965-1966..... 1,321,646		
		1966-1967 (estimation)..... 1,367,000		
		Total du crédit 30..... (13)	31,430,000	32,080,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 22,521,001		
		1965-1966..... 27,322,001		
		1966-1967 (estimation)..... 29,500,000		
		Statutaire—Subventions à l'égard d'un bassin de radoub—«Canadian Vickers Limited», Montréal..... (20)	180,000	180,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 90,000		
		1965-1966..... 180,000		
		1966-1967 (estimation)..... 180,000		
		ROUTES, PONTS ET AUTRES SERVICES DU GÉNIE		
		Crédit 35—Exploitation et entretien, y compris l'autorisation de faire des avances recouvrables jusqu'à concurrence de l'ensemble des frais d'exploitation du pont de New-Westminster		
		Postes titularisés		
		Direction, sciences et professions		
		(12,000—\$14,000)		
1		(10,000—\$12,000)		
1	1	(\$8,000—\$10,000)		

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
ROUTES, PONTS ET AUTRES SERVICES DE GÉNIE (Suite)				
Crédit 35 (Suite)				
Postes titularisés (Suite)				
		Technique, exploitation et services		
		(\$12,000-\$14,000)		
1		(\$10,000-\$12,000)		
1	1	(\$8,000-\$10,000)		
4	3	(\$6,000-\$8,000)		
16	19	(\$4,000-\$6,000)		
21	21	(Moins de \$4,000)		
6	6	(Service discontinu)		
1	1	(Emplois saisonniers)		
9	9	Soutien administratif		
		(\$4,000-\$6,000)		
13	9	(Moins de \$4,000)		
3	9	Postes à salaires régnants		
		(Service continu)		
218	238			
295	319			
(292)	(316)	Effectif constant.....	1,235,000	1,526,400
(7)	(4)	Emplois intermittents et autres.....	26,000	15,600
(299)	(320)			
		Traitements et salaires.....(1)	1,261,000	1,542,000
		Surtemps.....(1)	62,000	62,000
		Indemnités.....(2)	230,000	300,000
		Services professionnels et spéciaux.....(4)	14,000	15,000
		Frais de voyage et de déménagement.....(5)	70,000	44,000
		Transport: chemin de fer et camion.....(6)	26,000	21,000
		Téléphone et télégrammes.....(8)	900	900
		Fournitures et approvisionnements.....(12)	659,100	823,500
		Réparation et entretien des routes et des ponts.....(14)	3,813,000	2,136,100
		Acquisition de matériel.....(16)	204,000	327,900
		Réparation et entretien du matériel.....(17)	631,000	825,200
		Services de ville.....(19)	13,000	13,000
		Contributions d'assurance-chômage.....(21)	9,000	14,700
		Divers.....(22)	5,100	5,100
			6,998,100	6,130,400
		Moins—Frais d'exploitation du pont de New-Westminster recouvrables du compte de fiducie qui est crédité du revenu provenant de l'exploitation du pont.....(34)	97,100	87,400
			6,901,000	6,043,000
(Répartition)				
		Pont du canal de Burlington.....	94,800	84,100
		Chaussée LaSalle, Kingston.....	36,200	36,400
		Pont de New-Westminster.....	97,100	87,400
		Ponts en général.....	208,250	170,350
		Réseau routier du Nord-Ouest.....	6,561,750	5,752,150
			6,998,100	6,130,400
		Moins—Frais d'exploitation du pont de New-Westminster recouvrables du compte de fiducie qui est crédité du revenu provenant de l'exploitation du pont.....	97,100	87,400
			6,901,000	6,043,000

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
ROUTES, PONTS ET AUTRES SERVICES DU GÉNIE (Suite)				
Crédit 35 (Suite)				
		Dépense	Recette	
1964-1965		\$ 8,990,493	\$ 119,567	
1965-1966		5,522,307	182,592	
1966-1967 (estimation)		6,043,000	210,000	
Crédit 40—Construction, acquisition, réparations et améliorations importantes, préparation de plans et achat de terrains relativement à des routes, ponts et autres ouvrages de génie, selon le détail des affectations, pourvu que le montant compris dans le crédit qui sera dépensé pour chacun des ouvrages énumérés puisse être augmenté ou diminué sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor				
QUOTE-PART DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL RELATIVEMENT À DES PONTS INTERNATIONAUX ET INTERPROVINCIAUX ET À D'AUTRES OUVRAGES				
		Quote-part du gouvernement fédéral relativement à des routes et des ponts de la ville d'Ottawa	100,000	825,000
		Quote-part du gouvernement fédéral relativement au projet d'aménagement d'une chaussée et d'installations connexes à travers le détroit de Northumberland	15,000,000	10,000,000
		Quote-part du gouvernement fédéral relativement à la réfection du pont Calumet-Bryson (Québec)	250,000	250,000
		Quote-part du gouvernement fédéral relativement à la réfection du pont de Portage-du-Fort (Québec)	150,000	400,000
		Quote-part du gouvernement fédéral relativement à la construction de la route n° 6 dans les comtés de Matane et de Gaspé-Nord (Québec)	3,000,000	3,500,000
		Réfection de ponts dans le réseau routier du Nord-Ouest	1,000,000	700,000
		Pavage de la Route d'Alaska à Fort Nelson (C.-B.)	165,000	
		Quote-part du gouvernement fédéral relativement à l'accroissement du dégagement vertical de la chaussée Kingston LaSalle	100,000	
		Non requis en 1967-1968		900,000
		(13)	19,765,000	16,575,000
		Dépense		
1964-1965		\$ 2,169,596		
1965-1966		4,430,527		
1966-1967 (estimation)		6,953,000		
ÉTUDE PRÉALABLE, SOLDE REQUIS POUR ACHÉVER DES TRAVAUX ENTREPRIS LES ANNÉES PRÉCÉDENTES POUR LESQUELS AUCUNE DISPOSITION EXPRESSE N'EST PRISE EN 1967-1968 ET TRAVAUX DIVERS... (13)				
			200,000	200,000
		Dépense		
1964-1965		\$ 235,779		
1965-1966		362,286		
1966-1967 (estimation)		120,000		

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
A—MINISTÈRE (Suite)				
ROUTES, PONTS ET AUTRES SERVICES DU GÉNIE (Suite)				
Crédit 40 (Suite)				
ÉTUDE PRÉALABLE, SOLDE REQUIS (Suite)				
		Total brut du crédit 40.....	19,965,000	16,775,000
		Moins—annulations prévues.....		99,999
		Total net du crédit 40.....	19,965,000	16,675,001
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 2,405,375	
		1965-1966.....	4,792,813	
		1966-1967 (estimation).....	7,073,000	
		Statutaire—Route transcanadienne—Contributions aux provinces sous le régime de la Loi sur la route transcanadienne (c. 269, S.R., modifié).....(31)	60,000,000	70,600,000
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 76,085,112	
		1965-1966.....	83,422,823	
		1966-1967 (estimation).....	78,000,000	
		Crédit 50—Route transcanadienne—Aménagement à travers les parcs nationaux.....(13)	1,860,000	1,175,000
		Dépense		
		1964-1965.....	\$ 195,421	
		1965-1966.....	259,732	
		1966-1967 (estimation).....	543,000	
LABORATOIRES D'ESSAIS				
Crédit 55—Fonctionnement et entretien				
Postes titularisés				
		Direction, sciences et professions		
1		(\$14,000-\$16,000)		
5	1	(\$12,000-\$14,000)		
6	11	(\$10,000-\$12,000)		
12	8	(\$8,000-\$10,000)		
	4	(\$6,000-\$8,000)		
		Administration et service extérieur		
1	1	(\$6,000-\$8,000)		
		Technique, exploitation et services		
2	1	(\$8,000-\$10,000)		
49	35	(\$6,000-\$8,000)		
44	59	(\$4,000-\$6,000)		
1	1	(Moins de \$4,000)		
		Soutien administratif		
1		(\$6,000-\$8,000)		
11	10	(\$4,000-\$6,000)		
6	8	(Moins de \$4,000)		
139	139	Effectif constant.....	803,000	773,000
(139)	(139)	Emplois intermittents et autres.....	170,000	164,000
(48)	(40)			

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
		A—MINISTÈRE (Suite)		
		LABORATOIRES D'ESSAIS (Suite)		
		Crédit 55 (Suite)		
(187)	(179)	Traitements et salaires (y compris \$16,000 pris en 1966-1967 sur le crédit Éventualités, du ministère des Finances, en vue du relèvement de la rémunération)..... (1)	973,000	937,000
		Services professionnels et spéciaux..... (4)	1,500	1,000
		Frais de voyage et de déménagement..... (5)	45,000	45,000
		Transport: chemin de fer et camion..... (6)	12,000	15,000
		Téléphone et télégrammes..... (8)	7,500	5,800
		Publication de rapports et autres imprimés du ministère..... (9)	120	120
		Papier, fournitures et accessoires de bureau..... (11)	13,280	13,280
		Fournitures et approvisionnements..... (12)	131,000	133,275
		Location de locaux d'entreposage..... (15)	400	400
		Acquisition de matériel..... (16)	67,200	57,925
		Réparation et entretien du matériel..... (17)	20,000	22,000
		Location de matériel..... (18)	30,000	26,500
		Frais d'affiliation..... (20)	400	400
		Contributions d'assurance-chômage..... (21)	2,000	2,000
		Divers..... (22)	300	300
			1,303,700	1,260,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 1,043,125		
		1965-1966..... 1,114,681		
		1966-1967 (estimation)..... 1,200,000		
		B—COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE		
		Crédit 60—Fonctionnement et entretien, administration générale et intérêts sur des emprunts contractés en vue d'acquies des biens-fonds dans la région de la capitale nationale		
		MAINTIEN EN SERVICE ET ENTRETIEN DE PARCS, PROMENADES ET TERRAINS AVOISINANT LES IM- MEUBLES FÉDÉRAUX À OTTAWA ET À HULL, ENTRE- TIEN D'AUTRES PROPRIÉTÉS ET ADMINISTRATION GÉNÉRALE		
		Projets et administration.....	1,217,000	704,070
		Fonctionnement et entretien.....	3,237,000	2,880,930
		Bien-être des employés—Caisse de retraite, Caisse d'indemnisation des accidents du travail et Régime médical-chirurgical.....	216,000	168,000
		Subventions tenant lieu d'impôts aux municipalités locales conformément à l'article 15 de la Loi sur la Capitale nationale.....	390,000	300,000
		Matériel d'exploitation et de bureau.....	130,000	179,000
		(22)	5,190,000	4,232,000
		Moins—Recettes estimatives provenant de la vente de fournitures, etc., de la location de matériel et de services rendus..... (34)	210,000	230,000
			4,980,000	4,002,000

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
1967-1968	1966-1967		1967-1968	1966-1967
			\$	\$
		B-COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE (Suite)		
		Crédit 60 (Suite)		
		FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSION (Suite)		
		Dépense	Recette	
		1964-1965..... \$ 3,628,064	\$ 237,686	
		1965-1966..... 3,968,633	187,991	
		1966-1967 (estimation)..... 4,915,000	200,000	
		INTÉRÊTS SUR DES EMPRUNTS CONTRACTÉS EN VUE D'ACQUÉRIR DES BIENS-FONDS DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE		
		Intérêts.....(22)	3,970,000	3,920,000
		Moins—Recettes estimatives provenant du loyer de propriétés et d'intérêts.....(34)	500,000	590,000
			3,470,000	3,330,000
		Dépense	Recette	
		1964-1965..... \$ 2,857,664	\$ 393,611	
		1965-1966..... 3,253,842	513,373	
		1966-1967 (estimation)..... 3,800,000	500,000	
		Total du crédit 60.....	8,450,000	7,332,000
		Dépense	Recette	
		1964-1965..... \$ 6,485,728	\$ 631,297	
		1964-1966..... 7,222,475	701,364	
		1966-1967 (estimation)..... 8,715,000	700,000	
		Crédit 65—Paiement à la Caisse de la Capitale nationale.....(22)	14,650,000	25,000,000
		Dépense		
		1964-1965..... \$ 9,735,930		
		1965-1966..... 13,446,064		
		1966-1967 (estimation)..... 25,829,000		
		(Répartition du personnel)		
1	1	Président		
		Postes titularisés		
		Direction, sciences et professions		
1	1	Directeur général		
2	2	Fonctionnaire supérieur 2 (\$18,500-\$22,750)		
5	5	Fonctionnaire supérieur 1 (\$16,500-\$20,500)		
		Administration et service extérieur		
3		(\$16,000-\$18,000)		
16	1	(\$14,000-\$16,000)		
13	11	(\$12,000-\$14,000)		
7	9	(\$10,000-\$12,000)		
8	3	(\$8,000-\$10,000)		
5	4	(\$6,000-\$8,000)		

Emplois (hommes-année)		Détail des affectations	Montant	
			1967-1968	1966-1967
1967-1968	1966-1967		\$	\$
		B-COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE (Suite)		
		Crédit 65 (Suite)		
		Postes titularisés (Suite)		
		Technique, exploitation et services		
1		(\$14,000-\$16,000)		
4		(\$12,000-\$14,000)		
3	1	(\$10,000-\$12,000)		402,000
6	9	(\$8,000-\$10,000)		1,000
34	20	(\$6,000-\$8,000)		46,800
36	39	(\$4,000-\$6,000)		15,300
1	1	(Moins de \$4,000)		1,200
		Soutien administratif		
12	2	(\$6,000-\$8,000)		120
41	33	(\$4,000-\$6,000)		17,500
5	20	(Moins de \$4,000)		132,300
		Postes à salaires régnants		
424	427	(Service continu)		57,000
190	225	(Emplois saisonniers)		25,000
818	814			30,000
(723)	(701)	Effectif constant		400
(12)	(43)	Emplois intermittents et autres		1,000
(735)	(744)			500

N° du crédit	Affectation	1967-1968	1966-1967	Changement	
				Augmen- tation	Dimi- nution
		\$	\$	\$	\$
	TRAVAUX PUBLICS				
	Commission de la Capitale nationale				
L85	Prêts à la Commission de la Capitale nationale, en conformité de l'article 16 de la Loi sur la Capitale nationale, aux fins d'acquérir des biens-fonds dans la région de la Capitale nationale, sauf les biens-fonds acquis pour l'établissement de ce qu'on appelle communément la «ceinture de verdure».....	4,850,000	11,700,000	6,850,000
L90	Prêts à la Commission de la Capitale nationale pendant l'année financière en cours et les années subséquentes, en conformité de l'article 16 de la Loi sur la Capitale nationale, aux fins d'acquérir des biens-fonds dans la région de la Capitale nationale communément désignée sous le nom de la «ceinture de verdure»	2,000,000	1,900,000	100,000	
		6,850,000	13,600,000	6,750,000

**RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-
VERBAUX ET TÉMOIGNAGES**

La présente édition contient les délibérations en français ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Traduit au bureau de la Traduction générale,
Secrétariat d'État.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-septième législature

1967

COMITÉ PERMANENT

DE

**l'habitation, de l'aménagement
urbain et des travaux publics**

Président: M. Rosaire Gendron

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCES DU JEUDI 15 JUIN
ET DU MARDI 20 JUIN 1967

Concernant le

Budget principal des dépenses pour l'année 1967-1968
du ministère des Travaux publics

TÉMOINS:

L'honorable George McIlraith, Ministre des Travaux publics; et *du ministère des Travaux publics*: M. Lucien Lalonde, sous-ministre; M. G. B. Williams, sous-ministre adjoint principal (Opérations); M. L. McGurran, directeur des services financiers; M. Charles J. Helmes, chef des estimations; M. J. A. Langford, sous-ministre adjoint (études techniques); M. R. B. Whiting, sous-ministre adjoint (planification des programmes); et M. G. T. Clarke, ingénieur en chef.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967

1987

COMITÉ PERMANENT DE L'HABITATION, DE L'AMÉNAGEMENT
URBAIN ET DES TRAVAUX PUBLICS

Président: M. Rosaire Gendron

Vice-président: M. Warren Allmand

et

M. Badanai,	M. Gray,	M. Martin (<i>Timmins</i>)
M. Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>),	³ M. Isabelle,	M. Mongrain,
¹ M. Bower,	⁴ M. Leblanc (<i>Laurier</i>),	M. Neveu,
² M. Caron,	M. Loïselle,	⁵ M. Ouellet,
M. Gauthier,	M. Loney,	⁶ M. Pugh,
M. Gilbert,	M. MacDonald (<i>Prince</i>),	M. Stewart,
	M. Macquarrie,	M. Watson
		(<i>Assiniboia</i>)—24.

(Quorum 13)

Secrétaire du Comité,
Gabrielle Savard.

¹ A remplacé M. Keays le 16 juin.

² A remplacé M. Duquet le 16 juin.

³ A remplacé M. Cashin le 16 juin.

⁴ A remplacé M. Macaluso le 16 juin.

⁵ A remplacé M. Ryan le 16 juin.

⁶ A remplacé M. Chatterton le 16 juin.

TÉMOINS:

L'honorable George Meinhart, Ministre des Travaux publics; et du moins
tête des Travaux publics; M. Lucien Lalonde, sous-ministre; M. G. E.
Williams, sous-ministre adjoint principal (Opérations); M. J. Mc-
Gowan, directeur des services financiers; M. Charles J. Helmer, chef
des estimations; M. J. A. Langford, sous-ministre adjoint (études
techniques); M. R. B. Whiting, sous-ministre adjoint (planification des
programmes); et M. G. T. Clarke, ingénieur en chef.

HOGER DURANEL, P.R.C.
IMPRIMERIE DE LA REINE ET CONTROLEUR DE LA PAPERIE
OTTAWA, ONT.

ORDRES DE RENVOI

Le JEUDI 15 juin 1967

Il est ordonné,—Qu'il soit permis au comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Le VENDREDI 16 juin 1967

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Leblanc (*Laurier*), Caron, Ouellet, Isabelle, Bower et Pugh soient substitués à ceux de MM. Macaluso, Duquet, Ryan, Cashin, Keays et Chatterton sur la liste des membres du comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le MARDI 13 juin 1967

Le Comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Le Comité recommande qu'il lui soit permis de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Le président,

ROSAIRE GENDRON.

(Agréé le 15 juin 1967.)

Le JEUDI 15 juin 1967

Le Comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Le Comité recommande que son quorum soit réduit de 13 à 9 membres.

Le président,

ROSAIRE GENDRON.

(Agréé le 20 juin 1967.)

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 15 juin 1967

(2)

Le Comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics se réunit aujourd'hui à 10 h. 40 du matin, sous la présidence de M. Rosaire Gendron.

Présents: MM. Badanai, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Chatterton, Gendron, Gilbert, Keays, Martin (*Timmings*), Mongrain, Neveu, Pelletier, Ricard, Stewart, Watson (*Assiniboia*) (13).

Aussi présents: L'honorable George McIlraith, ministre des Travaux publics; *du ministère des Travaux publics:* M. Lucien Lalonde, sous-ministre; M. G. B. Williams, sous-ministre adjoint principal (Opérations); M. L. V. McGurran, directeur des services financiers; M. Charles J. Helmes, chef des estimations; M. J. A. Langford, sous-ministre adjoint (études techniques); M. R. B. Whiting, sous-ministre adjoint (planification des programmes), et d'autres fonctionnaires.

Le Comité entreprend officieusement l'étude des prévisions des dépenses du ministère des Travaux publics.

Le crédit n° 1—Administration générale, y compris les subventions selon le détail des affectations . . . \$19,734,600, est mis en délibération.

Le président souhaite la bienvenue au Ministre qui prie son sous-ministre de présenter les hauts fonctionnaires présents. M. Lalonde donne également quelques explications en ce qui a trait à la réorganisation au ministère.

M. McIlraith fait lecture d'un exposé.

Le président constatant la présence d'un quorum, M. Chatterton propose, appuyé par M. Mongrain.

Et il est résolu,—Que le Comité demande à la Chambre la permission de réduire son quorum de 13 à 9 membres.

M. Keays propose; appuyé par M. Mongrain,

Et il est résolu,—Que l'exposé du Ministre et les remarques du sous-ministre soient imprimés au compte rendu de ce jour, et que des exemplaires en soient distribués immédiatement aux membres du Comité.

Le président communique les noms des députés qui vont agir avec lui en qualité de membres du sous-comité directeur du programme et de la procédure, et présente comme suit le premier rapport dudit sous-comité:

«Le sous-comité recommande:

1. Que le Comité entende le ministre des Travaux publics et qu'une discussion d'intérêt général suive l'exposé du Ministre;

2. Que les membres du Comité fassent part au président à l'avance des questions au sujet desquelles ils désirent obtenir des renseignements;
3. Que le Comité se réunisse de nouveau à 4 heures de l'après-midi, le jeudi 15 juin, si la permission lui est accordée de se réunir pendant les séances de la Chambre;
4. Qu'une journée soit consacrée la semaine prochaine à la discussion du projet de construction d'une chaussée et d'installations connexes dans le détroit de Northumberland, à la requête de M. Macdonald (*Prince*) qui désire des renseignements à ce sujet.»

M. Badanai propose, appuyé par M. Neveu,

Et il est convenu,—Que le premier rapport du sous-comité soit agréé.

On interroge le Ministre.

MM. Lalonde, Williams et Langford fournissent aussi des renseignements aux membres du Comité.

Il est convenu,—Que le Comité se réunisse mardi matin pour discuter de la question du détroit de Northumberland, réunion à laquelle le Ministre assistera.

A 11 h. 20 du matin, le Comité s'ajourne à 4 heures de l'après-midi, si la permission lui est accordée de se réunir pendant les séances de la Chambre.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics ayant été convoqué pour 4 heures de l'après-midi aujourd'hui, les députés dont les noms suivent sont présents: MM. Badanai, Chatterton, Gendron, Keays, Loiselle, Mongrain, Neveu, Pelletier, Ricard, Ryan, Stewart (11).

En l'absence d'un quorum, la réunion est remise au mardi 20 juin, à 9 h. 30 du matin.

La secrétaire du Comité,
Gabrielle Savard.

Le MARDI 20 juin 1967
(3)

Le Comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin sous la présidence de M. Rosaire Gendron.

Présents: MM. Allmand, Badanai, Bower, Caron, Gauthier, Gendron, Gray, Isabelle, Leblanc (*Laurier*), Loiselle, MacDonald (*Prince*), Macquarrie, Neveu, Pugh, Ricard, Watson (*Assiniboïa*) (16).

Aussi présents: L'honorable George McIlraith, ministre des Travaux publics; *Du ministère des Travaux publics*: M. Lucien Lalonde, sous-ministre; M. G. B. Williams, sous-ministre adjoint principal (Opérations); M. G. T. Clarke, ingénieur en chef.

Autre député présent: M. Duquet.

Tel que convenu à la dernière réunion, le Comité entreprend l'étude du projet d'aménagement d'une chaussée et d'installations connexes à travers le détroit de Northumberland, tel qu'indiqué au crédit 40.

Le Ministre donne les grandes lignes du projet et il donne également lecture de déclaration faites antérieurement à la Chambre à ce sujet.

M. Williams donne des explications supplémentaires.

M. McIlraith, M. Williams, M. Clarke et M. Lalonde répondent aux questions des membres du Comité.

Le président remercie le Ministre et les hauts fonctionnaires de son ministère de s'être présentés devant le Comité et, à 1 h. 15 de l'après-midi, le Comité s'ajourne à 9 h. 30 du matin, le jeudi 22 juin.

La secrétaire du Comité,
Gabrielle Savard.

Le président: Nous avons maintenant le quorum. Comme il a été mentionné auparavant, nous étudions aujourd'hui les crédits du ministère des Travaux publics. Je prie maintenant à votre attention le projet 1.

1. Administration provinciale, y compris les subventions ainsi le d'ont des allocations, \$19,734,966.

Soumettez-vous d'accord pour que le Comité demande la permission de réduire son nombre de 18 à 16 membres?

M. Chatterton: Si l'on va s'appuyer sur un quorum de 10 membres, je ne demande pas à avoir objection à un quorum de huit ou neuf membres?

M. Mongrain: Huit membres, peut-être.

M. Chatterton: Il n'y aura pas objection au nombre de membres, mais plutôt à la réduction elle-même.

M. Mongrain: Oui, c'est vrai.

M. Chatterton: Donc, si nous sommes d'accord à réduire le quorum, allez-vous pour huit membres?

M. Mongrain: J'appuie la motion.

M. Badanier: Il ne faut pas passer aux explications, monsieur le président. Je propose que le minimum soit fixé à neuf membres.

Des voix: D'accord.

Le président: Soumettez-vous d'accord pour que le quorum soit de neuf membres?

Des voix: D'accord.

Le président: Quelqu'un présenterait-il une motion demandant que l'exposé du ministre soit inclus dans le compte rendu de la séance d'aujourd'hui?

M. Mongrain: Monsieur le président le proposerai qu'on trace aussi les explications données par monsieur Lalonde.

M. Chatterton: Monsieur le président, parce que le procès-verbal ne sera peut-être pas imprimé avant le samedi prochain et que l'exposé et les explications ont été données quand nous n'avions pas le quorum, voudriez-vous quand même d'accord pour faire passer aux membres du Comité les explications de l'exposé?

Le président: Je le crois.

M. Keays: Je propose donc que l'exposé du ministre et les explications de monsieur Lalonde

M. Macneil: Je prend la proposition. La proposition est adoptée.

Le président se tourne maintenant le Comité que M. Keays, M. Keays, M. Keays et M. Keays ont été invités pour faire partie de la commission de la procédure.

La séance est adjournée temporairement à 10 heures prochainement au Parlement royal, dans la salle.

Voilà la proposition. Veuillez faire vos propositions maintenant au rapport.

M. Badanier: Je suis en accord.

M. Keays: J'appuie la proposition.

La proposition est adoptée.

M. Chatterton: Monsieur le président, le projet de règlement sur la question de procédure, le règlement relatif aux communications avec le ministre de 10 heures à 11 heures est un projet très intéressant concernant que le Comité, mais il ne demande à nous sommes d'accord pour le renvoyer pour obtenir le rapport sur ce sujet. Cependant, le ministre de 10 heures à 11 heures est un projet très intéressant, mais il ne demande à nous sommes d'accord pour le renvoyer pour obtenir le rapport sur ce sujet.

M. Chatterton: Quelqu'un voudrait-il un certain nombre de membres sera le Comité tel qu'il est.

Le président: La première proposition a été présentée au Comité. Elle a été adoptée.

M. Keays: Est-il de la proposition de faire un rapport sur ce sujet?

Le président: Les explications de M. Keays ont été données.

M. Keays: Je suis d'accord pour que le Comité soit composé de six membres.

M. Chatterton: Monsieur le président, le projet de règlement sur la question de procédure, le règlement relatif aux communications avec le ministre de 10 heures à 11 heures est un projet très intéressant, mais il ne demande à nous sommes d'accord pour le renvoyer pour obtenir le rapport sur ce sujet.

Le Comité a tenu sa séance hebdomadaire le mardi 20 juin, à 10 heures du matin, sous la présidence de M. Lacombe. M. Lacombe a lu le rapport du Comité sur le projet de loi relatif à la construction de chemins de fer dans le comté de Northumberland. M. Lacombe a ensuite lu le rapport de M. Lacombe sur le projet de loi relatif à la construction de chemins de fer dans le comté de Northumberland. M. Lacombe a ensuite lu le rapport de M. Lacombe sur le projet de loi relatif à la construction de chemins de fer dans le comté de Northumberland.

M. Lacombe propose approuvé par M. Neveu.

Et il est convenu que le premier rapport du sous-comité soit agréé.

On interroge le Ministre.

MM. Lacombe, Williams et Langford fournissent les renseignements demandés aux membres du Comité.

Il est convenu que le Comité se réunisse mardi matin pour discuter de la question du détroit de Northumberland, réunion à laquelle le Ministre assistera.

A 11 h. 30 du matin, le Comité s'ajourne à 4 heures de l'après-midi, si la permission lui est accordée de se réunir pendant les séances de la Chambre.

SEANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité poursuit de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics ayant été précédés par le décret de l'après-midi aujourd'hui, les députés dont les noms suivent ont pris part: MM. Roddick, Chatterton, Gendron, Keay, Lacombe, Langford, Neveu, Pettifer, Richard, Ryan, Stewart (11).

En l'absence d'un quorum, la séance est renvoyée au mardi 20 juin, à 9 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
Général Seward.

Le mardi 20 juin 1907
(11)

La séance hebdomadaire de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics a eu lieu le mardi 20 juin à 10 heures du matin sous la présidence de M. Lacombe.

Présents: MM. Allwood, Roddick, Dawe, Caron, Gauthier, Gendron, Gray, Lacombe, Lacombe (Laurier), Lacombe, MacDonald (Prince), Macquarrie, Neveu, Neveu (Lacombe), Warren (Lacombe) (16).

Le rapport de M. Lacombe, ministre des Travaux publics, a été lu par M. Lacombe, sous-ministre; M. C. B. Williams, sous-ministre principal (Opérations); M. G. T. Clark, sous-ministre.

Autres députés présents: M. Lacombe.

Le rapport de M. Lacombe sur le projet de loi relatif à la construction de chemins de fer dans le comté de Northumberland a été lu par M. Lacombe.

Le Ministre donne les renseignements sur le projet et a donné également lecture de la déclaration faite par le Comité à la Chambre à ce sujet.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 15 juin 1967

Le président: Nous avons maintenant le quorum. Comme il a été mentionné auparavant, nous étudions aujourd'hui les crédits du ministère des Travaux publics. Je porte maintenant à votre attention le crédit 1

1. Administration générale, y compris les subventions selon le détail des affectations, \$19,734,600.

Sommes-nous d'accord pour que le Comité demande la permission de réduire son quorum de 18 à 10 membres?

M. Chatterton: Si l'on va s'opposer à un quorum de 10 membres, je me demande s'il y aurait objection à un quorum de huit ou neuf membres?

M. Mongrain: Huit membres, peut-être.

M. Chatterton: Il n'y aura pas objection au nombre de membres, mais plutôt à la réduction elle-même.

M. Mongrain: Oui, c'est vrai.

M. Chatterton: Donc, si nous sommes disposés à réduire le quorum, allons-y pour huit membres.

M. Mongrain: J'appuie la motion.

M. Badanai: Il ne faut pas passer aux extrémités, monsieur le président. Je proposerais que le minimum soit fixé à neuf membres.

Des voix: D'accord.

Le président: Sommes-nous tous d'accord pour que le quorum soit de neuf membres?

Des voix: D'accord.

Le président: Quelqu'un présenterait-il une motion demandant que l'exposé du ministre soit inclus dans le compte rendu de la séance d'aujourd'hui?

M. Mongrain: Monsieur le président, je proposerais qu'on insère aussi les explications données par monsieur Lalonde.

M. Chatterton: Monsieur le président, puisque le procès-verbal ne sera peut-être pas imprimé avant la semaine prochaine et que l'exposé et les explications ont été donnés quand nous n'avions pas le quorum, sommes-nous quand même d'accord pour faire distribuer aux membres du Comité un exemplaire de l'exposé?

Le président: Je le crois.

M. Keays: Je propose donc que l'exposé du ministre et les explications de monsieur La-

londe soient insérés dans le procès-verbal de la séance d'aujourd'hui et que, dans l'entretemps, des exemplaires de l'exposé et des explications soient mis à la disposition des membres.

M. Mongrain: J'appuie la proposition.

La proposition est adoptée.

Le président: Je voudrais informer le Comité que MM. Stewart, Keays, Mongrain et Martin ont été choisis pour faire partie du sous-comité du programme et de la procédure.

Le comité s'est réuni mardi après-midi, et je présente maintenant son premier rapport, qui se lit ainsi:

(Voir le procès-verbal)

Veillez faire une proposition approuvant ce rapport.

M. Badanai: Je fais cette proposition.

M. Neveu: J'appuie la proposition.

La proposition est adoptée.

M. Stewart: Monsieur le président, je voudrais soulever une question de procédure. Le rapport contient une recommandation nous demandant de siéger à 4 heures cet après-midi, c'est-à-dire pendant que la Chambre siège. Je me demande si nous sommes consentants à surmonter deux obstacles du même coup. On nous demande de réduire le quorum et de nous réunir pendant que la Chambre siège. Je n'ai aucune objection à cela, mais je ne voudrais pas que ces deux projets ne mènent à rien du fait qu'ils ont été présentés en même temps.

M. Chatterton: Quelqu'un saurait-il si un certain député de Lapointe sera en Chambre cet après-midi?

Le président: La première proposition a été présentée en Chambre. L'avis en a été donné.

M. Keays: S'agit-il de la proposition de siéger en même temps que la Chambre?

Le président: Oui, monsieur Keays.

M. Keays: Je suis d'avis qu'on devrait les étudier le même jour et en finir.

M. Chatterton: Monsieur le président, le seul autre problème qui se pose est celui-ci. Il a été indiqué que les personnes à qui on avait demandé de comparaître au sujet du projet de Northumberland ne seraient peut-être pas en mesure de témoigner et il serait peut-être inutile qu'elles se présentent maintenant. Ainsi, si le ministre des Transports consentait à ce que son rapport annuel soit aussi soumis au Comité, à condition que l'on adopte ses

crédits sans retard, nous pourrions alors convoquer une séance à cette fin à une date ultérieure cette année. Cette façon de procéder serait peut-être plus utile.

Le président: Le comité directeur pourrait peut-être étudier cette question.

M. Bell (Saint-Jean-Albert): Elle est au *Feuilleton* de la Chambre.

M. McIlraith: Elle y est depuis deux ou trois jours.

M. Bell (Saint-Jean-Albert): Oui, depuis trois jours.

Remarque: L'exposé du ministre et les explications de M. Lalonde, dont on a autorisé l'impression, suivent:

L'hon. G. J. McIlraith (Ministre des Travaux publics): Monsieur le président, messieurs, c'est la première fois que les crédits du ministère sont soumis à l'étude du Comité permanent des subsides. Si je puis me permettre une observation personnelle en tant que ministre, j'en suis très heureux parce que j'y vois pour les membres une meilleure occasion d'obtenir des détails particuliers sur certains projets qu'il ne serait possible lorsque la Chambre siège en comité plénier.

De toute façon, nous avons entrepris cette nouvelle méthode d'étudier les crédits et je crois, en tant que membre de la Chambre depuis plusieurs années, qu'elle donnera d'heureux résultats. Du côté du ministère, nous ferons tout notre possible pour qu'elle fonctionne et pour donner aux membres du Comité les renseignements qu'ils désirent.

Les crédits complets du ministère sont indiqués dans les crédits 1 à 55 et, comme vous le verrez dans le sommaire, nous demandons \$276,500,000 pour 1967-1968. Ce montant sera en toute probabilité suffisant pour tous nos besoins, et tout montant supplémentaire qu'il faudrait ajouter à un certain crédit pour répondre à des conditions nouvelles qui pourraient se présenter après la présentation des crédits pourra être compensé en réalisant des épargnes dans d'autres crédits.

Le crédit pour l'Administration, tel qu'il est inscrit dans le Livre bleu, a été préparé l'automne dernier et ne répond pas à la nouvelle organisation du ministère. Les nouvelles directions du bureau central et les nouveaux bureaux régionaux sont maintenant sur pied et accomplissent leurs nouvelles fonctions. Il reste encore beaucoup de travail à faire avant que la nouvelle organisation ne fonctionne comme on l'avait prévu, mais le plus gros de la réforme est maintenant un fait accompli.

L'augmentation totale sur l'année 1966-1967 est de \$15,700,000 et la grande partie de cette augmentation est attribuable au montant nécessaire pour loger d'autres ministères.

Au crédit du Logement, on trouvera une hausse substantielle en ce qui a trait aux locations. Le montant total additionnel est de \$6,200,000, soit \$1,500,000 pour Ottawa et \$4,700,000 pour le reste du pays. Cela est une indication des demandes de logement faites au ministère, et il n'y a pas eu de ralentissement dans les demandes depuis que les crédits ont été préparés. Il y a aussi une augmentation considérable au crédit 15, qui a trait à la construction d'édifices. La plus grande partie de l'augmentation a trait à la construction d'édifices à Ottawa, mais il y a aussi une hausse considérable pour la construction d'édifices dans le Québec et l'Ontario. Cette augmentation reflète aussi la demande croissante dans ce domaine, et nous entrevoyons une hausse plus considérable à l'avenir.

Quelques-uns des montants considérables qui figurent pour la première fois dans ces crédits ont trait à des édifices publics à Arichat et Canso (N.-É.), à un édifice pour la Division de l'impôt du Revenu national, au Québec, et à des édifices publics à Ste-Foy, à Ste-Thérèse-de-Blainville et à Valleyfield, également au Québec. A Ottawa, nous avons prévu des montants pour des édifices pour la Commission des expositions et pour la Direction générale des élections, ainsi que pour un édifice à Tunney's Pasture qui abritera certains ministères qu'on n'a pas encore déterminés. Nous construirons des stations postales à Hamilton et à London (Ont.); pour les provinces des Prairies, nous prévoyons de nouveaux édifices à Wynyard (Sask.) et à Westlock (Alta.), et nous ferons des changements importants à l'édifice du Revenu national à Winnipeg.

Nous comptons que cette augmentation dans nos projets de construction pour 1967-1968 apportera une relance à l'industrie de la construction, qui avait connu un certain déclin ces derniers temps.

Au crédit des Services de génie des ports et rivières, nous demandons à peu près le même montant que l'année dernière. Il y a plusieurs travaux d'envergure compris dans ce crédit, tels que ceux de Long Harbour (T.-N.), Belledune Point (N.-B.), et Gros Cacouna et Matane (Qué.). Ce crédit comprend aussi plusieurs projets qui font suite à la nouvelle politique du ministère sur les marina, tels que ceux de Sillery (Qué.), Sturgeon Creek (Ont.), et Sechelt (C.-B.). Il y a aussi à la section des Travaux divers du crédit 30 certaines sommes affectées à divers petits projets.

L'autre section importante de nos crédits —Routes, ponts et autres travaux de génie—indique une baisse nette de \$5,700,000 en raison d'une réduction des dépenses prévues pour la contribution fédérale aux provinces en vue de la construction de la route transcanadienne. Cette section des crédits comprend aussi la reconstruction de ponts dans le Système routier du Nord-Ouest, et notre part du coût de la route qu'on est à construire dans les comtés de Matane et de Gaspé pour remplacer une ligne de chemin de fer.

Cette section comprend aussi des sommes destinées à la chaussée du détroit de Northumberland. Je m'attends, après en avoir discuté avec plusieurs députés, que les membres du Comité aient plusieurs questions à poser au sujet de cet important projet. Je propose donc qu'on en traite séparément, au lieu de me poser des questions au cours de la discussion générale.

Cela met fin à mon exposé, messieurs, mais je voudrais ajouter que nous sommes à votre entière disposition pour vous donner tous les renseignements que vous puissiez désirer. Remarques faites le 15 juin 1967 par le sous-ministre des Travaux publics, M. Lucien Lalonde, au Comité permanent sur l'habitation, l'aménagement urbain et les travaux publics.

Sujet: Réorganisation du ministère des Travaux publics

Monsieur le président,

Avant de vous présenter les fonctionnaires supérieurs du Ministère, qui peuvent être cités comme témoins au cours des délibérations du Comité, je devrais souligner que depuis la préparation de ces prévisions budgétaires il y a un an, l'organisation du Ministère a fait l'objet d'un changement important. Vous remarquerez en consultant le Livre bleu que nous avons préparé les prévisions budgétaires en nous fondant sur les quatre directions principales qui existaient à ce temps-là: Gestion des immeubles; Construction des édifices; Génie (ports et rivières); Génie (aménagement).

Depuis lors, le Ministère a mis en œuvre un projet de réorganisation fondé sur la décentralisation des pouvoirs à six régions. L'organisation du bureau central est passée d'une structure basée sur les fonctions exécutées, à une structure basée sur la série d'opérations qui s'applique à chaque projet du Ministère: Planification; Études techniques; Construction et opérations.

Un graphique de la structure de la nouvelle organisation du Ministère est annexé, sur lequel les membres du Comité pourront remarquer qu'il existe une direction principale pour chacun des secteurs suivants: Planification Etudes techniques et Opérations. Il y a également une Direction de l'évaluation des programmes, de même que trois directions de personnel qui fournissent des services de soutien en matières de finances, de personnel et d'administration.

Relativement aux méthodes à adopter dans le cadre de la nouvelle organisation, il y a une différence entre programmes et projets. Les projets peuvent être déterminés soit par un ministère client, soit par un de nos bureaux régionaux. Le bureau central du Ministère, et plus particulièrement la Direction de la planification des programmes, est chargé d'obtenir l'approbation du programme par le Conseil du Trésor. Les projets sont ensuite conçus, par le bureau central s'ils sont particulièrement complexes, ou par la section de la conception sur place appropriée. Lorsque la conception est terminée, la région est responsable de l'exécution du projet ainsi que de l'entretien et de l'exploitation ultérieurs. Le directeur régional peut apporter des modifications peu importantes au projet mais il n'a pas l'autorité nécessaire pour effectuer des changements au programme ou pour l'approuver.

J'exposerai maintenant en termes généraux les fonctions des trois principales directions ainsi que celles de la Direction de l'évaluation des programmes. Les trois autres directions fournissent des services de personnel au reste du Ministère dans le domaine des finances, du personnel et de l'administration.

Direction de la planification des programmes

Cette Direction s'occupe avant tout de l'élaboration des programmes. Elle constitue le lien essentiel entre le ministère des Travaux publics et les ministères clients au niveau du bureau central. Elle détermine quels sont les besoins compris dans les programmes des ministères clients qui affecteront le ministère des Travaux publics. Cette Direction coordonne l'élaboration des parties de ces programmes ayant trait aux Travaux publics et obtient l'approbation du Conseil du Trésor ou aide le client à l'obtenir, cette dernière décision dépendant de l'organisme qui financera le programme.

Direction des études techniques

La fonction fondamentale de la Direction des études techniques est l'élaboration et la diffusion de normes de conception qui seront respectées par tout le Ministère. Cette direction s'occupe également de la conception de projets spéciaux, particulièrement ceux de

nature complexe. A l'intérieur de cette direction, on retrouve la Section des normes de logement qui est chargée de l'élaboration de normes professionnelles pour tous les genres de locaux.

Direction des opérations

Cette Direction est l'organisation ministérielle relevant du sous-ministre adjoint principal, qui est chargée d'exécuter les programmes approuvés de construction, d'opérations et d'entretien du Ministère, et de fournir les conseils et renseignements professionnels au cours de l'étape d'établissement des programmes. Elle comprend toutes les opérations sur place. Elle est également chargée d'assurer des communications rapides et efficaces entre l'administration centrale et les bureaux régionaux du Ministère et vice versa.

Direction de l'évaluation des programmes

Cette Direction est surtout chargée d'évaluer le rendement de chaque section du Ministère dans des conditions d'opérations décentralisées. Cela est particulièrement important pour l'administration ministérielle à cause de la délégation sensiblement accrue de responsabilité et d'autorité aux sections décentralisées.

J'aimerais présenter maintenant quelques-uns des fonctionnaires du Ministère: M. G. B. Williams, Sous-ministre adjoint principal (Opérations); M. L. V. McGurran, Directeur des Services financiers; M. C. J. Helmes, Chef des prévisions budgétaires du Ministère; M. J. A. Langford, Sous-ministre adjoint (études techniques); M. R. B. Whiting, Sous-ministre adjoint (planification des programmes); M. H. D. McFarland, Directeur de l'évaluation des programmes; M. W. F. Nelson, Directeur de l'administration du personnel; M. R. Fortier, Directeur des Services administratifs.

Il y a d'autres fonctionnaires supérieurs qui sont ici présents pour fournir des renseignements afin que les questions que pourra poser le Comité reçoivent une réponse rapide. Lorsque l'un d'eux sera appelé à témoigner, je vous le présenterai.

Le président: Nous pourrions maintenant passer à la discussion générale.

M. Chatterton: Le ministre veut-il que le Comité soumette une proposition demandant que le rapport annuel soit soumis au Comité?

M. McIlraith: Non, ce n'est pas mon intention.

M. Keays: Monsieur le président, avant que nous n'entreprenions la discussion générale sur l'exposé du ministre et sur les crédits, je me demande si nous ne devrions pas, comme le comité directeur l'a proposé, prendre quel-

ques instants pour renseigner les membres du Comité sur les sujets qui seront abordés au cours des séances, afin que les fonctionnaires intéressés soient prêts à répondre lorsqu'on leur posera des questions.

Si vous êtes d'accord sur ce point, j'informerai le Comité que les différents points que j'entends soulever comprennent la politique du ministère des Travaux publics en matière de murs de soutènement et de marina.

M. McIlraith: Pour les embarcations de plaisance?

M. Keays: C'est bien cela. Je désirerais aussi des renseignements sur la procédure suivie dans l'appel d'offres et sur l'autorité du ministre lorsqu'il s'agit d'accorder un contrat sans l'autorisation du Conseil du Trésor. Je crois que certains de ces sujets ont été soulevés déjà au Comité des comptes publics y compris la façon de procéder dans les appels d'offres, dans l'adjudication de contrats et autres questions connexes. Voilà l'une des questions que j'ai l'intention de soulever.

Le président: Merci, monsieur Keays. Les membres ont-ils d'autres questions à poser?

M. Mongrain: Monsieur le président, je voudrais poser une question au ministre. Le ministre voudrait-il nous expliquer ce qui tombe sous sa juridiction ou celle du ministère des Transports en ce qui a trait au dragage du chenal du St-Laurent. Cela est-il du ressort du ministère des Transports ou du ministère des Travaux publics?

M. McIlraith: C'est sous la juridiction exclusive du ministère des Transports.

M. Bell (Saint-Jean-Albert): Les marinas comprennent-elles les havres pour petits bateaux et autres aménagements portuaires du même genre?

M. McIlraith: Tous les aménagements portuaires pour embarcations de plaisance.

M. Keays: Avant de procéder à la discussion générale, pourrait-on s'entendre pour que la séance de mardi prochain, si possible, soit consacrée à la discussion du projet du détroit de Northumberland?

M. McIlraith: Est-on certain que les intéressés seront présents?

M. Keays: Ils seront tous deux ici la semaine prochaine. Ils seront présents mardi et jeudi.

M. McIlraith: Il serait difficile d'en discuter mardi prochain parce qu'une grande partie du sujet a trait à la politique gouvernementale, et non à la politique administrative. Mardi matin serait un temps propice.

M. Keays: Mardi matin est donc un moment acceptable?

M. McIlraith: Oui, monsieur.

M. Stewart: Je ne pourrai contribuer par ma présence à constituer le quorum mardi, mais je crois qu'il ne devrait pas y avoir de problème si l'on considère la réduction du quorum.

M. Keays: Quant à nous, monsieur le président, nous pouvons vous assurer que cinq de nos membres seront présents à cette séance.

M. McIlraith: Ce serait en réalité la première réunion du Comité. De notre côté, nous sommes satisfaits. Il s'agit seulement de déterminer la façon dont vous voulez procéder.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. Keays: Voulez-vous continuer?

Le président: Nous pouvons continuer, puisque nous avons encore le quorum. Il nous reste encore 20 minutes.

M. Keays: En ce qui a trait à la réorganisation dont monsieur Lalonde nous a fait part, je me demande s'il pourrait poursuivre ses remarques et nous dire ce que l'on envisage pour l'avenir.

M. Lalonde: Oui, monsieur le président. Nous avons commencé par nommer trois sous-ministres adjoints et nous avons ensuite fait d'autres nominations au palier inférieur au rang des sous-ministres adjoints. En d'autres termes, nous avons nommé les divers chefs d'unités ou de divisions et, à mesure que nous procédions, nous avons obtenu du Conseil du Trésor l'autorisation de nous réorganiser selon les bases que je vous ai expliquées et que vous trouverez sous forme plus détaillée dans la circulaire, qui comprendra aussi un organigramme indiquant l'organisation à tous les paliers, y compris les paliers régionaux et de district. A mesure que nous procédions, nous avons reçu du Conseil du Trésor l'autorisation de créer un certain nombre de postes dans chaque groupe, à certains paliers de classification. En faisant nos nominations au palier inférieur au rang des sous-ministres adjoints, nous avons en même temps nommé les directeurs régionaux et le personnel du bureau central. Ils ont immédiatement organisé leurs propres régions et procédé au choix de leur personnel. Nous avons suivi cette méthode depuis le début de l'année et nous avons atteint le palier d'Ingénieur classe 4 ou de Services administratifs classe 4, ce qui représente le palier de \$10,000 environ.

Comme nous avons maintenant obtenu l'autorisation du Conseil du Trésor pour établir le palier suivant, c'est-à-dire le palier de l'entretien, qui comprend les nettoyeurs, les aides,

les mécaniciens de machines fixes et autres employés de ce genre, nous procéderons maintenant avec cette catégorie. Nous comptons que toutes ces nominations seront faites avant le 1^{er} septembre et c'est dès ce moment que nous pourrions fonctionner selon la nouvelle formule. Il faudra cependant résoudre plusieurs petits problèmes que nous n'avons pas prévus et qui demanderont certains rajustements de temps à autre.

Nous sommes d'avis qu'il faudra une période de deux ans avant que la nouvelle organisation fonctionne sans heurts. Vous verrez, d'après les publications que j'ai l'intention de vous faire parvenir, que notre objectif est de nous permettre d'établir une meilleure planification à long terme en concentrant toute notre planification en une seule unité et en tentant de réaliser quelque chose de très difficile mais de très essentiel, soit une liaison à long terme avec les ministères que nous desservons.

En d'autres termes, cela permettra aux Travaux publics de savoir ce que les autres ministères se proposent de faire. Trop souvent par le passé, les ministères ont décidé qu'ils avaient besoin de certains aménagements et ne nous en ont fait part qu'un mois avant la date où ils en avaient besoin en disant «Fournissez-nous dès maintenant les aménagements dont nous avons besoin». Cela est impossible. Dans certains cas, il nous a fallu louer de l'espace dont on avait un urgent besoin et puis procéder plus tard à des rajustements. Nous espérons que la nouvelle organisation nous permettra de faire une meilleure planification à long terme. Nous décentraliserons l'autorité en déléguant des pouvoirs aux directeurs régionaux et de district, en ce qui a trait à la construction, et nous espérons procéder plus rapidement de cette façon à la préparation des plans, à la surveillance et à la construction elle-même.

Au cours de l'exécution d'un projet de construction, chaque fois qu'un ordre de changement est requis il doit être acheminé jusqu'au bureau central et en revenir en passant par un grand nombre de mains. On y perd un temps précieux. Cela a donné lieu, par le passé, à des retards dans les réclamations. Nous espérons ainsi éliminer ces retards.

Nous sommes aussi d'avis que le personnel qui est sur les lieux et parfois à 2,000 milles de distance, est plus au fait des conditions locales que nous le sommes à Ottawa. Nous avons considéré plusieurs facteurs qui nous ont convaincus que la seule façon dont le ministère pouvait fonctionner de façon satisfaisante au cours des 25 prochaines années était sur une base décentralisée. Si l'on considère l'importance de notre budget et son rythme de croissance au cours des quinze

dernières années, en considération de l'avenir et du taux d'expansion du pays, il est logique d'en déduire que le gouvernement va connaître la même expansion et que les ministères vont croître sans que l'on ait besoin d'appliquer la loi de Parkinson. Nos crédits vont augmenter en conséquence.

Le domaine de la construction est complètement différent, disons, du domaine routinier de l'envoi de chèques. Du début à la fin, chaque projet doit être considéré comme une entité séparée, et à moins que l'on ne soit capable de la mener à bonne fin dans un délai plus court, lorsque notre budget sera devenu de l'ordre de \$500 millions de dollars comme il est en bonne voie de le devenir, il serait futile de tenter de compléter tout cette construction sur une base centralisée. Avec toutes les difficultés que la réorganisation a entraînées (nous y avons travaillé depuis trois ans et les maux de tête ont été nombreux parce que nous avons continué à fonctionner sous l'ancienne formule pendant que nous introduisions la nouvelle), nous avons l'impression que nous aurions eu la tâche plus facile si nous avions pu bénéficier d'une période moratoire de six mois pour effectuer le changement. Notre personnel a dû accomplir deux tâches en même temps. Il mérite des louanges, même si quelques erreurs se sont produites. Toutefois, nous commençons à y voir clair et je crois que les pires obstacles ont été surmontés.

M. Keys: Puis-je continuer, monsieur le président? Je voudrais poser deux courtes questions avant de céder la parole à un autre membre.

Je dirai brièvement qu'on a certainement fait un pas dans la bonne direction, parce qu'il est grand temps qu'on donne aux fonctionnaires qui sont sur les lieux le pouvoir de régler quelques-uns des petits problèmes qui peuvent devenir très sérieux dans ces régions. Comme vous l'avez bien dit, on ne sait pas ce qui se passe sur le chantier de construction lorsqu'on est dans son bureau à Ottawa. Vous nous avez dit qu'il y avait six régions. Pourriez-vous nous les décrire et nous dire quelles seront les fonctions des directeurs régionaux?

M. Lalonde: En commençant par l'Ouest, nous avons la région du Pacifique, dont les bureaux sont à Vancouver, qui sera chargée de toute la Colombie-Britannique et du Yukon. La région de l'Ouest, dont les bureaux sont à Edmonton, sera chargée de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de cette partie des Territoires du Nord-Ouest qui se trouve au nord de ces trois provinces. Vient ensuite la région de l'Ontario, avec bureaux à Toronto, qui sera chargée de tout l'Ontario

excepté la région qui entoure la capitale nationale.

Nous avons fait de la région de la capitale nationale une région distincte, qui comprend un certain territoire qui se trouve à l'extérieur de la région de la capitale nationale telle que définie par la loi, parce que nous ne voulions pas séparer les circonscriptions qui sont en partie à l'intérieur et en partie à l'extérieur de la région de la capitale nationale. La région suivante est celle du Québec, dont les bureaux se trouvent à Montréal. La région de l'Atlantique, avec bureaux à Halifax, comprend les quatre provinces de l'Atlantique.

Il y aura certaines restrictions financières imposées au ministère par le Conseil du Trésor et par les fonctions que l'on peut confier aux directeurs régionaux, mais dans les grandes lignes et en ce qui a trait à la réalisation d'un programme approuvé, les directeurs régionaux auront la même autorité que celle que le sous-ministre exerce sur l'ensemble du ministère. Une fois qu'un projet est approuvé dans le cadre d'un programme, (et cela devra toujours être fait à Ottawa parce que les programmes doivent être approuvés par le Conseil du Trésor et ensuite être inclus dans les crédits) alors la mise en marche de ce projet . . .

M. Chatterton: Y compris la planification?

M. Lalonde: Non, y compris les devis dans certains cas. Cela ne s'applique pas dans tous les cas, parce qu'il y a des projets tellement vastes et qui demandent un si haut degré d'attention que nos bureaux régionaux ne sauraient s'en occuper seuls. Les projets qui peuvent être complétés de façon normale à l'intérieur d'une région seront conçus dans la région même et ensuite menés à bonne fin par ceux qui ont l'autorisation de faire le travail au complet. Je dois ajouter que les directeurs régionaux prendront l'initiative de la planification de ces projets dans le cadre de leur programme régional, qu'ils les soumettront au bureau central et à l'approbation du ministère et du Conseil du Trésor, et qu'ils leur seront ensuite renvoyés pour exécution.

M. Keys: Les bureaux régionaux ont-ils des succursales?

M. Lalonde: Ils ont des bureaux de district. Il va sans dire que ces bureaux de district n'ont pas la même autorité que les bureaux régionaux. Cependant, ils font le travail de routine comme l'administration de propriétés et ils font un certain travail de conception dans le domaine des travaux maritimes, par exemple, et ils surveillent la construction dans les limites de leur district. Dans le cas où l'autorisation est donnée de procéder à la construction d'un quai ou d'un bureau de

poste, le bureau de district sera autorisé à compléter le travail.

M. Chatterton: Quand vous parlez d'approbation d'un projet, parlez-vous également d'adjudication de contrat?

M. Lalonde: Certainement.

M. Chatterton: L'appel d'offres et l'adjudication du contrat relèvent-ils des bureaux régionaux?

M. Lalonde: Cela dépend du montant. Les bureaux de district ont l'autorisation d'accorder des contrats jusqu'à concurrence de \$25,000.

M. Chatterton: Après que l'approbation a été reçue d'Ottawa?

M. Lalonde: Après que le projet a été approuvé dans le cadre d'un programme.

(Texte)

M. Mongrain: Par exemple, monsieur le président, si je comprends bien, le bureau établi à Québec est un bureau de district. Et le comté de Champlain, par exemple, relève du bureau de Québec; celui de Toirs-Rivières relève du bureau de Montréal.

M. Lalonde: C'est exact.

M. Mongrain: Alors, qu'est-ce que vous ferez par suite de la redistribution des comités? Une partie du comté de Champlain s'ajoutera au comté de Trois-Rivières.

M. Lalonde: Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, on prévoit encore des difficultés qu'il faudra régler. Quand on en sera là, on essaiera d'arranger les choses pour qu'il n'y ait pas de division, pour qu'un comté ne soit pas divisé entre deux bureaux de district.

M. Mongrain: Vous pouvez me répondre en anglais, si vous le voulez, monsieur Lalonde. Il m'est plus facile de poser mes questions en français.

[Traduction]

Je devrais peut-être poser cette question au ministre. Serait-il possible, monsieur le ministre, que, lorsqu'un projet est entrepris dans une circonscription, par exemple lorsqu'un contrat est accordé ou que l'on décide de construire un édifice ou de louer de l'espace, les députés soient mis au courant de ces projets avant la presse et le public? Je ne suis pas libéral et je ne suis pas non plus le porte-parole du parti conservateur, mais je crois qu'il serait de mise que l'on sache ce qui se passe dans nos circonscriptions.

M. McIlraith: Voilà une difficulté qui se pose aussi pour le ministre dans une certaine mesure. De toute façon, vous désirez que les députés soient mieux informés.

M. Mongrain: Si cela est possible.

M. McIlraith: Nous faisons de notre mieux.

M. Keays: Nous devrions au moins recevoir l'information en même temps.

M. Mongrain: Nous recevons parfois nos journaux locaux avec un retard de trois ou quatre jours et nous n'apprenons les nouvelles qu'après nos électeurs.

M. McIlraith: Le ministre a la même difficulté. J'ai lu hier une nouvelle de première importance et j'ai été ravi de connaître tous les détails de l'affaire. Je suis bien au courant de votre problème.

M. Keays: Je voudrais demander à monsieur Lalonde si les bureaux de district possèdent une certaine autorité en matière de finances et jusqu'à quel point?

M. Lalonde: Oui, ils ont une certaine autorité. Monsieur Williams est en charge du domaine que j'ai laissé. Il pourrait sans doute vous donner plus de détails à ce sujet.

M. Williams: Le directeur d'un district prépare son programme pour le soumettre à l'approbation du directeur régional et, naturellement, ce programme est soumis à Ottawa qui doit approuver l'ensemble du programme.

Une fois que le directeur régional reçoit l'approbation d'Ottawa, il délègue son autorité à un certain degré au directeur de district pour que le programme approuvé soit mis à exécution.

Le bureau de district peut entreprendre des projets, pourvu que ces projets soient conformes au budget, au temps et au genre de projet qui a été envisagé et approuvé. Il y a cependant une restriction d'ordre financier aux projets qu'un bureau de district peut entreprendre de son propre chef.

Le directeur régional peut exercer son autorité jusqu'à concurrence de \$25,000 et on lui accorde une certaine latitude. Dans quelques districts, il voudra peut-être dépenser jusqu'à \$5,000 ou \$6,000. Le directeur de district ne peut en aucun cas recevoir autant que les \$25,000 qui sont accordés à un directeur régional.

M. Chatterton: Monsieur le président, pourrais-je poser une question supplémentaire? Lorsque vous avez dit que l'approbation était donnée par Ottawa, vouliez-vous dire l'approbation d'un projet particulier ou d'un programme d'ensemble?

M. Williams: Un programme peut comprendre une série de projets, mais, en approuvant le programme, on mentionne séparément une série de projets et ceux-ci sont par le fait même approuvés, tout en reconnaissant qu'il y a une certaine flexibilité entre les parties constituantes du programme.

M. Lalonde: Il est important de bien comprendre que les programmes ne peuvent jamais être changés, qu'ils ne peuvent jamais être modifiés, mais que les projets peuvent

être modifiés à la lumière des conditions changeantes au palier local. Voilà une occasion où le directeur régional peut exercer son autorité sans consulter Ottawa.

Le président: Dois-je comprendre que vous avez terminé votre interrogatoire, monsieur Keays? J'ai les noms de messieurs Mongrain, Chatterton et Watson sur ma liste. Aviez-vous terminé, monsieur Mongrain?

(Texte)

M. Mongrain: Monsieur Lalonde, vous êtes certainement au courant de ceci. Le ministère des Travaux publics, si je comprends bien, est le propriétaire des rives du Saint-Laurent. Quand vous faites des travaux de protection, par exemple, est-ce que vous devez demander l'autorisation à qui que ce soit?

M. Lalonde: Nous ne sommes pas les propriétaires des rives. La province ou les individus sont propriétaires des rives.

M. Mongrain: Je suppose alors que si vous effectuez des travaux de protection, vous consultez les propriétaires riverains ou vous obtenez l'autorisation de la province.

M. Lalonde: Ou bien on effectue un achat de lots en province, ou bien on transige avec les propriétaires riverains.

M. Mongrain: Dans chaque cas?

M. Lalonde: Dans chaque cas.

(Traduction)

M. Watson (Assiniboia): Monsieur le président, lorsque M. Lalonde nous a décrit les six régions du ministère des Travaux publics, je crois qu'il a mentionné les bureaux de poste comme un genre de construction. En ce qui a trait aux petits bureaux de poste et aux casernes de la Gendarmerie royale, dans la limite de \$25,000, chaque région sera-t-elle chargée de dresser les plans de la construction pour qu'ils conviennent aux conditions locales? Je veux dire par cela que les édifices construits en Colombie-Britannique, par exemple, doivent être d'un genre d'architecture différent à cause des conditions climatiques. Les conditions sont différentes au Nouveau-Brunswick, et en Ontario. Chaque région est-elle chargée de dresser les plans de ses propres édifices, ou le même dessin est-il utilisé pour tout le Canada?

M. Lalonde: La réponse à votre première question est sans doute affirmative. Ces édifices seront conçus dans les différentes régions en conformité de certaines normes établies par le sous-ministre adjoint et son personnel. M. Langford pourrait peut-être vous donner plus de précisions sur la deuxième partie de votre question.

M. Langford: Nous avons l'intention d'établir ce que l'on pourrait appeler une attitude régionale dans le domaine des plans de construction. Il va sans dire que les conditions climatiques dans les Prairies ne sont pas les mêmes que dans les provinces atlantiques. Nous croyons donc qu'en fixant certaines normes quant aux dimensions des immeubles et à la nature des matériaux, nous pourrions en arriver à des règles régionales dans le domaine des plans. Nous voulons établir une ligne de conduite régionale dans le domaine de la construction.

Toutefois, je ne vois pas le besoin de changer les choses de façon arbitraire sans raison fonctionnelle. Nous avons rencontré à Halifax, par exemple, des conditions climatiques particulières. La pluie horizontale tombant sur un édifice a présenté des difficultés qu'on ne rencontrerait pas en Ontario. Certaines caractéristiques de l'édifice ont dû être modifiées. Nous avons pris cela en considération dans une certaine mesure. Nous voulons standardiser ces règles pour qu'elles s'appliquent à tous les immeubles, et non seulement aux petits bureaux de poste.

M. Watson (Assiniboia): Je comprends cela. J'avais simplement mentionné les bureaux de poste et les casernes de la Gendarmerie pour illustrer ma pensée. Serait-il juste de dire qu'Ottawa est d'abord chargé de tracer des plans généraux et d'établir les dimensions des immeubles et que les régions décident ensuite quels sont les matériaux et les plans les plus convenables pour répondre aux conditions locales?

M. Langford: Cela est très juste. La plus grande partie de notre travail de dessin est confiée à des experts consultants. Nous nous efforçons de leur donner ce que l'on appelle un «mémoire des besoins». C'est en somme un mémoire exposant le genre de construction requis et l'expert s'emploie ensuite à dessiner les plans d'après ces indications. Nous établissons les normes au ministère pour nous assurer que l'on répondra aux exigences.

M. Watson (Assiniboia): J'ai une autre question à poser, monsieur le président. Dans son exposé, le ministre a mentionné un édifice public qui sera construit en Saskatchewan, à Wynyard, je crois. Je me demande à quelle fin cet édifice servira et s'il s'agit du seul édifice que le ministère des Travaux publics construira en Saskatchewan cette année.

M. McIlraith: Je vous donnerai les détails dans un instant, monsieur Watson. Le projet de Wynyard comprend des modifications et une addition à un édifice déjà existant. Je sais qu'il y a un autre projet pour Esterhazy, pour lequel l'appel d'offres se fera demain. Je crois que ce sont là les deux seuls projets pour le moment.

M. Watson (Assiniboia): S'agirait-il dans l'un ou l'autre cas d'un bureau de poste?

M. Lalonde: Ce sont des édifices publics, plus importants que des bureaux de poste.

M. McIlraith: L'activité de la Commission du crédit agricole est un des facteurs importants à Wynyard, tout autant que le bureau de poste. Que comprend le projet d'Esterhazy?

M. Williams: Un bureau de poste et des bureaux pour le ministère des Anciens combattants et pour le Service national de placement.

M. McIlraith: Et celui de Wynyard?

M. Langford: Un bureau de poste, le ministère de l'Agriculture et la Commission du crédit agricole.

M. Watson (Assiniboia): La Commission du crédit agricole a-t-elle un bureau dans ces deux endroits?

M. McIlraith: Non, à Wynyard seulement.

M. Bell (Saint-Jean-Albert): Puis-je demander à M. Lalonde si les changements dont il a fait mention sont le résultat des recommandations de la Commission Glassco?

M. Lalonde: Oui, de façon indirecte, monsieur Bell. Lorsque je suis arrivé aux Travaux publics en 1963, le ministère devait être l'objet d'une étude financière seulement; mais, après avoir acquis un peu d'expérience, je me suis rendu compte qu'une étude de la structure financière seulement ne suffirait pas. J'ai pensé qu'il fallait étudier toute la structure du ministère et nous avons retenu les services d'une firme d'experts avec l'approbation du Conseil du Trésor. Nous y avons travaillé depuis 1964. Alors, de façon indirecte, il s'agit du résultat du rapport Glassco, mais nous avons élargi ses recommandations, si l'on peut dire.

M. Watson (Assiniboia): En d'autres termes, votre ministère peut revendiquer le mérite d'avoir adopté l'esprit des recommandations du rapport Glassco?

M. Lalonde: Je puis vous assurer que nous sommes allés plus loin que ne le suggéraient les recommandations du rapport. Nous nous sommes aussi rendu compte du fait que quelques-unes des recommandations n'étaient pas pratiques.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. Keays: Monsieur le président, le ministère des Travaux publics semble être chargé du dessin, de la planification et de l'administration de tous les édifices publics au Canada. Est-ce bien vrai?

M. Lalonde: Il y a des exceptions, monsieur Keays. Nous n'avons rien à voir dans le domaine des aéroports. Nous ne nous occupons ni de la planification, ni du dessin, ni de la construction. Nous n'avons rien à voir dans le domaine des édifices de la Défense nationale, si ce n'est le calcul de la superficie des bureaux, ni avec les bâtiments de ferme de la P.F.R.A., qui sont construits par l'agence même.

M. Keays: Croyez-vous que tous les autres ministères pourront bientôt se passer de leurs architectes, de leurs ingénieurs et des autres gens de métier?

M. Lalonde: Non, je n'entrevois pas cette possibilité.

M. Keays: Voyez-vous une raison pour laquelle on retiendrait leurs services?

M. Lalonde: Dans le cas des aéroports, par exemple, j'y vois une très bonne raison. Il faut être spécialiste pour concevoir et réaliser ce qu'il faut pour le service aérien avec ses conditions variables d'un bout à l'autre du pays. Si le ministère des Travaux publics se voyait confier la construction d'aéroports, il lui faudrait embaucher des gens d'expérience comme ceux que le ministère des Transports a à son service, et je ne vois pas ce que le gouvernement ou le pays pourrait y gagner à confier ce travail à un autre organisme. Dans le cas du ministère de la Défense nationale, on pourrait encore dire que les militaires sont les seules personnes capables de déterminer le genre d'édifices stratégiques ou tout autre genre de construction dont il a besoin.

Le fait que nous nous occupons de tous ces édifices non stratégiques est une reconnaissance du principe que le ministère des Travaux publics s'occupe de construire tout édifice qui ne demande pas les soins d'experts en un domaine particulier. Je crois qu'il y a de très forts arguments pour justifier la ligne de conduite du gouvernement dans les trois cas que je viens de mentionner.

M. Keays: Croyez-vous qu'on pourrait réduire le chevauchement qui existe actuellement dans certains ministères dans le domaine de la construction?

M. Lalonde: Je ne sais pas très bien quels sont les services qui possèdent les deux organismes que j'ai mentionnés dans le domaine de la construction, mais je sais fort bien qu'il nous faudrait embaucher du personnel pour exécuter le travail qu'ils font à l'heure actuelle. Je n'ai jamais fait de calculs à ce sujet.

M. Keays: Croyez-vous qu'il faudrait créer une commission pour étudier la question?

M. Lalonde: Ce n'est pas à moi à décider une question de ce genre.

M. Keays: Je pense au ministère des Affaires du Nord, au ministère des Pêcheries et à quelques autres ministères. Je suis certain que ces ministères ont à leur emploi des architectes ou des ingénieurs en génie électrique, en génie mécanique, en climatisation ou en quelque autre spécialité, et je suis persuadé sans cependant être en mesure de le prouver qu'il doit y avoir un dédoublement de services.

M. Lalonde: Il me faudrait un certain temps pour être en mesure de vous donner une juste appréciation de la situation, car la solution du problème dépendra du succès que nous obtiendrons dans l'établissement et la poursuite de cette étroite liaison que nous voulons établir avec tous les ministères qui ont besoin de nos services, à compter du moment où ils conçoivent l'idée d'un nouveau programme. Si cette liaison se fait bien, je crois que c'est possible. Si l'on conçoit des plans cinq ans à l'avance et s'ils nous font confiance, ce que vous suggérez serait peut-être possible, mais je crois que nous n'aurons pas la réponse avant un an ou même davantage, c'est-à-dire avant que nous ayons eu l'occasion d'établir cette liaison et que nous nous soyons rendu compte de l'accueil qui nous est fait par les autres ministères.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser? Je vous remercie, monsieur le ministre, ainsi que tous vos fonctionnaires. Le crédit n° 1 est réservé.

L'ajournement jusqu'à quatre heures aujourd'hui est sujet à l'approbation de la Chambre. S'il est approuvé, les membres du Comité seront avertis immédiatement après que la Chambre aura adopté notre rapport. Autrement, le Comité sera ajourné jusqu'à la prochaine convocation par le président.

le mardi 20 juin 1967

• (9.53 a.m.)

(Traduction)

Le président: Permettez-vous que le ministre fasse une déclaration au sujet de la Chaussée de Northumberland, avec l'entente qu'aucune proposition ne sera présentée avant que l'on ait un quorum?

Des voix: D'accord.

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Monsieur le président, messieurs, j'ai cru qu'il serait utile au Comité que je fasse un nouvel exposé des progrès du projet de chaussée du détroit de Northumberland, et je vais le faire avec votre permission. Le sous-ministre adjoint senior, M. Williams, qui est à ma droite, est un ingénieur qualifié qui possède une expérience précieuse

et qui connaît le projet d'une façon particulière. Le sous-ministre et l'ingénieur en chef, M. G. T. Clarke, sont aussi présents. Je commencerai donc par vous donner un bref historique du projet.

Après avoir étudié un rapport d'ingénieur préparé par un groupe d'experts connus sous le nom de *Northumberland Consultants Limited*, le cabinet demanda, le 2 juillet 1965, qu'on procède à la préparation de plans détaillés en vue d'entreprendre la construction d'une chaussée permanente reliant l'île du Prince-Édouard à la terre ferme. A l'époque, le dessin comprenait une section de chaussée partant de la côte du Nouveau-Brunswick, un pont laissant un chenal libre pour les marées, et une autre chaussée partant de l'île du Prince-Édouard et dans laquelle on avait prévu un tunnel immergé pour permettre le passage des gros navires. Après l'approbation du cabinet, le ministre demanda à la firme d'experts de procéder au dessin détaillé ainsi qu'à la préparation des plans et devis.

Une réunion d'information sur l'ensemble du projet eut lieu à Charlottetown au mois de juillet 1966 en vue de renseigner l'industrie de la construction sur nos propositions. On avait adjugé, dans l'entretemps, des contrats pour la construction des voies d'accès du côté du Nouveau-Brunswick et, en juillet 1966, on avait accordé le contrat pour la voie d'accès sur l'île du Prince-Édouard.

On avait d'abord songé à demander des soumissions pour le premier travail d'importance pour la chaussée elle-même tard à l'automne de 1966; cependant, à cause de certaines difficultés interprovinciales au sujet d'une clarification de la législation sur les taxes de vente provinciales et sur la taxe de vente fédérale et à cause de certains problèmes d'assurances, on ne put procéder à l'appel d'offres avant le mois de janvier 1967. L'appel d'offres s'appliquait à environ deux milles de chaussée à partir de la rive du Nouveau-Brunswick. Nous avons reçu quatre soumissions de la part d'entreprises canadiennes conjointes, mais elles dépassaient toutes de beaucoup les estimations préparées par nos ingénieurs-conseils.

La différence de prix entre les soumissions et les estimations était particulièrement remarquable dans la fourniture du roc armé; mais, en plus de cela, il y avait d'autres différences marquées dans le domaine des matériaux de béton. A cause de cet écart sensible entre les estimations de la chaussée du Nouveau-Brunswick et les soumissions reçues, le ministre a dû reconsidérer l'effet de ces augmentations sur le coût total du projet. Il fallait dans cette évaluation considérer les services requis, c'est-à-dire la circulation routière

et ferroviaire, et il était très évident que le trafic ferroviaire entraînait de fortes dépenses d'immobilisation. On pouvait simplifier le dessin en laissant de côté la route ferroviaire et en continuant d'assurer le service ferroviaire par transbordeur. C'est à ce stade que mon collègue le ministre des Transports et moi-même avons discuté du problème avec le premier ministre de l'Île du Prince-Édouard. Nous avons alors pensé qu'il fallait ré-examiner le projet tout entier à la lumière du coût total de l'entreprise.

J'aurai l'occasion de revenir sur ce point dans un instant. C'est à ce moment que j'ai fait une déclaration à la Chambre des communes.

Il fallait alors que le ministère prenne position au sujet des soumissions qu'il avait reçues et il fut décidé que, dans cette nouvelle étude, qui comprendrait la possibilité d'éliminer la circulation ferroviaire, il faudrait aussi prendre en considération des changements radicaux dans le dessin de la chaussée, du pont et de la section permettant le passage du trafic maritime. Au lieu de gêner l'étude en tentant de réduire les changements de devis pour lesquels on avait reçu des soumissions, il fut convenu qu'on ne recevrait pas de soumissions, car il serait inutile d'entreprendre des discussions avec le plus bas soumissionnaire étant donné l'ampleur des changements qu'on avait en vue. A ce sujet, il est important de noter que, si l'on avait décidé d'adjuger un contrat à ce stade, l'adjudicataire n'aurait pu procéder, car il lui aurait fallu attendre les changements dans les devis. Devant une telle situation, l'entrepreneur n'aurait pu faire beaucoup plus que mobiliser ses forces et il aurait été douteux qu'il pût même commencer tout travail de remplissage. Le remplissage du détroit ne peut être poursuivi que dans la mesure où il peut être protégé durant l'hiver suivant, ce qui fait que les travaux au cours de 1967 se seraient résumés à une mobilisation des matériaux.

Le ministère a demandé aux experts d'examiner de nouveau les dessins pour y apporter des simplifications là où cela serait possible, y compris la possibilité d'assurer uniquement le service routier. Nous espérons que le rythme de révision des dessins simplifiés au cours des prochaines années contrebalancera le rythme de construction qui aurait pu être atteint si le ministère avait procédé avec les soumissions qu'il avait en main en 1967.

Nous avons rencontré les experts à plusieurs reprises, et comme je l'ai déclaré en Chambre, le ministère a pris des dispositions pour embaucher le colonel E. Churchill en qualité de représentant du ministère auprès des experts pour diriger et coordonner leur étude des nouveaux dessins et pour voir à ce que le projet soit entrepris le plus tôt possible.

En attendant, la voie d'accès du côté du Nouveau-Brunswick a été complétée à l'exception d'un viaduc qui est actuellement en construction. Du côté de l'île du Prince-Édouard, on poursuit la construction de la voie d'accès qui devrait être complétée cet automne. Nous procéderons sous peu à l'appel d'offres pour un échangeur à l'endroit où la voie d'accès croise la route transcanadienne, de même que pour un viaduc au-dessus d'une route provinciale.

Messieurs, je faisais le 31 mai dernier une déclaration qui devrait être inscrite au procès-verbal. J'ai fait cette déclaration à la Chambre et en voici le texte:

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, j'aimerais faire une courte déclaration au sujet du passage du détroit de Northumberland.

Le ministère a terminé l'étude des soumissions présentées pour la première section du passage de Northumberland. Ces soumissions comprenaient la construction d'environ deux milles de chaussée, depuis la rive du Nouveau-Brunswick, dans une partie relativement peu profonde du passage.

Toutes les soumissions ont été analysées minutieusement. Les prix fixés pour les éléments particuliers, comme la structure de béton et les enrochements, sont beaucoup plus élevés que nous nous y attendions. Cet écart considérable entre les devis et les prix demandés signifie que toute l'entreprise, selon les plans initiaux, coûterait beaucoup plus qu'on ne le prévoyait.

C'est pourquoi le gouvernement a décidé de n'accepter aucune des soumissions et de réévaluer les plans du projet. L'inclusion de rails est un facteur qui ajoute beaucoup au coût du projet actuel. Celui-ci qui comprend la chaussée, le pont et des parties de tunnel a été ainsi conçu surtout parce qu'on désirait permettre la circulation routière et ferroviaire sur un tronçon de neuf milles entre l'île du Prince-Édouard et le continent. On pourrait de beaucoup simplifier le

projet en renonçant à la voie ferrée et en continuant à assurer aux trains un service de traversier.

• (2.40 p.m.)

En abandonnant le service ferroviaire, on pourrait modifier tous les éléments de la traversée. Ainsi, on devra réexaminer la largeur, et la crête de la chaussée, et voir si la superstructure de béton projetée à l'origine est encore nécessaire. Pour ce qui est du pont, la structure à double tablier conçue pour les deux modes de transport ne serait plus nécessaire. Vu que la charge sera moindre, du fait qu'il n'y aura que le trafic routier, on peut compter allonger les travées et réduire le nombre de piliers. Les plans permettant le passage des bateaux seraient modifiés, non seulement à cause de la simplification des besoins, mais encore parce qu'on n'aura plus à tenir compte des pentes pour la voie ferrée. Étant donné que les pentes pourront être plus accentuées, comme il est admissible pour les routes, on pourrait envisager une section de pont très élevée permettant une navigation libre totale, de même qu'un nouveau projet de tunnel permettant une révision des pentes et des exigences relatives à la ventilation, et un court pont routier très élevé au-dessus d'une écluse. Cette nouvelle conception influera sur le coût des ponts et de la chaussée et permettra une nouvelle appréciation des longueurs souhaitables de chaque type de structure par rapport à la profondeur variable de l'eau.

Avant de décider de ne pas accepter la soumission présentée, le ministre des Transports et moi avons rencontré le premier ministre de l'Île du Prince-Édouard, M. Campbell, pour lui expliquer les considérations dont il fallait tenir compte. À sa demande, le gouvernement a accepté, en revisant les plans, de voir si l'on ne pourrait pas employer un moyen simplifié pour poser des rails. Nous avons clairement indiqué au premier ministre que, quant aux rails, le gouvernement du Canada se reconnaît dans l'obligation de fournir un service de chemin de fer efficace à l'Île du Prince-Édouard tant qu'il existe une demande réelle à cet égard, et que le gouvernement a certainement l'intention de remplir cette obligation, peu importe le moyen employé pour transporter les wagons de l'île à la terre ferme.

Même si une offre était acceptée maintenant d'après les soumissions reçues pour la partie de la chaussée qui se trouve au Nouveau-Brunswick, lorsque la mobilisation et la préparation des carrières seraient complétées, les progrès réalisés quant à la construction pendant la saison de 1967 seraient plus que contrebalancés par l'accélération, dans les années suivantes, de la production qui résulterait d'un plan plus simple. Même si, comme il est prévu, la modification des plans prend plusieurs mois, cela ne retardera pas nécessairement l'achèvement du projet.

Pour terminer, j'aimerais confirmer que le gouvernement a la ferme intention de poursuivre ces travaux. J'ajouterai que le chemin d'accès à la chaussée, dans l'Île du Prince-Édouard, est sur le point d'être achevé, et que l'appel de soumissions pour la construction de l'échangeur d'Albany (Île du P.-É.) est prévu pour cet été.

Voilà la déclaration telle qu'elle paraît en page 779 du hansard du 31 mai. J'y annonçais que nous n'accordions pas de contrat pour la partie de la chaussée qui part du Nouveau-Brunswick.

Le jour suivant, j'ai fait une déclaration au sujet des propos d'un certain M. McCulloch au sujet des plans. C'était le 1^{er} juin et ma déclaration apparaît en page 820 du hansard. Si les membres du Comité le désirent, je puis la lire pour qu'elle soit insérée au procès-verbal. Sinon, on pourra s'y référer plus tard, si vous le désirez. Il appartient au Comité de prendre une décision à ce sujet. Voulez-vous qu'elle soit incorporée au procès-verbal?

M. MacDonald (Prince): Que le tout soit incorporé.

M. McIlraith: Je lirai donc ma déclaration, telle qu'elle paraît au hansard.

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, le député de Queens (M. MacLean) m'a demandé hier si le ministère des Travaux publics avait terminé l'étude du commentaire de M. O. J. McCulloch au sujet du passage du détroit de Northumberland et si nous recourions à ses services pour réévaluer les plans du projet. J'ai dit que nous ne songions pas à retenir les services de M. McCulloch, mais que je ferais une déclaration à l'appel des motions aujourd'hui au sujet du commentaire et d'une

version modifiée qu'il a soumis au ministre.

M. McCulloch soutient que le passage devrait être construit exactement de la même façon que la chaussée de Canso, c'est-à-dire que la chaussée devrait être pleine. Dans toutes ses propositions, M. McCulloch a supposé que les conditions étaient exactement les mêmes qu'à Canso. Ce n'est manifestement pas le cas. La chaussée de Canso traversait un détroit long d'environ trois quarts de mille où les marées ne sont pas très fortes; toutefois il y a eu quelques réclamations en dommages-intérêts. Nous envisageons maintenant de construire une chaussée de neuf milles de longueur, à peu près au milieu du détroit de Northumberland, long d'une centaine de milles.

Lors de l'enquête au sujet de la chaussée de Northumberland, le gouvernement a fait procéder à une étude approfondie des marées. L'analyse des données a été confiée à l'observatoire de Liverpool et au *Tidal Institute* de Grande-Bretagne, en vue de déterminer d'avance l'effet de l'obstruction du détroit. Cette analyse, dont les résultats ont été confirmés par des études sur maquettes, a révélé qu'une chaussée d'un seul tenant changerait le régime des marées sur toute la longueur du détroit et ce de façon fort sensible. A l'emplacement envisagé, l'écart moyen des marées est de 7 pieds et demi, l'obstruction complète du détroit accroîtrait l'écart de 5 pieds et demi du côté est et de 2 pieds et demi du côté ouest. En outre, il y a lieu de tenir compte des tempêtes et des vents. D'un autre côté, si la chaussée était conçue de façon que 35 p. 100 de la section transversale permette le libre passage aux courants, l'écart actuel des marées resterait à peu près le même.

A la lumière de ces faits, le gouvernement a fait effectuer des études pour établir le montant des dommages-intérêts qui pourraient découler directement des dégâts à la propriété, des effets de l'inondation sur les routes, les ponts, les structures maritimes et le dragage, si le niveau de l'eau était modifié. On l'a évalué à 24 millions de dollars, en fonction des valeurs en 1959. Ce qu'il serait en 1967 est incertain, mais le calculer exigerait une évaluation entièrement nouvelle des terres, routes et ponts, des structures maritimes et des installations postérieures à l'étude de 1958-59. Ce qu'il était impossible de prévoir ou d'évaluer, toutefois, c'é-

tait l'importance des dommages que pourraient subir les particuliers ou les sociétés installés là et utilisant le détroit à des fins maritimes dans la mesure où leurs installations et leur expansion éventuelle seraient affectées par les modifications du niveau de l'eau. S'ajoutait à cela la possibilité de déranger les conditions existantes quant aux industries de la pêche car non seulement la profondeur mais aussi la température de l'eau et le courant en général s'en trouveraient changés.

Compte tenu de tous ces facteurs, le gouvernement voulait autant que possible ne rien changer au régime des marées et il est toujours du même avis. Il en est ainsi tout particulièrement depuis que nous avons effectué des enquêtes techniques, de sorte que nous sommes en mesure de pratiquer une ouverture permettant de ne pas entraver le mouvement des marées. Nous pouvons prendre les dispositions voulues à l'égard des glaces. Les travaux se poursuivent donc sur cette base et nous n'acceptons pas l'autre solution d'une chaussée pleine.

Maintenant, messieurs, peut-être...

M. MacDonald (Prince): Pourrais-je tirer quelque chose au clair?

M. McIlraith: C'est tout ce que je verserai au dossier. D'accord?

M. MacDonald (Prince): Lors de vos commentaires sur le rapport McCulloch, faisiez-vous allusion au deuxième rapport de M. McCulloch autant qu'à son premier?

M. McIlraith: En effet. Vous l'appellez rapport; nous le considérons comme un commentaire sur le rapport des experts-conseils.

M. Macquarrie (Queens): Il l'appelle également un rapport.

M. McIlraith: Vraiment, cela n'est pas si sûr d'après la correspondance qui l'accompagnait. La lettre en parle comme d'un commentaire. C'est ainsi qu'il en parle dans sa lettre.

Le président: Messieurs, vous êtes d'accord que la déclaration du ministre soit imprimée comme partie intégrante des délibérations de ce jour?

Quelques voix: D'accord.

Le président: Nous allons maintenant entreprendre un débat général.

M. McIlraith: Je demanderais à M. Williams, ici présent, de bien vouloir relater plus en détail l'historique de cette affaire en appuyant surtout sur l'aspect technique de la chose, ce qui pourrait être utile.

Le président: D'accord?

Quelques voix: D'accord.

Le président: Monsieur Williams?

M. G. B. Williams (sous-ministre adjoint principal, ministère des Travaux publics): Monsieur le président, messieurs, j'estime que le Comité verrait d'un bon œil que je le reporte en arrière, antérieurement au rapport du ministre, attendu que les Travaux publics sont impliqués dans ce projet qui vit le jour en 1956. Le ministre du temps, M. Winters, recommanda d'effectuer une étude économique du coût d'exploitation des traversiers et, de plus, pour répondre à une proposition de M. O. J. McCulloch de la province de l'île du Prince-Édouard, d'entreprendre une enquête au sujet de la possibilité d'obtenir de la roche au Cap Tormentine, au Nouveau-Brunswick, l'un des terminus de la traversée proposée. On entreprit ce travail, et fort des données du coût prévu de l'exploitation du service de traversier pour 1958 et 1959, le gouvernement amorça une série d'études sur la possibilité de construire une telle traversée. Il s'agissait surtout de savoir s'il y avait moyen de construire une chaussée à travers ce détroit large de neuf milles livré aux assauts des glaces et des vagues. On retint donc les services d'un groupe d'experts-conseils pour ce travail, et j'aimerais souligner que M. McCulloch fut invité à se joindre à ce groupe à ce moment-là, mais que plus tard il crut bon de s'en retirer.

Les experts-conseils furent engagés afin de poursuivre des relevés d'emplacements, d'exécuter des forages préliminaires dans le détroit et de poursuivre ces forages sur des sites éventuels de carrière à Bayfield sur la côte du Nouveau-Brunswick. Concurrément à ceci, on ne tarda pas à se rendre compte (à ce stade nous avions en vue une chaussée pleine) que la construction d'une chaussée pleine exercerait une action importante sur le régime des marées et des courants du détroit et qu'il fallait étudier ces phénomènes. Le Service canadien de l'hydrographie, section des Sciences marines du ministère des Mines et des Relevés techniques d'alors, entreprit une étude des marées de cette région en 1958, ainsi que quelques travaux supplémentaires en 1959, et les résultats de ces études furent envoyés au *Liverpool Observatory and Tidal Institute* d'Angleterre qui effectua une analyse de ce qui se produirait sous l'effet de diverses restrictions imposées à une coupe transversale du détroit. De plus, le Service météorologique du ministère des Transports effectua des études sur les conditions météorologiques et éoliennes, sur les prévisions glaciaires de l'estuaire du Saint-Laurent et sur les effets de ces phénomènes sur le détroit. Le ministère des Mines et des Relevés techni-

ques effectua également une étude géographique du littoral du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Édouard afin de déterminer la valeur des terres et les facteurs éventuels d'érosion qui pourraient affecter le littoral.

Nantis de ces renseignements, les experts-conseils examinèrent divers moyens de franchir le détroit, considérèrent si l'on pouvait construire une chaussée, ou un pont, ou une combinaison de ces deux moyens. A la suite de tous ces essais, études et examens, on en vint à la conclusion que le projet pouvait se réaliser. L'aspect économique du projet n'apparaissait pas toutefois aussi clairement vu qu'en raison de la nature du travail accompli jusque-là; il n'était vraiment pas possible d'établir de devis estimatifs sérieux, à moins de dresser des plans précis et détaillés et de conduire des recherches beaucoup plus approfondies sur les lieux.

A la lumière de ces renseignements le gouvernement de l'époque pesa le pour et le contre du projet et décida, en avril 1962, de former une équipe d'experts-conseils ayant pour mission de procéder à des recherches poussées sur place et d'élaborer les plans des diverses méthodes de traverser le détroit. Les plans devaient prévoir une chaussée traversant tout le détroit, une chaussée et un pont, une combinaison des deux, des artères pour la navigation munies d'écluses et de ponts, autrement dit une variété presque infinie de solutions.

Il convient d'ajouter que lorsque le groupe d'experts-conseils commença ses études, on mit à sa disposition tous les renseignements puisés dans les rapports supplémentaires et on lui exprima le désir du gouvernement de conserver le statu quo dans le détroit quant au régime des marées. C'est dans cette optique qu'ils se mirent à l'œuvre. Ils soumièrent leur rapport au gouvernement en avril 1965, et en juillet 1965, comme l'a déclaré le ministre, le gouvernement décida d'entreprendre le projet d'une traverse.

Un député: Ils ont décidé d'aller de l'avant.

M. Williams: En effet; c'est un détail qui appartient à l'histoire du projet et qui peut avoir une certaine valeur pour le Comité.

M. MacDonald (Prince): Le sous-ministre adjoint pourrait peut-être aller un peu plus loin et nous parler des modifications apportées aux plans l'automne dernier? Je songe à la longueur accrue du pont, à la longueur réduite de la chaussée et aux modifications apportées à la longueur du tunnel.

M. Williams: En effet; les modifications qui furent alors apportées à ce stade du projet reposaient sur les prévisions du coût de la chaussée pour diverses profondeurs d'eau et le coût des structures de pont. Lorsqu'ils dressèrent les plans pour fins d'appels d'offres pour la section Nouveau-Brunswick de la chaussée, les experts-conseils se servirent des données de technogénie les plus récentes pour chaque élément. A la lumière de leurs prévisions du coût des deux éléments impliqués à ce stade, il devenait évident qu'il était plus économique d'allonger le pont et de raccourcir la chaussée, ce qui fut décidé.

M. MacDonald (Prince): Le tunnel fut-il lui aussi allongé, ou fais-je erreur?

M. Williams: A ma connaissance, on n'a pas allongé le tunnel. La section du tunnel concernait simplement l'aspect navigation, et leurs plans n'étaient pas alors assez avancés pour permettre de modifier la longueur du tunnel.

Le président: Désire-t-on poser des questions?

M. Macquarrie: Je désire poser quelques questions d'ordre évidemment général au ministre. Il ne faut pas prendre les choses au tragique, mais il me semble que nous nous trouvons en présence d'une situation où nous avons ou aurons bientôt deux belles routes se dirigeant en pleine mer de l'Île du Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick, mais avec bien peu de substance solide entre les deux.

J'aimerais savoir jusqu'à quel point le fait d'inclure une voie ferrée influe sur le coût du projet. Je remarque que le ministre a mentionné le coût plus élevé que prévu de la pierre de surfacage, et ainsi de suite. Je me demande si votre ministère a réussi à calculer de façon assez exacte la réduction du prix de revient advenant qu'on n'installe pas de voie ferrée.

M. McIlraith: Je puis répondre à cette question de façon plutôt générale, mais peut-être serait-il bon d'y consacrer quelques instants. Je ne puis pas préciser dans le détail les montants d'argent en jeu, parce qu'il faudrait pousser les études techniques du projet plus profondément qu'on ne l'a fait à l'occasion des nouvelles conceptions auxquelles nous travaillons actuellement. Sans chercher à deviner les conclusions auxquelles en arriveront les ingénieurs (je m'en garde bien), il est bien entendu que lorsque l'on parle des coûts accrus mentionnés dans les soumissions que nous avons reçues au sujet de la section Nouveau-Brunswick de la chaussée, certains éléments du prix de revient accusent une augmentation marquée. Une analyse a démontré de façon probante que le coût du

chemin de fer sur la traverse constituait un facteur élevé, un très gros élément, du coût global, bien plus gros qu'on ne l'avait pensé lorsque fut prise la décision d'aller de l'avant avec la construction de la traverse, y compris la voie ferrée.

Autrement dit, quand vint le temps de décider si la chaussée serait dotée d'une voie ferrée, l'accroissement du coût total du projet, dû à cette voie, constitua l'un des facteurs importants qui pesèrent dans la balance. Ceci me paraît exact, mais vous pouvez toujours contrôler mes dires. Il faudrait peut-être entrer dans plus de détails techniques, mais il est bon de se rappeler que l'installation d'une voie ferrée sur la chaussée ajoute, entre autres éléments de moindre importance, deux éléments majeurs. L'un, c'est évidemment le facteur poids qui diffère énormément de celui d'une route carrossable, et l'autre c'est la question de la pente. Comme vous le savez, la pente extrême d'un chemin de fer ne doit pas dépasser 1.9 pour cent, tandis qu'une route tolère des pentes bien plus prononcées, soit environ 4 pour cent pour les routes de bonne qualité. Ces deux éléments influent considérablement sur la nature de la conception.

M. Macquarrie: J'aimerais que l'on s'arrête à la section de la chaussée pour laquelle, après mûre réflexion, les offres ne furent pas acceptées. Combien aurait-on pu épargner si cette section avait appartenu à une chaussée veuve de voie ferrée?

M. McIlraith: Vu que cette question en est une d'ordre technique bien précis, j'estime qu'il convient de laisser le sous-ministre adjoint y répondre. Il faudrait y répondre avec soin.

M. Williams: Monsieur le président, la section de chaussée qui fit l'objet d'une demande d'offres fut conçue expressément pour permettre la circulation ferroviaire sur sa crête, la circulation routière devant s'effectuer sur une structure en béton préfabriquée surélevée, de façon à réduire la largeur de la chaussée. La demande d'offres ne s'adressait pas à une traverse routière mais à une voie ferrée. Il est difficile de dire quelle partie de cette traverse serait éliminée, attendu que le plan n'est plus du tout le même s'il s'agit uniquement d'une voie carrossable. Vous parleriez alors d'une tout autre chose, et c'est là l'une des raisons qui nous ont portés à mettre ces offres de côté. Les plans étaient entièrement modifiés, et avec eux la hauteur de la crête, la largeur des sections et, évidemment, ce qui plus tard constituerait la section de route qui serait supportée par une structure préfabriquée.

M. Macquarrie: Advenant que l'on décide d'éliminer la voie ferrée, ce secteur de la traverse subirait-il des modifications majeure-

res? Je m'étonne, vu l'importance que vous semblez attacher à la voie ferrée, que vous n'avez encore pu obtenir un chiffre assez exact de la différence de coût. La grande importance que vous semblez attacher à la question de la voie ferrée pique notre curiosité à tous. J'estimais, et ici le profane se trouve toujours à son désavantage, que cette section Nouveau-Brunswick de la chaussée constituait plus ou moins une constante et que vous construiriez une section de la chaussée sur cette partie, ou fais-je erreur?

M. Williams: Non, comme j'ai cherché à expliquer, cette demande d'offre particulière visait uniquement la construction d'une chaussée pour chemin de fer. La route se situerait sur une structure surélevée placée au-dessus de la voie ferrée, de sorte que le coût de celle-ci n'a aucun rapport avec le coût d'une chaussée pour route, attendu que si l'on choisit l'un ou l'autre projet, la hauteur de la crête et la largeur de la chaussée qui forment les éléments constitutifs du projet se trouvent entièrement modifiées.

M. Macquarrie: N'avez-vous pas fait des calculs à ce sujet?

M. Williams: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que si vous cherchez à établir un rapport entre ces choses et les soumissions reçues, cela m'est impossible. L'une des raisons qui nous poussent à réétudier cette partie de la chaussée, c'est que si nous faisons abstraction de la voie ferrée, il pourrait s'avérer plus économique d'augmenter la hauteur et d'établir la route au sommet de la chaussée plutôt que sur une structure en béton élevée sur la chaussée beaucoup plus étroite que nous avons d'abord conçue. C'est justement là l'un des éléments qu'il nous faut réétudier à ce stade.

M. Macquarrie: Puis-je m'enquérir si, quant au projet complet, vous avez des chiffres au sujet du coût de la traverse en entier, dans un cas avec voie ferrée, et dans l'autre sans celle-ci? Il me semble que dans ce projet c'est ce pauvre vieux chemin de fer que l'on accuse d'être le grand coupable de l'accroissement du coût. C'est pour cette raison et dans l'intérêt public que j'aimerais avoir une idée de la grandeur du facteur que représente la voie ferrée dans le coût accru, et plus tard l'importance des autres facteurs qui se sont accrus rapidement.

M. Williams: J'estime que tout ceci doit être examiné dans le contexte des besoins particuliers de chaque mode de transport. Il ne fait aucun doute que le besoin se fait sentir de facilités accrues pour la circulation routière, et les études sur le transport qui ont été faites indiquent clairement que d'un bout à l'autre des provinces de l'Atlantique on prévoit une augmentation importante et progres-

sive du transport par camions. Par contre, on n'y prévoit pas d'accroissement du transport par rail. Nous parlons d'un projet qui couvre une période de 50 à 100 ans et il s'agit de décider s'il est opportun de fournir dès maintenant les fonds nécessaires à la construction d'une voie de transport par chemin de fer, lequel transport peut s'effectuer à l'aide des traversiers actuels. Vous avez là l'un des éléments qui doivent être pesés avant de décider s'il est sage de financer une voie ferrée dès maintenant.

M. Macquarrie: Monsieur le président, il est évident que je ne reçois pas les réponses qui pourraient m'être utiles. A mon avis, nous nous trouvons saisis de ce problème particulier parce que la construction d'une partie importante de la chaussée fut retardée et le contrat ne fut pas adjugé. Les raisons données par le gouvernement impliquent l'idée que le projet coûterait moins cher (ce ne sont pas leurs propres paroles) si l'on en retranchait la voie ferrée. J'estime que nous avons droit à des chiffres approximatifs en termes de dollars, et non pas simplement à des prévisions des besoins du transport pour l'avenir, afin d'expliquer pourquoi on a parlé de l'enlèvement de la voie ferrée à ce stade.

M. Williams: Dans l'étude des dépenses d'immobilisations (et ici nous comptons en termes de prévisions faites à divers moments mais tout ceci est relatif), nous avons considéré que nos estimations du projet y compris ou non la voie ferrée révélaient que le coût de celle-ci s'établissait dans un rapport d'environ un à trois. Si vous calculez le coût en termes du capital qu'il faudrait investir pour construire la voie ferrée autant que la route, celle-là représente un tiers.

M. Pugh: Pardonnez-moi d'interrompre, mais cela signifie-t-il qu'il en coûterait trois fois autant si l'on incluait le chemin de fer?

M. Williams: Non, c'est tout le contraire. La voie ferrée représente environ un tiers du coût global du projet. Si l'on combine les deux, le chemin de fer représente un tiers du coût global.

Le président: Monsieur Pugh, avez-vous fini?

M. Pugh: Non; c'était l'une des questions que je désirais poser. A l'occasion de l'établissement de vos estimations, avez-vous discuté avec les chemins de fer de leurs possibilités de transport par camions?

M. Williams: En effet, nous avons consulté les chemins de fer tout au cours de l'élaboration des plans, aussi loin en arrière que 1958. Ils ont participé aux discussions au sujet de leurs besoins en facilités.

M. Pugh: En se servant de voie ferrée?

M. Williams: C'est exact.

M. Pugh: Attendu que les chemins de fer font un commerce très considérable par camions, leur avez-vous demandé ce qu'ils comptaient faire advenant qu'on ne construisit pas de voie ferrée sur la chaussée, quels moyens de transport ils emploieraient, se serviraient-ils de camions, ou bien emprunteraient-ils les traversiers pour le transport des wagons?

M. Williams: Je crains que nous n'abandonions là un domaine relevant du ministère des Transports. Je ne transige pas avec les chemins de fer dans ce domaine.

M. Pugh: Le ministre pourrait peut-être répondre à cette question.

M. McIlraith: C'est un domaine qui relève de la ligne de conduite du ministère des Transports à l'égard des chemins de fer, mais je puis, je crois, répondre à votre question, si je vous comprends bien. Les chemins de fer possèdent actuellement un service de traversier pour franchir le détroit, et s'ils continuent à traverser par traversier, cela n'influera en rien sur ce qu'ils font actuellement car, contrairement au transport par véhicule à moteur, ils ne prévoient pas d'accroissement important de leur transport par rail; par conséquent un facteur tout différent entre en jeu dans nos calculs.

M. Pugh: Si vous ne construisez pas de voie ferrée, ne pensez-vous pas qu'une bonne partie des marchandises que le chemin de fer transporte sur l'île par traversier aura tendance à passer à l'industrie du camionnage?

M. McIlraith: J'ai bien peur qu'il me soit impossible de donner une réponse complète et satisfaisante à cette question pour la bonne raison que nous pénétrons ici dans le domaine de certaines études traitant de la conduite générale des chemins de fer.

M. Pugh: Cela semble être d'une extrême importance.

M. McIlraith: Je peux m'enquérir à ce sujet si vous désirez...

M. Pugh: Je vais poser ma question de la façon suivante: chaque fois que les chemins de fer ont été en grève l'industrie du camionnage s'est substituée, pas entièrement mais pour une bonne part, aux chemins de fer et a mené la chose à bonne fin. Croyez-moi, je ne cherche pas à présenter un mémoire en faveur du camionnage ou autre chose de la sorte, mais c'est là une expérience que le Canada a faite, non seulement dans les montagnes, mais aussi dans les prairies et, je suppose, dans les provinces de l'Est les plus éloignées également. Il faudrait chercher à savoir, si la voie ferrée est exclue de la chaussée, si celle-ci subira les contrecoups de l'absence de celle-là au point de vue de l'u-

sage qu'en feront les voitures d'agrément et les camions?

M. Williams: Je crois juste de dire que les recherches effectuées sur les futurs besoins du transport laissent prévoir, même au rythme actuel du transport par rail, un accroissement très considérable du camionnage dans l'île du Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse.

M. Pugh: Les prévisions démontrent-elles que l'accroissement du camionnage résulterait d'une diminution éventuelle du transport par rail?

M. Williams: Non, et encore ici mes renseignements sont tirés de rapports que j'ai lus mais dont je ne puis revendiquer la paternité; je n'ai pas non plus participé aux débats qui ont eu lieu. Toutefois, à mon avis ces rapports ne semblaient pas indiquer que le commerce des chemins de fer en souffrirait. Il s'agit simplement d'une prévision portant que le transport par camions augmentera considérablement.

M. Pugh: Exprimé en pourcentage, le transport par camion s'accroîtra-t-il à un rythme plus accéléré que celui par chemin de fer?

M. Williams: Oui.

M. Pugh: C'est ce que je cherchais à faire ressortir.

Je ne veux pas abandonner la question de cette chaussée, mais êtes-vous au courant qu'une étude ait été faite sur la chaussée reliant la terre ferme à l'île de Vancouver en Colombie-Britannique?

M. Williams: Non par le ministère des Travaux publics.

M. Pugh: A-t-on adressé une demande au gouvernement?

M. Williams: Je n'ai connaissance d'aucune demande particulière.

M. Pugh: A-t-on reçu une demande de la province de la Colombie-Britannique?

M. Williams: Pas que je sache.

M. McIlraith: Je n'ai connaissance d'aucune demande de cette sorte.

M. Pugh: Je suppose qu'il vaudrait mieux que j'envoie un télégramme au premier ministre Bennett.

Le président: D'après ma liste, la parole est maintenant à M. MacDonald, puis à M. Gauthier.

M. MacDonald (Prince): Il y a quelques instants le ministre ainsi que le sous-ministre adjoint mentionnèrent qu'on n'escomptait aucun accroissement du mouvement ferroviaire vers l'île du Prince-Édouard.

M. McIlraith: Je ne crois pas avoir dit qu'on n'escomptait aucune augmentation.

M. MacDonald (Prince): Vos propres paroles, je crois, furent: «nous n'escomptons aucun accroissement important».

M. McIlraith: En effet, c'est exact. En vérité, nous escomptons une augmentation de la circulation automobile. Ce sont deux choses fort distinctes.

M. MacDonald (Prince): Si vous possédez des chiffres à ce sujet, peut-être accepteriez-vous de nous en donner connaissance? J'estime qu'on devrait nous donner autre chose que des impressions. A mon avis il importe d'avoir un rapport ou des statistiques pour les dix dernières années exposant la situation du transport et par camion et par chemin de fer soit au point de vue poids, soit au point de vue nombre de voitures.

M. Williams: Cela n'est vraiment pas de notre compétence. Il nous faudrait obtenir ces chiffres du ministère des Transports et je vais m'enquérir s'ils sont disponibles.

M. MacDonald (Prince): J'estime qu'il importe d'avoir ces données parce qu'il me semble qu'une décision essentielle, à savoir si on installera une voie ferrée sur la chaussée, repose sur certains facteurs qui, d'après vous, ne sont pas de votre compétence, mais qui influenceront certainement sur la situation générale des habitants de l'île du Prince-Édouard, situation qui, je l'espère, est la raison première de la décision de construire la traverse.

M. Williams: Ces études sont effectuées par un comité interministériel sous la présidence du ministère des Transports à qui notre ministère ainsi que le ministère des Finances fournissent des renseignements.

M. MacDonald (Prince): On peut se procurer cette étude dès maintenant.

M. McIlraith: C'est exact.

M. MacDonald (Prince): A vrai dire, j'ai entre les mains un exemplaire de cette étude publiée il y a à peine quelques semaines et, je crois, la Commission du Transport maritime a effectué une étude approfondie sur ce sujet.

J'aimerais retourner en arrière et reprendre cette question parce que j'ai l'impression qu'il y a environ trois ans il y eut force débats à savoir si l'on installerait la voie ferrée sur la chaussée. Vraiment, j'ai l'impression qu'on avait pris la décision de ne pas installer de voie ferrée sur la chaussée, et puis, plus tard, mais antérieurement à l'annonce de juillet 1965, on renversa la décision ou, du moins, on décida qu'étant donné certains faits nouveaux, il faudrait poser une voie ferrée sur la traverse. Est-ce exact?

M. Williams: Je n'ai pas connaissance qu'on ait décidé de ne pas installer de voie ferrée.

M. MacDonald (Prince): C'était peut-être durant la période d'étude des experts-conseil, mais cette rumeur avait certainement cours dans les Maritimes et vraiment, à un temps donné, la question de savoir si la traverse comporterait une voie ferrée était discutée couramment dans le public. Pendant un certain temps, il y eut nombre de déclarations à l'effet qu'il n'y aurait pas de voie ferrée, et puis finalement, il fut entendu de façon non équivoque qu'il y aurait une voie ferrée.

M. Williams: Je n'ai connaissance d'aucune décision de ne pas l'installer sur la traverse.

M. MacDonald (Prince): Ai-je raison de dire qu'à cette époque il y eut beaucoup de discussion à ce sujet?

M. Williams: En effet; lorsque le comité interministériel étudiait la rentabilité de ce projet, il lui fallait naturellement consulter les compagnies de chemin de fer.

M. MacDonald (Prince): C'est exact.

M. Williams: Il lui fallait également consulter notre ministère afin d'obtenir des estimations des divers éléments.

M. McIlraith: Tout au cours de ce projet il fallut faire face à une grande difficulté, celle des innombrables conjectures et suppositions qui couraient longtemps avant que des décisions ne fussent prises, par suite du grand intérêt que l'on portait à ce projet. Admettant qu'il eût pu y avoir une raison au déclenchement des conjectures à ce sujet, celles-ci n'étaient pas fondées sur les faits. Nous avons là un phénomène universel qui d'ailleurs s'est reproduit au cours des derniers mois. Il s'est écrit et dit bien des choses qui ne correspondaient pas aux faits. Les événements confirmèrent certaines de ces rumeurs mais non d'autres.

M. MacDonald (Prince): Deux des suppositions qui eurent cours en juillet 1965 furent à l'effet que la construction serait en général terminée vers la fin de 1970 et qu'on dépense-rait environ 30 millions de dollars par année pour ce projet. On n'a qu'à consulter les prévisions budgétaires des déboursés réels pour se rendre compte qu'on est loin des 30 millions par année, et sauf quelques brèves mentions faites aux représentants des journaux et à la Chambre au début de 1966, ni le ministre ni aucun autre représentant du gouvernement n'a donné à entendre que le parachèvement de la traverse se situerait plus tard que 1970. Au fait, tout récemment le ministre des Transports laissa entendre qu'on n'avait jamais fixé la date du parachèvement.

M. McIlraith: C'est exact.

M. MacDonald (Prince): Je désire consigner au compte rendu, monsieur le président, à l'instant...

M. McIlraith: Avant que vous ne le fassiez, je désire affirmer clairement que c'est là l'une des suppositions que vous ne trouverez pas dans la déclaration que nous avons faite.

M. MacDonald (Prince): Je désire lire le communiqué de presse émis par le bureau du premier ministre le 8 juillet 1965. J'aimerais qu'il soit consigné au compte rendu parce qu'à mon avis il fait corps avec le fond de ces délibérations.

Cabinet du premier ministre
Communiqué

Date: le 8 juillet 1965 Pour publication: 10 h. du matin.

Le Premier ministre du Canada annonce aujourd'hui qu'on demandera cette année des soumissions pour la construction d'un passage composé d'un tunnel, d'un pont et de chaussées pour relier le Nouveau-Brunswick à l'Île-du-Prince-Édouard en traversant le détroit de Northumberland.

La construction de ce passage de neuf milles de longueur demandera au moins cinq ans et on prévoit qu'elle coûtera environ 148 millions de dollars.

La présente annonce, faite par M. Pearson conjointement avec le ministre des Mines et des Relevés techniques, l'honorable J. Watson MacNaught, marque la fin de dix années d'études détaillées et remplit ce que d'aucuns ont estimé une partie importante des conditions de l'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération en 1873.

Les ingénieurs disent de ce projet que c'est une entreprise technique d'une complexité sans égale.

Trois chaussées, en plus d'un pont de trois milles et d'un tunnel sous-marin mesurant presque un mille de longueur, permettront la circulation routière et ferroviaire entre l'île et la terre ferme.

Le tunnel, construit en béton prémoulé, passera sous une voie navigable de 1,000 pieds de longueur et d'au moins 32 pieds de profondeur.

On n'a jamais tenté de réaliser une traversée sur une telle distance, à un endroit où les conditions de marée, de température et de glace sont aussi mauvaises. Le seul projet dont la portée se rapproche à celle de la traversée du Northumberland est la traversée de la baie de Chesapeake, en Virginie, qui mesure 14 mil-

les de longueur. L'entreprise canadienne, toutefois, en plus de résoudre des problèmes de marée et de glace sans pareils, assurera un service ferroviaire aussi bien que routier.

On fera la première demande de soumissions en décembre. Les travaux sont censés commencer en avril prochain. Si les travaux avancent le mieux possible, ils devraient être terminés vers la fin de 1970. On dépensera une trentaine de millions de dollars par année.

Ceci porte la date du 8 juillet 1965. Je pourrais, si vous le désirez, continuer et lire en plus grand détail le côté technique de la chaussée, mais j'estime que ceci forme l'essence de nos présentes délibérations.

Si tant de gens sont sous cette impression, c'est que celle-ci leur fut transmise par le premier ministre en juillet 1965 avant que la publicité électorale ne se manifestât. M'est avis que si confusion il y a, ou rapports trompeurs, c'est en partie la faute de déclarations de ce genre.

J'aimerais reprendre un instant le débat sur la voie ferrée parce que j'estime que c'est une question épineuse; il me plaît d'apprendre que le gouvernement de l'Île du Prince-Édouard s'inquiète autant que nous de l'éventuelle suppression de la voie ferrée du projet de traverse du détroit de Northumberland.

M. Williams: Permettez, monsieur, que je vous interrompe pour un instant. La déclaration que vous avez lue mentionnait «au moins cinq ans» et 30 millions de dollars avec résultats optimums.

M. MacDonald (Prince): C'est exact, mais elle mentionnait également:

Avec avancement optimum, l'entreprise serait terminée fin de 1970.

Est-ce exact?

M. Williams: Avec réserves.

M. MacDonald (Prince): Il y a un tas de réserves, monsieur Williams. Elle mentionne aussi:

Les déboursés de chaque année s'élèveront à 30 millions de dollars.

Je ferai remarquer qu'il y a loin entre 10 millions ou 15 millions de dollars et 30 millions de dollars. Et l'année antérieure c'était encore moins; c'était quelque chose d'environ un million et demi de dollars. Vous ne soustendrez pas, j'en suis sûr, que des dépenses aussi modestes émergeant aux prévisions budgétaires au cours des deux dernières années

suffisent même de loin à assurer le parachèvement d'un projet de cette sorte pour 1970, ou même 1975.

M. Williams: Je le répète, la date de parachèvement était donnée sous réserves; ce ne serait pas avant cette date. Je ne puis rien ajouter là-dessus.

M. McIlraith: On a traité de ce sujet une fois de plus à Charlottetown, où on lui a accordé beaucoup de publicité, et on n'a pas semblé en faire de cas. Mais la télévision et la radio le montèrent en épingle, et on en discuta lors d'une assemblée particulièrement représentative à laquelle assistaient tous les députés de l'île. Permettez que je cite une des remarques que j'ai faites à cette occasion et que l'on développa.

C'est pourquoi je tiens à m'exprimer clairement. Nous allons poursuivre les travaux rondement, mais pour aucune considération accepterons-nous de compromettre la qualité de ce magnifique projet par fidélité à un programme établi. Nous sommes conscients de la complexité de l'entreprise et nous savons que nous aurons à faire face à toutes sortes de difficultés à chaque pouce des neuf milles de traverse.

Je pourrais peut-être mettre à jour d'autres mentions appropriées qui ressortent de la réunion des 12 et 13 juillet.

M. MacDonald (Prince): Et puis vous remettiez la construction de la chaussée de l'automne de cette année-là à mars de la présente année, et voilà que maintenant elle est remise indéfiniment. Comment pouvez-vous concilier ces retards avec votre déclaration?

M. McIlraith: Nous ne l'avons pas remise. Elle se poursuit conformément avec la déclaration, et c'est justement une chose qui ne fait pas de doute quant à cette traverse du Northumberland. Concernant cette déclaration, nous avons agi avec logique du commencement à la fin, et vous vous en rendez compte si vous consultez les dossiers. On n'en peut trouver de meilleur témoignage que votre propre déclaration sur une question de privilage il y a quelques jours à la Chambre des communes. Quiconque lit cela attentivement se rend compte comme nous avons été précis en tout ceci. Nous disions dans le document que nous comptions faire des appels d'offres pour la section Nouveau-Brunswick de la chaussée à la fin de 1966; en réalité nous avons fait les appels au début de janvier. Si l'on insinue que nous avons fait faux bond au programme dans une entreprise aussi complexe, je soulignerai que les ingénieurs et les gens de l'industrie, eux, ne le pensent pas.

M. MacDonald (Prince): N'ai-je pas raison de faire observer que la section de la chaussée

pour laquelle on est supposé avoir fait des appels d'offres l'automne dernier n'était autre que la section pour laquelle on aurait dû faire des appels d'offres le printemps dernier, la construction devant démarrer l'été dernier?

M. McIlraith: Non, vous faites erreur là-dessus.

M. MacDonald (Prince): Quand cette construction devait-elle commencer en premier lieu, et je ne veux pas dire après un ou deux ajournements ou après des modifications au programme ou peu importe le nom que vous désirez donner à ces changements?

M. Williams: Le 14 juillet 1966. Le premier des principaux appels d'offres aura lieu à l'automne de 1967. Nous ne sommes pas en mesure de préciser les dates. En général, l'appel d'offres couvrira une période de deux mois.

M. MacDonald (Prince): Non, je ne parle pas de cette période, mais de la période antérieure à cela, parce que c'était après les remarques faites par le ministre des Finances au sujet des modifications apportées au programme, à l'occasion de la présentation de son budget. Je veux dire au début, en juillet, et plus tard lors du premier coup de pelle en novembre, alors qu'on s'attendait que vous pourriez terminer les travaux vers la fin de 1970. A ce moment-là, quelle date aviez-vous fixée pour le parachèvement des travaux?

M. Williams: Le ministère n'a jamais dit que les travaux seraient parachevés en 1970.

M. MacDonald (Prince): Fin de 1970, ce n'est pas un avancement.

M. Williams: Il aurait pu, mais il n'a jamais dit qu'il terminerait en 1970.

M. MacDonald (Prince): Pourquoi alors mentionner l'année 1970? Ce jeu de sémantique est ridicule.

M. Williams: L'idée c'est que lors de l'annonce première du projet on pensait qu'avec un rythme optimal d'avancement l'ouvrage pourrait être terminé pour cette date; c'est toute l'idée.

(Texte)

M. Gauthier: Ma question s'adresse au ministre. Il nous intéresse d'abord et avant tout de savoir ce qu'il va en coûter au...

Le président: Voulez-vous attendre un instant, s'il vous plaît? Monsieur Gauthier.

M. Gauthier: Il nous intéresse d'abord d'en connaître le coût. On vient d'entendre certaines discussions un peu discordantes. J'ai compris que s'il en coûte environ 200 millions de dollars pour desservir une population d'environ 250,000 habitants, le projet à mon avis est alors, à ce moment-là, inacceptable. Mais le ministre nous a dit tout à l'heure qu'en 1959,

on en avait estimé le coût à 23 millions de dollars. Je voudrais d'abord savoir si ce montant correspond au coût total du projet avec voies ferrées et voies routières?

(Traduction)

M. McIlraith: Tout d'abord, j'aurais une question à éclaircir. Je ne crois pas qu'on puisse jamais élaborer ce projet destiné à desservir les cent mille personnes de l'île seulement parce qu'il est tout à fait différent. Il réunit ainsi deux provinces qui ne pourraient l'être autrement. Nous n'avons jamais considéré ce projet comme un service rendu uniquement aux habitants de l'île, car le revenu provenant de la traversée sera partagé également avec ceux qui sont en dehors de l'île. Je veux éclaircir ce sujet qui, si j'en ai bien compris la traduction, formait la première partie de votre question.

M. MacDonald (Prince): Monsieur le président, puis-je faire quelques observations et additions aux déclarations du ministre. Pour justifier ce projet, pourrais-je vous rappeler la formidable subvention annuelle que verse actuellement le gouvernement dans le but de maintenir le service de bac qui, nous l'espérons, sera réduit ou abandonné avec la construction d'une traversée.

M. McIlraith: Oui, c'est exact. L'obligation de fournir un accès au continent, vous pourriez la croire ou non incluse dans les ententes de la confédération, si vous avez étudié les accords de l'époque, mais pour moi elle constitue une obligation très réelle.

Si nous considérons maintenant les 23 millions, messieurs Williams et Lalonde pourront peut-être compléter mon exposé, ce montant, suivant la prévision originale, était celui du coût en capital requis pour ajouter les services du chemin de fer. Je m'excuse; peut-être devrais-je recourir aux explications techniques meilleures et plus complètes de monsieur Williams, car elles pourraient être la clé de toute la question.

M. Williams: Monsieur le président, les 23 millions se rapportent aux frais qui seraient payés. Cela représenterait le coût réel ou la valeur des terres de la plage qui seraient inondées lors de la construction d'une chaussée, car le changement de la marée et la hausse du niveau d'eau à différents endroits le long de la côte inonderaient des propriétés, des chalets, des bâtiments du quai et autres. Ce n'était pas le coût du projet.

(Texte)

M. Gauthier: Nous pouvons donc conclure que ces 23 millions de dollars ne se rapporteraient pas à la construction elle-même, mais seulement aux dommages causés par la construction.

(Traduction)

M. Williams: Non, ce n'est pas nécessairement tout le dommage. C'était l'évaluation des terres et des installations qui seraient inondées lorsque toute la chaussée serait construite.

(Texte)

M. Gauthier: Pour en revenir au coût du projet, est-ce que le ministre accepte les avancés de tout à l'heure, savoir, qu'il en coûtera 23 millions de dollars par année durant cinq ans?

(Traduction)

M. Williams: \$150 millions, ou \$30 millions par année pendant cinq ans, tel est le coût prévu du projet établi en juillet 1965 lorsque le premier ministre l'a annoncé.

(Texte)

M. Gauthier: J'aimerais connaître un autre détail. Le ministre nous a dit que du côté du Nouveau-Brunswick la chaussée aurait 2 milles de long sur un parcours de 9 milles: j'aimerais savoir si, du côté de l'Île du Prince-Édouard, la chaussée sera aussi longue? J'aimerais avoir des précisions sur la longueur des chaussées du pont et du tunnel.

(Traduction)

M. Williams: Monsieur le président, monsieur Clarke pourrait peut-être en expliquer les éléments.

M. G. T. Clarke (ingénieur en chef, ministre des Travaux publics): Je vais indiquer sur la carte la partie de la chaussée qui provient des rives du Nouveau-Brunswick; puis vous avez la partie du pont; l'île semblable à une chaussée et servant de transition à la sortie du pont; la section du tunnel; en sortant du tunnel vous accédez à une rampe ou à une chaussée.

(Texte)

M. Gauthier: A propos de la section du milieu, quelle distance existe-t-il entre les deux chaussées?

(Traduction)

M. Clarke: Dix-huit mille sept cent cinquante pieds, ce qui donne trois milles et demi.

M. Gauthier: Et le tunnel?

M. Clarke: Le tunnel a 7,000 pieds de long en incluant les voies d'accès. Il y a 4,000 pieds entre les tours d'aération.

M. McIlraith: Vous devriez peut-être expliquer l'importance de la déclivité requise du chemin de fer.

M. Clarke: Je vais vous indiquer la sortie du pont. La voie carrossable passe sur le niveau supérieur du pont, tandis que le chemin de fer repose sur le niveau inférieur. La voie carrossable pourrait avoir une déclivité de quatre pour cent; le chemin de fer a une déclivité d'environ 1.9. Dans la partie du tunnel, le chemin de fer est à 1.9. Pour déterminer la longueur, il faut 32 pieds d'eau au-dessus du sommet du tunnel de sorte que ce point devient fixe. Puis à partir de ce point, pour remonter à la terre, vous tracez vos degrés de déclivité dans chaque direction. C'est une coupe transversale du tunnel, route à deux voies et le chemin de fer au centre venant des voies d'accès de la chaussée, votre tunnel puis vous remontez en sortant du tunnel.

(Texte)

M. Gauthier: Maintenant je m'adresse de nouveau au ministre. Le prix dont il nous a parlé, estimé à environ 150 millions de dollars en tout, est simplement celui d'une voie routière. Vous supprimez donc le chemin de fer pour ne construire qu'une voie routière qui coûtera 150 millions de dollars.

• (11.02 a.m.)

[Traduction]

M. McIlraith: Non, aucune décision n'a été prise, et je veux que ce soit clair, pour faire disparaître le chemin de fer. Les offres reçues démontrent qu'après avoir autorisé une augmentation des frais de construction, à cause de ces éléments, cette augmentation a été très importante; les frais du projet se sont fortement augmentés. Actuellement on étudie le projet en détail pour connaître le coût occasionné par les différentes modifications, y compris celles qui ne comportent pas de voie ferrée. En parlant de la décision du gouvernement de n'accepter aucune des soumissions reçues et de reprendre le projet, j'ai ajouté que le coût, y compris la voie ferrée et la traversée, pourrait être plus élevé. Je cite un passage de nos pourparlers avec le premier ministre Campbell:

A sa requête le gouvernement a accepté, dans une nouvelle évaluation du projet, d'étudier...

et voici un élément qui semble avoir été négligé.

...si on pouvait adopter une méthode simplifiée d'inclure la voie ferrée sur la traversée.

Je ne veux pas essayer de définir cela actuellement, mais ce à quoi vous devez penser est de savoir si le projet est réalisable et s'il apporte une amélioration au montant du coût. Je ne sais pas si la traversée de chemin de fer utilisée à certaines heures de la journée, disons, est réalisable, car je n'en ai pas d'idée, mais il se pourrait bien qu'on n'ait pas étudié cet élément. Si vous deviez me demander quel serait l'effet sur le coût en faisant cela, je ne pourrais pas vous le dire. On est à réévaluer le sujet du point de vue usage de la traversée; un certain nombre d'heures par jour, je dirais, rencontreraient bien les intérêts du chemin de fer et des usagers des chemins de fer, s'ils pouvaient ainsi s'y rendre, et ce point de vue était d'ailleurs acceptable.

Comme je l'ai dit, cette phrase particulière de l'exposé semble avoir été négligée. Or, elle peut ne rien contenir, au point où nous en sommes, je ne sais pas.

M. Macquarrie: Puis-je poser une question supplémentaire? Quelle attitude le gouvernement a-t-il adoptée devant la requête du premier ministre?

M. McIlraith: Eh bien, elle était exactement celle de l'exposé. Nous allons faire une réévaluation.

M. Macquarrie: En d'autres termes, sans la voie ferrée.

M. McIlraith: Non, non. Nous allons réévaluer tous les frais pour nous assurer si nous pouvons reprendre le projet dans le but d'en réduire les frais, et aussi, à la lumière de l'expérience des soumissions que nous avons eues de quatre compagnies contractantes offrant de très bons arrangements, pour réévaluer le coût de tout le projet avec ou sans la voie ferrée ou en variations, changements du projet, par suite des révélations sur le montant des frais que les soumissions réelles avaient faites.

M. Macquarrie: Dans ce cas, quels étaient le sens et la valeur de votre expression: «Nous avons consenti à sa requête» si, de fait, vous alliez le faire quand même?

M. McIlraith: Non. Je n'ai pas dit cela. Ce qu'il demandait était ici. Je crois que l'exposé est précis. Nous lui avons fourni toute l'attention et tous les renseignements que nous avons communiqués au comité. Il a demandé, je vais relire:

A sa demande, lors de la réévaluation du projet, le gouvernement a accepté d'étudier si on pouvait réaliser une méthode simplifiée incluant la voie ferrée sur la chaussée.

M. Macquarrie: N'eût été sa demande, quel aurait été le sujet de votre étude? Voilà ce que je voudrais savoir.

M. McIlraith: Tout le projet, pour maintenir les frais dans une limite raisonnable, et ceci comprendrait la question si le tunnel devrait être allongé ou raccourci, si on devait allonger ou raccourcir le pont, s'il y avait un moyen d'éliminer un facteur. Il comprendrait, de plus, une réévaluation complète du projet pour arriver à ces coûts à la lumière de ceux que les soumissions ont révélés et transposés dans les autres éléments de la traversée plutôt que restreints à la section de la chaussée située sur le côté du Nouveau-Brunswick.

M. Macquarrie: Eh bien, je voudrais savoir ce que sa demande a fait ajouter à votre réévaluation?

M. McIlraith: Exactement ce qu'il dit ici:

A sa demande, lors de la réévaluation du projet, le gouvernement a accepté d'étudier si on pouvait réaliser une méthode simplifiée incluant la voie ferrée sur la chaussée...

M. Macquarrie: Vous ne l'auriez pas fait s'il ne l'avait pas demandé?

M. McIlraith: Non, cela n'avait pas été fait auparavant et n'avait pas été envisagé dans la réévaluation et il avait demandé un nouvel élément. Il a dit: «Or, ce faisant, soyez tout à fait certains de voir s'il n'est pas possible de réaliser le terme que j'ai utilisé, une méthode simplifiée ou un usage restreint des chemins de fer.» Voilà ce qu'il a proposé et nous avons consenti à le faire pour lui, car il exerçait une très forte pression.

M. Macquarrie: De sorte que vous examinez la possibilité d'un usage complexe ordinaire des chemins de fer ou de ne pas les utiliser?

M. McIlraith: Ce serait correct, un usage ordinaire des chemins de fer ou de ne pas les utiliser, oui.

M. Macquarrie: Je comprends; merci.

M. MacDonald (Prince): Monsieur le président, j'ai une autre question supplémentaire à poser sur ce point. En analysant ce projet simplifié, n'êtes-vous pas en face des mêmes facteurs que vous vouliez éviter, ceux de la déclivité et du poids?

M. McIlraith: Oui, vous affronterez ces mêmes facteurs, mais souvenez-vous que vous les affrontez à la lumière d'un très bon exemple de frais occasionnés par les différents facteurs. Nous savons, par exemple, lorsque vous abordez les voies d'accès du tunnel, qu'on doit y employer certaines formes de construction. Nous savons que nous pouvons évaluer beaucoup plus exactement les frais de certaines parties qu'auparavant. Il est peut-être dangereux pour un profane d'analyser ces questions, mais il est juste de remarquer que quelques facteurs des soumissions sont exactement les mêmes que sur l'évaluation originale; et quelques-uns des facteurs étaient nettement tirés des prévisions originales. Et vous devez évaluer les autres éléments contenus dans le coût total en relation avec les facteurs précédents qui étaient fortement augmentés. Voilà la question.

M. Loiseau: Monsieur le président, j'ai une simple question à poser. Au lieu de deux sections de tunnel, a-t-on étudié la possibilité de construire un pont du Nouveau-Brunswick à l'Île du Prince-Édouard? En d'autres termes, le coût serait-il différent, monsieur?

M. Williams: Il a été le sujet de l'examen et de l'étude du début, et, selon les prévisions d'alors, le coût était sensiblement plus élevé qu'une combinaison de ceux-ci.

M. Loiseau: Plus élevé?

M. Williams: Oui, car dans les parties relativement peu profondes, vous vous trouvez dans une situation où une chaussée serait relativement bon marché. A mesure que vous vous avancez en eau profonde, naturellement, la chaussée devient de plus en plus chère.

(Texte)

Le président: Vous avez la parole, monsieur Gauthier.

M. Gauthier: Monsieur le ministre, nous pouvons toujours retenir que même avec la méthode simplifiée dont vous avez fait mention au sujet de la voie ferrée, il en coûtera toujours au minimum un tiers du coût total pour installer cette voie ferrée.

[Traduction]

M. McIlraith: Pour un fonctionnement normal, c'est à peu près juste.

M. Isabelle: Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser. Ce programme est-il conjoint?

M. McIlraith: Non, c'est un programme du gouvernement fédéral.

M. Isabelle: Si vous simplifiez la méthode dans votre réévaluation, aurez-vous une mini-chaussée et un mini-chemin de fer?

M. McIlraith: Je ne puis pas prévoir ce que les ingénieurs présenteront et recommanderont.

M. Isabelle: Nous savons très bien que de nos jours le transport par chemin de fer est une chose démodée; je me figure que dans le cours des 15 prochaines années les chemins de fer disparaîtront. J'espère que le gouvernement les fera disparaître de son projet, afin d'éviter que ce qui est arrivé au pont Jacques-Cartier se répète: la voie ferrée est encore là, mais n'est jamais utilisée. Je puis me représenter le bon vieux pont interprovincial traversant ici avec des voies ferrées inutilisées. Je crois que ce moyen de transport sera remplacé par quelque autre méthode dans un avenir rapproché.

M. McIlraith: Eh bien, je ne sais pas si je puis accepter tout cela. Je me rends compte du changement rapide dans ce domaine, mais nous avons présumé par suite de notre information que l'île a besoin du chemin de fer. Cette supposition n'est pas sans fondement; elle provient d'une évaluation de ces facteurs.

M. Isabelle: Oui, mais ce n'est que pour réduire les frais, comme on l'a dit. Vous êtes en face d'une alternative, soit de mettre la voie ferrée sur la chaussée ou de ne pas la mettre.

M. McIlraith: Nous affrontons l'alternative, soit de fournir le service de chemin de fer de cette manière si, en ce faisant, les frais d'immobilisations sont économiquement raisonnables, soit de procurer aux chemins de fer un bac pour la traversée des marchandises. Mais nous avons toujours supposé que nous devons fournir cette voie ferrée, qu'ils ont besoin d'un chemin de fer et que cela va continuer. Nous n'avons pas fait d'autre supposition, mais celle-ci a été faite, comme je l'ai dit, non sans fondement, mais en se basant sur une information que nous ont fournie les spécialistes du ministère des Transports et les fonctionnaires des chemins de fer.

M. Isabelle: Alors, vous subventionnez le transport par bac.

M. McIlraith: Oui, très fortement. Il est très cher.

M. Isabelle: Coûte-t-il très cher?

M. McIlraith: Oui.

M. Isabelle: Il serait meilleur marché par mini-rail.

M. McIlraith: Oh, je n'aime pas le mot «mini-rail» dans ce contexte. Il s'agit d'un projet considérable, compliqué et je ne crois pas que tout y soit «mini». C'est un projet vraiment difficile qui demandera un jugement sûr et sensé et une application soutenue pour le réaliser dans le meilleur intérêt du pays et voilà ce que nous voulons faire.

Une voix: Bons ingénieurs.

M. McIlraith: Certes, je crois que nous avons de bons ingénieurs.

M. Isabelle: La dernière question, monsieur le ministre; pouvez-vous nous dire combien de temps faudra-t-il pour réévaluer le projet entier? Faudra-t-il 25 ans?

M. McIlraith: Non.

M. Isabelle: Parce que lorsqu'il s'agit de ponts, il faut habituellement 25 ans, suivant notre expérience dans le domaine.

M. McIlraith: Vous parlez des ponts des alentours d'ici. Nous n'avons aucune difficulté à obtenir le concours de tous les gouvernements comme nous le faisons pour les ponts des alentours. C'est un projet fédéral et nous obtenons une bonne coopération des gouvernements provinciaux, d'ailleurs nous les tenons bien au courant. Mais fondamentalement il s'agit d'un projet fédéral, ce qui veut dire que pour prendre des décisions sur les questions de génie ou autres, nous ne subissons pas les délais que nous avons pour les ponts ou la perspective auxquels vous pensez.

M. Isabelle: En d'autres termes, nous pourrions dire que lorsqu'il ne s'agit que d'un projet fédéral, il se réalise plus rapidement.

M. McIlraith: Je crois que la supposition est juste.

(Texte)

Le président: Prendront la parole monsieur Leblanc et ensuite, monsieur MacDonald (Prince). Monsieur Leblanc, vous avez la parole.

M. Leblanc (Laurier): Récemment à Montréal, on a inauguré le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et d'après ce que j'apprends ici à propos de votre pont-tunnel, il semblerait que les procédés qui ont servi à la construction du tunnel, c'est-à-dire à construire le tunnel en dehors de l'eau—les anciens appelaient ça «dans l'eau, en cale-sèche»,—seraient à peu près les mêmes.

Cependant, le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine est évidemment beaucoup moins long que le pont-tunnel dont vous proposez ici la construction. Avez-vous l'intention d'utiliser le même procédé, i.e. le procédé du caisson, pour la construction du tunnel du Northumberland?

M. McIlraith: J'ai assisté à l'ouverture du tunnel dont vous parlez et je ne vois rien de comparable entre le tunnel que vous avez mentionné et celui qui est prévu dans la traversée. Par exemple, tout ce que vous avez à faire est de passer en voiture dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et vous remarquerez la déclivité immédiatement. L'importance de la déclivité est immédiatement apparente. Il faut aussi examiner attentivement la différence de longueur et de profondeur sous l'eau. Elles sont très différentes et monsieur Williams devrait peut-être compléter ma réponse et fournir d'autres détails.

M. Williams: Monsieur le président, messieurs, dans la méthode suivant laquelle un élément préfabriqué serait remorqué sur l'eau puis coulé en des chenaux dragués pour être ensuite recouvert, les principes fondamentaux seraient les mêmes. D'après la mention du ministre, il y a des différences importantes en fonction du lieu et des exigences. Le projet actuel comprend une travée pour la voie ferrée et une autre pour la route carrossable, de sorte que le problème de l'aération devient plus difficile à résoudre. Le ministre a déclaré que les problèmes étaient considérables. Il s'agit d'une section plus longue.

M. McIlraith: Nous devons étudier la température des détroits.

M. Williams: Oui.

M. McIlraith: Lorsqu'il s'agit de construction dans les détroits, on ne peut comparer la température à celle de Montréal.

M. MacDonald (Prince): Monsieur le président, on a fait quelques commentaires sur la possibilité éventuelle de la fin du transport sur rail dans ce pays. J'y vois un manque de perspicacité, peu importe la région dont on parle. En réalité, lorsque je consultais mon collègue de gauche, je me rappelais les études considérables qu'on effectue actuellement et qui pourraient apporter un changement radical au transport par voie ferrée. Il peut s'agir de voyages à plusieurs centaines de milles à l'heure, par avions à propulsion ou par embarcation du genre de l'aéroglesseur Hovercraft. Je crois donc que la circulation sur rail, sous une forme ou sous une autre, durera encore longtemps, surtout pour le transport des marchandises lourdes.

Je voudrais mentionner ici plusieurs facteurs qui revêtent une importance particulière pour l'île du Prince-Édouard. Nous transportons un grand nombre de marchandises par rail chaque année. Nous recevons un volume considérable de carburant, d'engrais chimiques, divers matériel lourd, des matériaux de construction, du gravier, de l'acier et autres choses semblables. Nous expédions, naturellement, les pommes de terre qui sont notre exportation principale, d'autres végétaux et une petite quantité de poissons.

Un des problèmes spéciaux de l'île du Prince-Édouard est que nous transportons presque autant de wagons vides que pleins soit en direction de l'île, soit vers l'extérieur. La simple raison en est qu'il est presque impossible d'envisager de transporter un wagon chargé en dehors de l'île, le conduire à destination, le décharger, le charger de nouveau de marchandises destinées à l'île du Prince-Édouard et le ramener. Pour appuyer cet énoncé, je vous dirai que de 1959 à 1964 il y a eu une moyenne de quelque 28,000 expéditions de wagons pleins allant vers l'île ou en sortant, mais on a transporté un total de 55,000 wagons; donc 27,000 ont été transportés à vide. En examinant une année plus récente, je vois que quelque 15,500 wagons chargés sont entrés dans l'île, de sorte que nous devrions affronter ce terrible problème si nous ne devions utiliser que les camions.

A mon avis, il y a peu d'expéditeurs qui croiraient réaliser une économie en chargeant un camion, disons à Charlottetown ou à Summerside, en le conduisant à Montréal, Toronto ou Boston et le ramenant vide. Même ramener un camion chargé à 65 p. 100 augmenterait considérablement le coût. Si nous faisons un calcul approximatif, un camion chargé à 65 p. 100 ramené à Toronto ou Montréal nous obligerait à au moins doubler nos taux d'expédition et parfois, avec du matériel spécial, nous devrions les tripler quand il s'agit du transport allant vers le centre du Canada ou en provenant.

Si quelqu'un ne croit pas que ce soit judicieux, il n'a qu'à considérer les difficultés que nous rencontrons à entrer en concurrence avec le système actuel de subventions au transport de marchandises qui entrent dans les provinces maritimes ou qui en sortent et surtout dans l'île du Prince-Édouard. Ainsi se posent certains problèmes dont nous devons certainement tenir compte.

Une autre question générale que j'aimerais discuter est la proposition que le ministre

présentait à la Chambre, et encore aujourd'hui au Comité, que l'une des possibilités serait l'établissement d'une traversée éliminant la voie ferrée et en même temps la mise en service restreint d'un bac pour le transport par rail. J'aimerais bien connaître l'opinion des chemins de fer nationaux sur ce sujet, car je suis porté à croire qu'ils trouveraient très difficile d'exploiter ce service, et que, s'il le fallait, ils n'emploieraient pas un «bac» mais des «bacs». Suivant leur point de vue, ce ne serait pas pratique. Ils auraient sûrement besoin d'avoir un second bac pour faire face à la lourde circulation saisonnière, au danger d'avarie de temps à autre et au radoub annuel.

A mon avis, une étude complète sur ce sujet devrait être entreprise non seulement par les experts-conseils de la Northumberland dont le domaine principal est dans la construction, mais aussi par des groupes comme la Commission de transports maritimes, cet organisme de renseignements qui a effectué récemment une étude sur les transports. Nous courons le danger de payer à la fin un prix élevé pour l'établissement d'une traversée et d'imposer au gouvernement de verser une subvention annuelle pour le transport ferroviaire. Le seul espoir d'un gouvernement serait le retrait éventuel progressif du transport ferroviaire, ce qui ne serait certes pas encourageant ni avantageux pour l'Île du Prince-Édouard. Nous affrontons donc ici un problème très grave.

Je doute un peu de l'efficacité du projet simplifié, car, selon moi, vos frais ne seront pas réduits d'une façon importante. Si vous optez pour un projet simplifié, vous vous heurtez encore au problème de la déclivité et à celui du poids. Vous éliminerez la section double dont nous avons parlé en fonction des parties du pont et de la chaussée, mais je ne crois pas que vous changiez fondamentalement les sections du tunnel, car il ne serait pas concerné essentiellement.

Alors nous choisirons deux parties de la traversée exclusivement et ces deux parties ne seront pas atteintes d'une façon essentielle. Je crois que ce serait un pieux désir que de l'envisager comme une possibilité et je serais intéressé, même à cette date rapprochée, d'en connaître la différence. Je me rends compte que je ne puis pas produire un chiffre ici, mais peut-être pourrez-vous évaluer la différence de pourcentage existant entre le coût de la voie ferrée dans un projet simplifié et le coût de la voie ferrée dans le projet que nous étudions actuellement.

M. Williams: Monsieur le président, si on me permet de parler du premier point concernant la nécessité de considérer tout le système de transports, cela a été fait. Les rapports dont vous parlez forment la base de nos examens et l'utilisation des chemins de fer n'est certes pas discutée par les Travaux publics intéressés à la construction mais par les Transports. Cela fait partie de leur examen général. Ce doit être étudié quand nous aurons les chiffres concernant la construction de cela et des autres possibilités.

M. MacDonald (Prince): Il est également vrai de dire, monsieur Williams, qu'il se présentera des occasions de contacter le ministère des Transports du gouvernement provincial et la Commission de Transports maritimes qui auraient un grand nombre de renseignements et qui prendraient une position rigide dans la mesure où ils seraient vraiment touchés par de tels changements?

M. Williams: Je sais qu'il y a des relations entre les deux. Évidemment, il y en a dans la préparation de tous ces rapports. Je suis tout à fait certain que ces contacts existent, mais ils ne me concernent pas en particulier.

En ce qui concerne le prix du chemin de fer simplifié, comme vous dites, je ne puis pas présenter d'évaluation et je ne peux même pas donner une proportion par suite des différentes questions que vous avez soulevées. A ce stage, nous ne savons pas ce que seront les simplifications. Nous ne pouvons pas le faire tant que nous ne nous intéresserons pas aux chemins de fer. Qu'est-ce qui leur convient? Que peuvent-ils faire? Alors à ce stage, je ne puis vous fournir aucune idée de ce que ce sera, mais il y a une autre idée que nous examinerons.

M. MacDonald (Prince): On a omis une chose et je m'empresse de la mentionner pour m'assurer qu'elle fait encore partie du projet. Lorsque le projet a été annoncé et encore l'échéance passée quand on a élucidé un détail du projet aux sessions de Charlottetown, on a mentionné qu'on prendrait des dispositions visant toute la traversée en premier lieu des deux voies de circulation et dans un avenir prévisible l'extension sans grands frais à quatre voies. Je suppose que cette disposition prévoira des plans pour l'élargissement du pont, de la chaussée et du tunnel. On envisage encore qu'on maintiendra cette disposition de sorte que, disons, dans l'espace des 15 à 20 prochaines années, et je pense en particulier à la grande circulation touristique de l'été, nous pourrons l'étendre aux quatre voies?

M. Williams: Voilà encore un sujet d'étude. Il intéresse essentiellement le projet et nous en examinons maintenant le coût. Nous devons examiner le coût de l'extension, ce que celle-ci apportera en capital maintenant ou ses possibilités dans l'avenir; tout cela fera partie de l'étude du coût.

M. MacDonald (Prince): N'aurais-je pas raison de suggérer que si on ne prend pas de disposition concernant un élargissement éventuel à quatre voies, il sera presque impossible ou son prix sera si inabordable qu'il est très douteux qu'on en étudie la possibilité à une date ultérieure.

M. Williams: Voilà mon impression. Voilà pourquoi on a ainsi établi le projet dans sa première étape de réalisation. Il serait relativement facile de l'élargir à très bon marché et nous devrions l'étudier de nouveau. Mais je ne prédirai pas à ce stage le projet éventuel que proposera un autre examen, mais il y aura certes un élément pour une route à deux voies avec le coût d'extension à quatre voies.

M. MacDonald (Prince): Vous avez dit que dans le premier projet il était relativement facile de prévoir quatre voies. Proposez-vous que si nous abaissons le sommet de la voie carrossable du second niveau au premier, ce projet coûtera beaucoup plus cher que l'autre?

M. Williams: Je ne puis affirmer, catégoriquement, que si, mais par exemple, si vous avez une jetée solide, manifestement, pour installer deux autres voies, vous devez prévoir 30 pieds de plus pour la largeur initiale. Dans le cas d'un pont, ce fut là une des raisons pour lesquelles le premier contrat concernant la chaussée comprenait une chaussée étroite, la voie ferrée en bas et la grande route au-dessus, car vous pouvez suspendre en porte à faux deux autres voies sur le pont, ce qui est relativement simple.

Toutes ces possibilités doivent être étudiées à nouveau; pouvons-nous épargner de l'argent en optant pour l'une ou l'autre de ces solutions, d'après les prix que nous possédons?

M. MacDonald (Prince): Ainsi, voilà un autre facteur intéressant. Pour épargner de l'argent en excluant ou simplifiant la circulation sur voie ferrée, nous nous privons, peut-être, en fait, de toute possibilité d'expansion éventuelle en raison du coût que représente la circulation des grandes routes.

M. Williams: Non, il n'en est rien. Nous nous plaçons toujours du point de vue de la circulation. Nous devons fournir des extrapolations sur la circulation et celles-ci sont fondées, non sur une période de 10 ou 20 ans,

mais sur une période plus longue encore, parce que manifestement tout ce que nous allons construire devra servir de 50 à 100 ans.

M. MacDonald (Prince): Mais il me semble, et encore une fois, si M. McIlraith se qualifie de profane, je ne sais ce que je fais au sein de ce Comité parce que j'en connais certainement moins que lui, et que je suis moins versé que lui dans ce domaine, mais il me semble, dis-je, que si nous en arrivons à devoir accepter une grande route directement située sur la chaussée même sans savoir ce que nous aurait coûté approximativement le pont, votre ministère, et peut-être le gouvernement, risquent d'être encore plus portés à ne pas accorder cette somme. Sans aucun doute, devant les événements de ces derniers mois, les perspectives, à mon avis, sont plutôt minces.

M. Williams: Je ne puis que répéter que nous sommes chargés de construire une grande route à deux voies, susceptible d'être élargie jusqu'à quatre voies au fur et à mesure que les prévisions sur la circulation l'exigeront. Voilà ce que nous voulons.

M. MacDonald (Prince): Si vous me permettez de revenir sur une observation formulée par le ministre un peu plus tôt à propos de la dernière soumission qui ne fut pas acceptée, ce dernier a avancé qu'un certain nombre des facteurs, cinq facteurs en tout, sauf erreur, sont compris dans cette soumission, portaient sur, et je crois que trois d'entre eux portaient presque entièrement sur les montants d'argent prévus par le ministre dans son appel de soumissions, et que seulement deux facteurs présentaient des frais excédentaires. Une simple opération mathématique laisse entendre que les facteurs excédaient de beaucoup les prévisions, les dépassaient de plus de 100 p. 100. Est-ce le cas, ai-je raison de le croire?

M. Williams: Oui, certains articles variaient de 100 p. 100.

M. MacDonald (Prince): Quels articles particuliers?

M. Williams: Le roc dur.

M. MacDonald (Prince): Le roc dur?

M. Williams: Oui.

M. MacDonald (Prince): Pourriez-vous nous expliquer brièvement, possiblement pas trop brièvement, pourquoi les prévisions budgétaires de votre ministère, particulièrement avec les renseignements qui sont à votre disposition, s'écartaient tellement de la plus basse soumission, et je ne parle que de la plus basse parce que manifestement les autres dépassaient ces prévisions de bien d'autres millions encore?

M. Williams: Pas tout à fait; les deux plus basses soumissions ne dépassaient pas de plus de \$400,000 le montant de 42 millions, ce qui n'est pas énorme. A mon avis, le roc de revêtement peut donner lieu à deux sortes de soumissions, et être évalué de deux façons générales. Cette partie du projet est souhaitable en ce qu'elle assure le travail à la compagnie, lui permet de s'établir sur les lieux, avec l'expérience et les installations en sa faveur. Elle stimule véritablement les gens à vouloir obtenir le contrat.

Maintenant, il est aussi vrai que cette partie du contrat exige d'importantes immobilisations et nous avons déjà réservé une somme pour les immobilisations nécessaires; mais ces immobilisations ne sont qu'un paiement de subventionnement pour leur permettre de commencer les travaux avec un certain montant d'argent avant même d'avoir réalisé quoi que ce soit. Elles ne représentent nullement les immobilisations totales pour ce genre de travail; elles portent sur l'équipement; sur les carrières, sur l'établissement des moyens de transport pour déménager le matériel; et dans ce domaine, nos pronostics étaient bien au-dessous de la réalité, si ce ne sont les pronostics des conseillers.

En établissant leurs prévisions, ces derniers n'ont pas consulté les sommités de leur branche pas plus qu'ils n'ont agi à titre d'ingénieurs; ils se sont adressés aux entrepreneurs pour essayer d'évaluer à combien s'élèveraient les soumissions et les prix. Cet élément révélait beaucoup d'importance pour les compagnies qui présentaient des soumissions.

Chaque compagnie avec laquelle j'ai parlé, et j'ai parlé aux représentants des quatre compagnies, a déclaré ceci: Il n'est pas question que nous prenions des risques. Nous aimerions être les premiers à obtenir les contrats, nous voulons obtenir le travail, mais nous préférons effectuer un placement pour lequel nous aurons perçu notre argent d'avance; ainsi, ceux qui présenteront des soumissions la fois suivante devront jouer contre nous, alors que nos installations et notre argent seront déjà sur les lieux. Avec les réserves d'argent et le crédit qu'ils possèdent en ce moment, ils veulent placer leur argent dans ce projet et tenter leur chance la fois suivante plutôt que d'agir dans l'autre sens. C'est un élément fondamental de leur raisonnement. Ils ont amorti la totalité de leur capital selon leurs prévisions, de façon à en utiliser une bonne partie lors de contrats subséquents dont ils sont au courant. Nous leur avions également dit quand les travaux devaient commencer.

D'autres éléments venaient compliquer le tableau, dont la source du roc. Le forage effectué à la carrière du Nouveau-Brunswick

et les relevés que nous avons effectués au cours de 1958, 1959, 1960 et 1961, ont démontré que la roche n'y était pas satisfaisante. Elle ne pouvait servir de roc de revêtement, n'était pas résistante et ne pouvait subir de cycles de congélation et de dégel, mais pouvait servir de matière de remplissage à la condition d'être solidement protégée, beaucoup plus que ne l'exige normalement un travail maritime. Elle exigeait une protection beaucoup plus solide que nous n'avions jamais fait.

Nous prenions donc notre matière en vrac dans une certaine carrière et devions aller ailleurs pour obtenir le reste des matériaux de carrières, la roche dure. Maintenant, la difficulté est que plus vous avez besoin de roche dure, plus celle-ci coûte cher car dans l'exploitation des carrières, pour obtenir les grosses roches, il faut s'attendre à un gaspillage de 100 p. 100. Pour une verge extraite, vous devez en rejeter une verge à moins de pouvoir déposer cette matière quelque part; et ce n'est pas le cas dans le travail en cause.

Maintenant, les conseillers, dans leur opinion et leur évaluation du travail, avaient réservé un certain montant pour cet élément. Si cette valeur existe, elle existe encore, mais personne ne voulait nous l'offrir à ce moment là; nous pouvions l'obtenir dans le contrat suivant, la compagnie se trouvant en mesure de l'emporter sur les autres soumissions avec ce matériel en main, mais nous devions payer ce matériel dans le premier contrat.

Ces deux éléments, en soi, ont considérablement augmenté le coût du projet. Nous avons parlé à ces entrepreneurs et tous se sont dits prêts à négocier des réductions. Parce qu'il s'agit de particuliers, je ne peux divulguer les négociations mais de très importantes réductions étaient possibles. La seule difficulté était qu'en négociant avec les deux ou les quatre compagnies, nous empêchions le genre de vérification que nous voulions faire pour appliquer ces chiffres au total du reste du projet. Les changements s'annonçaient si importants que ce genre de négociation individuelle ne se révélait pas un moyen efficace d'obtenir votre prix; il était préférable de faire un second appel de soumission.

M. MacDonald (Prince): Le seul fait de prendre la hausse du coût et de l'appliquer à tout le projet tel que prévu; mais, à votre avis de combien cette mesure aurait-elle augmenté le coût global de la traversée?

M. Williams: Si vous vous contentez de ma propre opinion, je peux vous donner une échelle presque illimitée de cette hausse, selon, bien entendu, les entrepreneurs, les ingénieurs-conseils, et selon notre propre examen de la situation, y compris la montée que nous

devions prévoir, et qui remonte jusqu'en 1965. En étudiant ces prix, je voyais que si nous utilisions ces unités, et si nous pouvions éviter un double emploi des unités, compte tenu des sommes prévues pour le transport du matériel vers d'autres emplacements des travaux, et si nous nous servions du même pourcentage d'augmentation que nous avons utilisé pour cette unité particulière ce qui n'est pas très valide, comme vous le savez, mais constitue une façon de voir les choses, je pouvais voir que ce projet allait atteindre les 300 millions de dollars. Manifestement, à ce point, nous devons reprendre l'étude de tout le projet en le comparant au service de transbordeur.

M. MacDonald (Prince): Pour revenir aux soumissions présentées par ces entrepreneurs et au fait que ces derniers essayaient d'amortir tout leur coût en capital en exploitant les carrières, sans savoir s'ils allaient obtenir d'autres contrats pour pouvoir amortir leurs frais avec le temps, a-t-on songé à la possibilité, devant cette façon de procéder des compagnies, d'adjuger toute une série de contrats dès maintenant pour permettre à ces compagnies d'amortir leurs frais dans l'ensemble?

M. Williams: Oui, c'est ce que nous avons tout d'abord pensé, mais le projet entier était trop vaste, pour qui que ce soit et trop difficile à remplir dans les délais prescrits; il n'y aurait jamais moyen de se rattraper. Il ne serait jamais possible de faire un appel de soumissions par suite des changements constants. En ce qui concerne la révision des prix, l'entrepreneur n'offre tout simplement pas ce genre de soumissions.

Mais, pour être bien franc avec vous, dans la nouvelle étude que nous effectuons, nous avons avancé une conjecture en proposant cette jetée du Nouveau-Brunswick car le projet nous semblait bon et nous pensions pouvoir fixer le marché en obtenant des prix peu élevés. Une partie de cet examen était fondée sur les soumissions qui furent présentées pour ce genre de travaux. Maintenant, quelles combinaisons semblent plus attrayantes?

Nous avons discuté de la chose avec les soumissionnaires, et à mesure que progressent les dessins et le nouvel examen, nous tiendrons des réunions avec ces soumissionnaires pour connaître leur avis sur la meilleure façon pour eux de présenter des soumissions. Ces derniers offrent toutes sortes de suggestions, dont certaines peuvent être acceptées par le gouvernement d'autres ne le peuvent pas. Ils veulent que le paiement découlant de la révision des prix soit versé séparément; nous devons étudier ce point. Nous l'avons

déjà étudié et avons apporté certaines modifications à nos contrats pour ce travail particulier, et en avons apportées d'autres encore. Je suppose que vous étiez à la réunion de Charlottetown; vous vous rappellerez qu'un des points soulevés par bien des entrepreneurs visait un paiement distinct pour la révision des prix.

Ce n'est pas tout. Ils nous ont conseillé d'acheter une carrière, de déterminer où et comment ils devaient travailler. C'est là une des façons d'agir. Elle comporte autant d'inconvénients que d'avantages vu que nous éliminons toute possibilité d'une autre méthode, d'une autre façon de procéder, plus économique. Manifestement, cependant, nous devons revoir toutes ces possibilités.

M. MacDonald (Prince): Il semble, monsieur le président, qu'en abordant ce projet et, comme le ministre l'a déjà mentionné, il s'agit de sommes d'argent et d'un projet important et, comme on l'a clairement démontré, un projet pour lequel nous avons très peu d'expérience, même M. McCulloch, quand il aborde cette question, parle de l'entreprise de Chesapeake Bay, décrite dans la déclaration du premier ministre comme la seule entreprise du genre. Mais elle n'est pas semblable; les différences sont si nombreuses qu'il serait futile de les comparer.

Ce qui me vient à l'esprit, après tout ce que vous avez dit, monsieur Williams, c'est que nous nous y sommes peut-être pris de la mauvaise façon, qu'en voulant confier ce projet, en partisans de la libre entreprise, à l'industrie privée, nous avons trop exigé d'elle. Par exemple, une entreprise à présenté des soumissions, tout en sachant qu'elle ne possédait aucune assurance d'obtenir d'autres contrats et confrontée qu'elle était par la nécessité, pour exploiter ces carrières, d'amortir tout son coût en capital dans cette seule et unique opération. Cette méthode est peut-être acceptable du point de vue des entrepreneurs, mais elle constitue certainement un lourd fardeau financier pour le gouvernement.

Ces entrepreneurs se sont également dit, et si vous ne l'avez pas dit, on pouvait le sous-entendre, qu'en offrant des soumissions pour un projet de 42 millions de dollars, ils ne pouvaient se permettre un écart de 4 ou de 5 millions sans risquer de tout perdre; par conséquent, ils devaient s'allouer une marge assez importante pour les changements susceptibles de se produire dans l'industrie de la construction, dans la hausse du prix des matériaux, par exemple. Somme toute, ces facteurs pouvaient en effet accélérer et hausser sensiblement le coût.

J'ose croire que devant la situation, après ce qui s'est passé jusqu'ici au sujet du projet, le gouvernement et le ministère vont étudier sérieusement l'opportunité d'établir une société de la Couronne qui n'aurait pas à faire face à tous les problèmes que vous venez de nous réénumérer. Une société de la Couronne, me semble-t-il, pourrait facilement envisager ce projet sous un angle différent; elle n'aurait pas à se préoccuper d'amortir une exploitation de carrière d'un seul coup ou de laisser ce paiement à une ou à l'autre des parties, le coût en ressentant les effets plus tard. Elle pourrait étudier le projet en se contentant de le réaliser au prix le plus raisonnable possible, tout en obtenant la structure la plus efficace et la plus nécessaire.

A mon avis, comme le projet va coûter maintenant, on peut le croire sans trop risquer de se tromper, près de 200 millions de dollars au minimum, indépendamment des changements qui peuvent se produire, les simples augmentations du prix et des améliorations pour ces matériaux, atteindront au moins 200 millions; devant un chiffre de cet ordre, que vous apportiez des réductions et des chiffres ronds selon les différentes compagnies, très peu de compagnies ne vont pas ajouter un montant considérable uniquement en guise de protection. C'est une chose qu'une société de la Couronne établie pour la vie du projet, n'aurait pas à faire. Si le projet était exécuté de cette façon, les contribuables canadiens épargneraient beaucoup d'argent.

M. Williams: S'il en était ainsi, nous serions presque tenus d'engager des discussions philosophiques avec les entrepreneurs. Bien des entrepreneurs s'entendent à dire qu'ils feront le travail, qu'ils le feront à bon prix, de façon efficace, mieux que tous les autres; tout ce qui nous reste à faire est de leur verser un droit de gestion, le reste les regarde. La première difficulté est d'essayer de trouver cette compagnie; le moment sera venu ensuite de déterminer ce qui constitue un prix raisonnable.

Il existe un moyen presque infaillible de trouver ce qui est un prix raisonnable et c'est de consulter les soumissions. Il faut prévoir certains éléments, mais il ne faut pas oublier que l'argent de l'entrepreneur est également en cause. Ce dernier doit tout d'abord décrocher le contrat et placer son argent dans le projet. Nous sommes devant un élément de combinaison. Personnellement, je n'approuve pas l'idée d'une société de la Couronne créée à cette fin. Vous devez en assurer la gestion, oui; c'est ce que nous faisons au ministère même et c'est la même chose. La société de la Couronne va tout acheter ou engager des entrepreneurs pour le travail, tout comme nous faisons. Vous vous trouvez devant la même situation parallèle, malgré tout, parce que

vous ne pouvez commencer avec la compagnie «XY» pour soudainement la laisser acheter tout l'équipement et toutes les carrières pour amortir ses frais dans le même contrat. Celle-ci va certainement sous-traiter; elle va diviser ceci et cela et retirer ceci et cela. Le contraire serait de la folie.

La compétence et les possibilités pour la réalisation de ces projets existent au pays actuellement; il serait donc futile de vouloir en créer d'autres.

M. MacDonald (Prince): Nous semblons accumuler les éléments de risque et de frais qui ne collent pas nécessairement au projet. Je ne dis pas qu'une société de la Couronne que nous établirions, posséderait elle-même l'équipement nécessaire, ou comme c'est normal pour une compagnie de construction, participerait vraiment à la construction, mais elle pourrait diviser les secteurs de la construction comme on aurait pu diviser ce contrat. Nul doute qu'après 10 ans d'enquêtes et de recherches et après l'établissement de la firme *Northumberland Consultants* qui compte, je crois, trois bureaux à Charlottetown, Bayfield et Montréal, nous augmentons en quelque sorte nos propres frais en ne laissant la *Northumberland Consultants* agir que comme ingénieurs superviseurs sans peut-être amener ce que nous avons déjà établi par la *Northumberland Consultants* à devenir une plus grande exploitation qui, en fait, deviendrait la société véritablement chargée de la construction de la traversée.

M. Williams: Nous parlons, en partie, de dessin, et, nous parlons, en partie, de construction. Si vous voulez dire qu'un échange d'idée, meilleur et plus fréquent, est souhaitable du côté de la construction et du côté des plans, je suis d'accord avec vous. C'est, comme je l'ai dit, ce que nous avons essayé de faire lors des premières soumissions, mais nous n'avons pas réussi dans la mesure où nous l'espérions. Nous avons parlé depuis aux entrepreneurs et leur avons dit qu'ils nous avaient présenté la chose d'une certaine façon lors de nos premiers entretiens et que maintenant la situation était changée; avant donc de terminer nos dessins, nous voulions examiner ces changements avec eux pour connaître leurs problèmes avant de rédiger le contrat. Et c'est ce que faisons.

M. MacDonald (Prince): Je cède la parole pour un moment, monsieur le président.

Le président: Monsieur Macquarrie.

M. Macquarrie: Monsieur le président, nous avons très peu parlé de «réductions» sur cette question; je vais donc réduire mes interven-

tions dans l'espoir de me conserver les bonnes faveurs de mes collègues.

Permettez-moi de dire que j'apprécie le fait que le ministre ait bien fait comprendre que ce projet n'est pas uniquement dans l'intérêt de l'île du Prince-Édouard; il constitue une responsabilité du gouvernement fédéral et, si je puis dire, un engagement très ancien que nous n'avions pas encore rempli. Nous nous intéressons à la construction de tunnels à l'île du Prince-Édouard depuis un siècle. Sir Fox voulait construire un tunnel métallique au XIX^e siècle.

J'ai aimé l'intervention de M. Pugh et il importe, à mon avis, de faire comprendre que les transbordeurs sont très dispendieux. Le service par voie ferrée, apprenons-nous dans la discussion de ce matin, constituerait peut-être un tiers du coût total. J'espère que votre ministère prend bien note du coût des transbordeurs, et remarque aussi que le plus récent transbordeur n'est pas conçu pour transporter des trains et que l'un des transbordeurs a été lancé en 1915. Lorsque vous devrez acheter quelques nouveaux transbordeurs, vous constaterez que le prix de la construction maritime a également augmenté. Dans cet ordre d'idée rien n'indique que les habitants de l'île du Prince-Édouard ont une affection particulière pour les voies ferrées en soi; il faut tenir compte de l'important facteur économique en cause.

Je veux poser quelques questions de nature très générale. Monsieur MacDonald est un ministre du culte, tandis que moi je ne suis qu'un laïque. Je désirerais savoir quelle portion du plan actuel trouve encore son application, et quelle est l'importance de cette réévaluation? En d'autres termes, sommes-nous, vous aussi bien que nous, des gens si profondément intéressés, alors que nous commençons à zéro l'étude de ce projet?

M. Williams: Non, non, pas du tout. Tous les chiffres et les renseignements que nous recevons sont valables. Ce sont des faits, et ce sont ces faits qui dans une large mesure servent à réaliser les plans. Alors la réévaluation consiste à déterminer si vous réalisez un plan qui sera utilisable dans telles ou telles conditions, et si ce plan est le plus pratique dans ces conditions, et s'il est possible de réaliser une économie à la lumière des soumissions qui ont été présentées pour ce genre d'articles?

M. Macquarrie: Quand pensez-vous que vous aurez terminé cette réévaluation et que vous serez en mesure de procéder?

M. Williams: Je ne puis faire aucune observation sur ce point; le gouvernement prendra des décisions à ce stade.

M. McIlraith: Il est assez difficile de vous donner une réponse valable à cette question. Je ne saurais dire combien de temps les experts-conseils y mettront. J'espère et je m'attends qu'ils n'y mettront pas trop de temps, mais c'est là une réponse assez vague.

M. Macquarrie: Un an?

M. Williams: Si nous nous reportons au débat où nous avons dit que cela prendrait au moins cinq ans, si les choses progressaient comme nous le supposons entre nous et dans nos discussions avec les experts-conseils sur le temps qu'ils y mettraient, et ne perdant pas de vue que nous avons désigné certains domaines qu'ils doivent étudier afin de déterminer ce qu'ils peuvent faire au sujet de certains plans et des dépenses qui seront entraînées, là encore tout dépend du groupement des travaux et des entrepreneurs, et de la façon dont nous aborderons le projet la prochaine fois que nous appellerons des soumissions, et en supposant que nous appellions les soumissions de cette façon, nous le ferions de façon que le projet puisse être lancé en 1968.

M. Macquarrie: En 1968?

M. Williams: Exactement. Je parle ici du fait lui-même de... et ici encore j'hésite à dire «comblar la jetée», car je ne veux pas anticiper sur votre décision... mais de construire la traverse, par opposition à la mise en chantier, à l'utilisation de l'équipement et à l'exploitation des carrières.

M. Macquarrie: Il vous est loisible d'ajouter tous les «au moins» et les «progrès maxima» que vous voudrez, mais qu'est-ce que cela peut bien avoir à faire avec une date fixée pour la fin des travaux?

M. McIlraith: Je ne sais pas ce que cela peut avoir à faire avec une date limite. On pourrait soutenir que cela n'a rien du tout à voir avec une date limite, dans le présent état de choses. Je ne connais pas de réponse à votre question. Il ne serait pas sage d'essayer de fixer dès maintenant une date précise où les travaux devraient être terminés tout à fait et où la jetée pourrait être utilisée, alors que nous ne sommes même pas encore d'accord sur le plan définitif de la construction que nous voulons réaliser en cet endroit. C'est devenu un déploiement d'efforts qui, je crois, ne peuvent être utiles à personne.

M. Macquarrie: A compter d'aujourd'hui, serait-il raisonnable de fixer 1970 comme date limite?

M. McIlraith: Non, je ne le crois pas, mais je possède tout un dossier sur ce sujet, si quelqu'un est intéressé à étudier les dates, et ce dossier indique clairement que ce projet prendrait cinq ans dans des conditions idéales. Aussi, lors de diverses déclarations que j'ai faites, j'ai fait remarquer quelles étaient

les conditions idéales pour la construction de cette traverse. C'est le seul chiffre qui ait été vraiment mentionné à ce moment-là, lors de la conférence de presse où le communiqué a été rendu public, ou dans la suite. Quant aux conditions idéales, puis-je ajouter qu'en coulant certains genres de caissons dans une eau aussi profonde, en tenant compte du fait que les conditions atmosphériques sont telles dans ce détroit que l'on peut prévoir une période de beau temps d'environ six semaines au cours de laquelle on peut accomplir cette phase particulière des travaux, une tempête de trois jours pourrait causer un retard d'un an. La raison pour laquelle je semble hésiter beaucoup à préciser une date exacte, c'est précisément à cause de facteurs de ce genre que tout le monde connaît. Vous connaissez le problème des glaces dans ce détroit. Il est impossible de se préparer à faire face au problème des glaces au cours des travaux de construction en hiver de la même façon qu'il est possible de se préparer à faire face aux autres problèmes quand les travaux se font plus tôt au cours de l'année, alors que l'on peut compter sur une période additionnelle d'un ou deux mois pour poursuivre les travaux. Il y a toute sorte de facteurs de ce genre en cause. Pour cette raison je désire non seulement ne pas donner de précisions sur la date où cette traverse sera ouverte à la circulation, mais encore je désire qu'il soit bien évident que je me refuse à donner des précisions.

M. Macquarrie: Je crois que le ministre réussit très bien à paraître imprécis, et je ne contesterai pas ce point. Il est important pour le développement qui pourrait s'ensuivre dans l'Île du Prince-Édouard, que les gens ne restent pas avec des impressions qui les amèneraient à changer quelque chose dans leur économie se fondant sur quelque chose dont la date de réalisation serait très imprécise, et c'est la raison pour laquelle j'ai posé cette question.

J'aurais encore une dernière question à poser maintenant. Est-il vrai qu'à un certain moment le Ministère lui-même avait l'intention de construire une jetée solide? Dans le cas de l'affirmative, en considérant le fait que M. McCulloch a donné des preuves de sa grande habileté à construire des jetées, et que le ministère a dû faire tant de réévaluations dans un si grand nombre de domaines, comment pouvons-nous être si sûrs à ce stade... et je serais tenté de citer ici Oliver Cromwell, mais il y a des dames ici présentes... que son plan visant à la construction d'une jetée au coût total de 83 millions et demi de dollars, y compris les frais entraînés par l'érosion de la côte, et ainsi de suite, en est un impossible à réaliser, et qu'il ne vaille pas la

peine de le considérer au cours de cette nouvelle phase de réévaluation?

M. Williams: Je crois qu'il est juste de dire qu'en 1956, alors que le ministère a pour la première fois porté attention à ce projet et qu'il l'a étudié, nous pensions à une véritable jetée. C'était la seule chose que nous considérions à l'époque. En étudiant les effets possibles de ces travaux, nous nous sommes rendus compte qu'ils entraîneraient des problèmes que nous n'avions pas compris, ou dont nous ne soupçonnions pas l'existence, au début de notre étude sur la possibilité de construire une jetée. Je veux parler des problèmes que posent le changement de la marée, le changement des vents et la houle qui se présenteraient si le détroit était sectionné en deux baies. On peut faire des évaluations des terrains et de certaines autres choses, mais à cause des problèmes qui surgiraient, les dommages réels ne sauraient être évalués. Il n'existe pas de moyen d'en arriver à des chiffres précis sur des choses de ce genre. Ni notre ministère ni celui des Pêcheries ne sont en mesure d'étudier ces facteurs inconnus et déterminer quels en seraient les résultats. La position du gouvernement n'en est pas une qu'il a adoptée récemment. C'est cette même position qu'il avait tout au long de ces études, une fois que nous avons établi quels changements se produiraient dans le mouvement de la marée... il ne voulait lancer un projet qui allait changer l'état de choses déjà existant quand à la marée, et qui touche un si grand nombre de gens de la côte, car il aurait toujours pour ainsi dire prêté flanc aux critiques pour tout ce qui aurait pu se produire dans l'avenir. C'est là une façon de considérer la question.

Il y a aussi l'intérêt du public, point de vue qui mérite peut-être davantage d'être considéré. Alors le gouvernement a cherché une autre solution, et nous avons établi qu'il y en avait une qui était réalisable. C'est pour cette raison que nous sommes dans notre position actuelle.

Vous avez mentionné le chiffre de M. McCulloch, qui était de 83 millions de dollars. Ce n'est pas lui qui m'a communiqué ce chiffre, mais je connais son chiffre initial de 60 millions de dollars. Le dernier chiffre qu'il m'a communiqué est de 116 millions de dollars...

M. MacDonald (Prince): Est-ce que cela comprend les frais de dommages?

M. Williams: Exactement. Ce chiffre comprend une somme de 23 millions de dollars pour dommages, et si vous étudiez ses prévisions je crois que vous les trouverez aussi exactes que les prévisions originelles de nos experts-conseils. Il est fondé sur certaines suppositions de son plan que les autres ne

voulaient pas admettre, et sur les évaluations qu'il avait faites et que les autres ne voulaient pas non plus admettre. L'évaluation de 116 millions de dollars n'est pas plus valable que celle de 150 millions de dollars faite en 1965.

M. Macquarrie: Sauf qu'elle est un peu plus basse.

M. Williams: Elle est plus basse en comparaison de ce qu'il en coûterait à son avis pour les travaux qu'il proposerait, mais pas nécessairement en comparaison de ce que le gouvernement du Canada considérerait comme satisfaisant, de même que les habitants de l'Île du Prince-Édouard et ceux du Nouveau-Brunswick.

M. Macquarrie: Je crois, monsieur le président, que je n'ai pas amorcé le débat d'une façon convenable sur la contribution de M. McCulloch. Il faudrait faire remarquer que M. McCulloch a effectué une étude très soignée et très détaillée du plan du ministère. Il ne fait pas que mettre de l'avant ce qu'à un moment donné dans son travail le ministère a cru possible. Il a eu l'avantage d'examiner le projet que votre ministère est apparemment en train de réévaluer en ce moment.

M. Williams: Cela est exact. Je ne voudrais pas que vous me compreniez mal. Je n'entends pas négliger de tenir compte de ce que M. McCulloch a accompli à cet égard, avec les renseignements qui lui étaient disponibles.

M. MacDonald (Prince): C'est exactement le point que je désirais soulever, monsieur Williams. Votre dernière remarque est très à point, car vous avez ajouté «avec les renseignements qui lui étaient disponibles». J'ai parcouru une certaine partie de la correspondance à ce sujet qui a été déposée, et qui avait été échangée, je crois, entre vous-même et M. McCulloch, et qui faisait état de son désir d'avoir à sa disposition le relevé hydrographique qui a été mentionné antérieurement, et qui a été fait en 1958-1959. Dans un projet de cette envergure, il me semble que si nous pouvons trouver quelqu'un avec l'habileté et l'intérêt de M. McCulloch, qui est désireux de poursuivre cette tâche d'une façon désintéressée plutôt qu'à titre d'expert-conseil ou de membre d'une agence étant partie à un contrat, on aurait dû mettre ces renseignements à sa disposition sans aucune restriction. En fait, je suis très désireux de savoir pourquoi ces renseignements ne sont pas disponibles au public.

M. Williams: Monsieur MacDonald, M. McCulloch a reçu plus de renseignements que quiconque sur ce projet. Cela est très vrai car nous lui avons communiqué des renseignements. Comme je l'ai fait remarquer antérieurement, au début il avait été associé à ce

projet. Outre cela, le ministère n'a pas mis les rapports de M. McCulloch au rancart. Chaque parcelle de ces rapports a été examinée en détail par les experts-conseils et par le ministère. En effet il n'est pas le seul à faire des propositions, car les constructeurs de la traverse de la baie de Chesapeake voulaient dresser des plans à notre intention. Inutile d'entreprendre une énumération de toutes les personnes qui sont également désireuses de nous dresser des plans relatifs à cette traverse. Il y en a eu plusieurs, mais M. McCulloch s'est montré plus actif que les autres en publiant ses opinions.

M. MacDonald (Prince): Vous n'avez toujours pas répondu à l'essence de ma question. Peut-être l'ai-je étoffée de trop de verbiage. Je voulais savoir pourquoi le relevé hydrographique n'avait pas été mis à la disposition de M. McCulloch.

M. Williams: M. McCulloch avait en effet à sa disposition le relevé hydrographique.

M. MacDonald (Prince): Quand le lui a-t-on fourni?

M. Williams: Avant qu'il fasse sa critique.

M. MacDonald (Prince): J'ai ici sous la main copie d'un échange de correspondance dans laquelle il en faisait la demande, et votre réponse disait que ce relevé n'était pas disponible. J'ai récemment demandé qu'il soit déposé à la Chambre comme faisant partie des documents, et M. McIlraith a dit qu'il ne pouvait être déposé.

M. Williams: Je regrette, mais il est le seul qui en ait une copie, et il n'en existe plus d'autres. Il s'est fait envoyer le rapport de l'étude relative aux marées, mais il n'a pas reçu de copie de l'étude modèle qu'il avait demandée, bien que les renseignements aient été utilisés. Ce rapport n'a pas été publié.

M. MacDonald (Prince): Je me demandais pourquoi on ne l'avait pas mis à sa disposition, étant donné que ce rapport semblerait raisonnablement donner la réponse à la question tout entière, à savoir si ses propositions étaient logiques ou non.

M. Williams: Le ministère prend à son service des experts-conseils qui rédigent une série de rapports dont ils font usage pour mettre au point les renseignements dont nous avons besoin. En consultant le résultat de leur travail, nous sommes en mesure de savoir sur quelles données ils se sont basés. Mais ils sont préparés par les experts-conseils à l'intention du ministère. Nous ne les rendons pas publics.

M. MacDonald (Prince): Mais vous avez mis d'autre matériel à sa disposition.

M. Williams: Nous avons mis le relevé sur les marées à sa disposition. Il s'agit là d'une publication du ministère des Mines et des

Relevés techniques, Service canadien de l'hydrographie, et c'est un travail du genre des analyses de données. Il contient les conclusions d'un relevé des marées, l'analyse des calculatrices et tous les autres travaux qui ont été effectués par le *Liverpool Tidal Institute*. Je pourrais ajouter qu'un accueil général lui a été fait. Cependant c'est là une chose un peu différente que de publier les rapports de nos experts-conseils sur les conclusions auxquelles ils sont parvenus et sur les recommandations qu'ils font.

• (12.10 p.m.)

M. MacDonald (Prince): Quelle distribution a-t-on faite de ces rapports?

M. Williams: Quels rapports?

M. MacDonald (Prince): Les experts-conseils ont rédigé un certain nombre de rapports.

M. Williams: Ils étaient destinés au seul usage du ministère et des experts-conseils.

M. MacDonald (Prince): On ne les a pas du tout distribués?

M. Williams: Non on ne les a pas distribués.

M. MacDonald (Prince): Ils ont été distribués dans une certaine mesure. Je ne saurais dire si cela a été fait par votre ministère ou par les experts-conseils eux-mêmes. J'en ai vu une série complète, et ce n'était dans les bureaux d'aucune des personnes que vous avez mentionnées.

M. McIlraith: Une série complète de quoi?

M. MacDonald (Prince): Des documents qui ont été rédigés par les *Northumberland Consultants*.

M. Williams: Je n'étais pas au courant de cela.

M. MacDonald (Prince): Oui, il se peut bien que vous ne le soyez pas. Cependant, maintenant que nous en sommes venus au point où il se fera beaucoup de réévaluation et de nouveaux plans, et tenant compte de l'intérêt de M. McCulloch et peut-être de son habileté plus qu'ordinaire dans ce domaine, ne serait-il pas possible maintenant, à cause de son intérêt évident et de l'assistance qu'il pourrait peut-être être en mesure de donner, de mettre cette documentation à sa disposition?

M. Williams: Ce serait possible, mais à mon sens, ce ne serait pas nécessairement souhaitable.

M. MacDonald (Prince): Pourquoi ne serait-ce pas souhaitable?

M. Williams: Nous nous sommes assuré les services d'experts-conseils à qui nous avons confié la responsabilité des plans du projet. Faudrait-il prendre à notre service d'autres

experts-conseils pour faire la critique de ce que font les premiers?

M. MacDonald (Prince): Ce n'est pas là ce que je voudrais laisser entendre.

M. Williams: Non, mais en fait c'est ce qu'il fait. Il fait la critique de ce qu'ils font. Il est libre de critiquer les décisions qu'ils ont prises. Il n'a aucune responsabilité, qu'il ait raison ou pas, mais les experts-conseils sont responsables devant nous. Si nous admettons les critiques de M. McCulloch, ni lui ni les experts-conseils ne sont responsables.

M. MacDonald (Prince): Voici en d'autres termes ce que je voudrais dire, monsieur Williams. Préférez-vous vous faire critiquer par une personne renseignée ou par une personne non renseignée, car enfin il semble qu'il se trouvera quelqu'un pour critiquer, qu'il soit renseigné ou pas.

M. Williams: Comme vous l'avez dit, M. McCulloch est renseigné, au moins en partie, et il se fait notre critique, et nous tirons partie des rapports qu'il rédige, autant que ses critiques sont pertinentes. Il se trouvera également d'autres personnes pour nous critiquer, et certaines d'entre elles nous ont déjà fait des propositions. Que leurs critiques soient aussi valables que celles de M. McCulloch ou non, voilà une question à débattre. J'ai un certain préjugé sur ce point, car je crois M. McCulloch supérieur aux autres, mais cela est attribuable au fait que je connais M. McCulloch mieux que les autres. A part cela, je ne vois pas pourquoi nous devrions faire cela. Nous devrions être responsables pour ce que nous construisons, ou nous ne le serons pas.

M. Macquarrie: Si l'on me permet d'interrompre, il est certain que le fait de protéger vos experts-conseils de la critique n'a pas beaucoup d'importance dans une entreprise de cette envergure.

M. Williams: Ce n'est pas là une question de protection mais bien de responsabilité.

M. Macquarrie: Je crois que votre première responsabilité est de tirer partie des esprits les plus brillants et les plus intelligents qui soient disponibles.

M. McIlraith: Exactement, et c'est uniquement ceux-là dont nous tâchons de nous assurer les services pour toute cette entreprise, et je crois que nous avons tout lieu de croire que c'est ce qu'a fait le gouvernement antérieur quand il a retenu les services des experts-conseils que nous avons encore pour travailler sur ce projet. Je n'ai encore rien découvert dans cette entreprise qui nous porte à croire, à titre de gouvernement responsable, que nous devrions remplacer ces experts-conseils par d'autres.

M. MacDonald (Prince): Le fait que nous sommes en train de débattre tout ce problème ici aujourd'hui est certainement une preuve suffisante qu'indépendamment des qualités des membres du personnel des *Northumberland Consultants*, et je ne dispose d'aucun moyen de vérifier cela, nous devons prendre tout à fait au sérieux et avec le plus de clairvoyance possible ce genre de critique constructive que M. McCulloch s'efforce de faire, et je crois en effet que cette critique est essentiellement constructive. Mais qu'on le traite d'une façon aussi puérile, et c'est ainsi que je considère les traitements qu'on lui inflige, cela me semble dénué de tout sens.

M. McIlraith: Monsieur le président, je désire simplement faire une mise au point en ce moment-ci. Il est très injuste et pas du tout justifié pour un député compétent de dire que nous avons traité les observations de M. McCulloch d'une façon puérile. Nous avons immédiatement donné des directives pour que ses observations soient examinées à fond par les experts conseils, et indépendamment d'eux, par les ingénieurs du ministère. Nous leurs avons accordé une attention soignée et complète. Après avoir fait cela et après avoir consacré à cette tâche plus de temps que ne l'auraient voulu certains députés de la Chambre des Communes afin de l'accomplir parfaitement et de la façon qui convenait, quand elle a été terminée, les conclusions en ont été rédigées en ce que j'appellerais un langage profane par les ingénieurs qu'il convenait. Les conclusions de ces deux ingénieurs qui avaient travaillé séparément avant de mettre leur travail en commun ont été communiquées à la Chambre, puis répétées ici aujourd'hui. Je crois que c'est là un traitement très sérieux et très objectif qui a été accordé aux conclusions de M. McCulloch, lequel a fait une analyse critique du projet comme il le voit. C'était sûrement là la meilleure façon de traiter ces conclusions, et nous n'avons pas du tout considéré la chose d'une façon puérile.

M. MacDonald (Prince): Votre raisonnement manque fondamentalement de logique. D'abord vous dites que M. McCulloch va faire son rapport, puis vous dites que vous ne mettez pas à sa disposition les renseignements nécessaires pour que son rapport soit aussi concis et aussi tranchant qu'il peut l'être, et il serait peut-être difficile pour n'importe quel ingénieur sans les renseignements nécessaires...

M. McIlraith: Nous ne pouvons pas rendre les experts-conseils comptables à M. McCulloch. Il n'est pas responsable de ce projet, et si nous nous mettons à tenir les experts-conseils responsables devant lui, je me demande comment il leur sera possible d'ac-

complir leur travail. Comment une équipe d'ingénieurs pourrait-elle accomplir son travail dans de telles circonstances?

M. Macquarrie: Je ne crois pas qu'il soit question des experts-conseils mais bien plutôt des renseignements qu'ils peuvent donner.

M. L. Lalonde (sous-ministre des Travaux publics): Monsieur le président, M. MacDonald vient de dire une chose à laquelle, je crois, il faut répondre immédiatement. Vous avez dit que nous avons demandé à M. McCulloch de faire un rapport. Personne ne lui a jamais demandé une telle chose. Il a pris sur lui-même de faire une critique du plan qui a été annoncé par le ministère, mais personne ne lui a demandé de faire un rapport, et il n'a aucune responsabilité. Si ses propositions étaient acceptées et qu'on se rendit compte par la suite qu'elles étaient erronées, qui serait responsable, M. McCulloch ou le ministère? M. McCulloch n'aurait aucune responsabilité, et s'il désirait prendre la responsabilité de la chose, il aurait dû accepter la tâche qui lui avait été d'abord offerte et qu'il a refusée. Ceci fait voir la question sous un autre jour.

M. Macquarrie: Il y a combien longtemps de cela?

M. Williams: C'était en 1958.

M. Macquarrie: Cela remonte assez loin en arrière.

M. McIlraith: C'était avant que les autres experts-conseils—la première équipe—soient nommés.

M. Lalonde: Cela est exact. Cela soulève la question de l'opportunité de demander les opinions personnelles d'autres ingénieurs ou, dans d'autres cas, celles d'autres avocats ou d'autres médecins. Ceci supposerait une nouvelle façon de concevoir la responsabilité autant que le gouvernement, le ministère ou même un particulier soient en cause. Si vous allez trouver un médecin qui a la responsabilité de vous donner des soins et qu'un autre médecin dise qu'il ne juge pas votre médecin très compétent, il s'agit là d'un conseil gratuit que vous devriez rejeter si vous tenez votre médecin responsable. Exactement de la même façon, chaque fois que nous lançons un projet et que nous nous assurons les services d'experts-conseils, qu'il s'agisse d'architectes ou d'ingénieurs, il se trouve toujours quelqu'un d'autre qui aimerait se voir confier la tâche et qui donne très volontiers des conseils gratuits, sachant qu'il n'a aucune responsabilité.

M. Macquarrie: Pour poursuivre votre analogie, il arrive que des spécialistes fassent appel à d'autres spécialistes.

M. Lalonde: Monsieur McCulloch n'est pas plus spécialiste que la compagnie qui a été

choisie à ce moment-là. Ils sont tous d'égale valeur.

M. Macquarrie: Il est sûr que M. McCulloch, qui a construit la jetée de Canso, qui est loin d'être une entreprise négligeable, est plus qu'un simple ingénieur. Le gouvernement lui a confié une responsabilité il y a un certain temps.

M. Lalonde: C'est tellement vrai qu'on avait pensé à lui pour participer à la préparation des plans, et de son propre chef il a rejeté cette offre.

M. Macquarrie: En 1958.

M. Lalonde: En 1958; l'occasion lui a été offerte. Si les autres ingénieurs-conseils avaient rejeté cette offre ils ne pourraient pas maintenant revenir sur leur décision et dire qu'ils aimeraient en profiter.

M. MacDonald (Prince): Je suis d'avis qu'en ce moment-ci le Cabinet aussi bien que les *Northumberland Consultants* seraient bien aises de recevoir n'importe quel conseil. Pour poursuivre l'analogie des médecins, quand un médecin se rend compte soudain qu'il lui faut changer d'idée sur le traitement qu'il donne, et qu'un autre médecin soit consentant de lui donner certains conseils, il ne traitera pas ce conseil à la légère ni ne négligera d'en tenir compte, de sorte que ce conseil et ces connaissances soient entièrement à sa disposition.

M. McIlraith: Monsieur MacDonald, pourrais-je vous poser une question pour plus d'éclaircissements? Pourquoi recommandez-vous que nous acceptions les conseils qui sont contenus dans les documents de M. McCulloch alors que nous avons fait examiner ces documents point par point pour une certaine période de temps et d'une façon approfondie et détaillée tant par notre compagnie d'experts-conseils que par nos propres ingénieurs, et cela séparément, alors qu'entre autres choses si vous lisez le document vous-même avec les renseignements que vous possédez et à titre de profane, vous pouvez constater que son évaluation sur le coût de la pierre est plus élevée que celle des experts-conseils. Comment conciliez-vous tout cela? Je suis un peu hésitant sur la possibilité d'admettre votre proposition et je ne suis pas sûr de la comprendre.

M. MacDonald (Prince): Je n'ai jamais dit que le plan de M. McCulloch devrait être accepté. Je ne crois pas l'avoir dit ce matin; je ne l'ai jamais dit en Chambre et je ne l'ai jamais dit ni en public ni privé. Ce que j'ai dit c'est qu'il me semblait que M. McCulloch s'était donné beaucoup de mal pour analyser les matériaux qu'on avait mis à sa disposition, pour en faire une critique indépendamment de ce qu'il allait recommander, puis de recommander sa propre proposition de

construire une jetée solide munie d'écluses. Ce qui m'inquiète, c'est que l'effort que M. McCulloch a fait en vue d'évaluer un programme qui a été accepté ici et en Chambre doit être réexaminé et réévalué. Le ministère semble ne pas vouloir mettre à sa disposition les instruments nécessaires à l'accomplissement d'une tâche qui pourrait être beaucoup meilleure que celle qu'il a accomplie antérieurement.

M. McIlraith: Je ne crois pas que mon ministère ait été injuste ou qu'il lui ait refusé quoi que ce fût auquel il avait droit. Je ne comprends pas votre proposition. Il vous est arrivé de mentionner les observations de M. McCulloch parce que ses lettres font l'objet d'une certaine publicité. Je ne suis pas responsable de cette publicité ou de la raison pour laquelle elle se fait. Pourquoi ne dites-vous pas la même chose au sujet d'aucune autre lettre qui est venue proposer quelque autre chose? Je ne veux pas manquer de sérieux au sujet de cela, mais quelques-unes font des propositions que, j'en suis sûr, des ingénieurs compétents rejetteraient.

M. MacDonald (Prince): Exactement.

M. McIlraith: Un moment s'il vous plaît... Cela a été examiné par les ingénieurs les plus compétents du pays afin de déterminer s'il y avait quelque chose dans son document dont nous devions tenir compte dans les plans ou dans les autres éléments en cause. Après avoir fait cela, pourquoi devrions-nous alors mettre ce conseil au rancart et le remplacer par celui de M. McCulloch? Je ne vous comprends tout simplement pas. Les gens qui nous ont donné ce conseil sont compétents et dignes de confiance, et ils se sont engagés dans ce travail alors que lui ne l'a pas fait.

• (12.30 p.m.)

M. MacDonald (Prince): Cela ressemble à la façon japonaise de sauver la face plutôt que de faire accomplir le travail.

M. McIlraith: Pas du tout, monsieur MacDonald. Si vous parcourez en entier l'histoire de ce projet, vous constaterez que cet homme... cela s'est passé avant mon temps... avait été invité à participer, et il a rejeté cette invitation. Depuis lors, il s'est accompli un travail et une étude intenses pendant une période de dix ans sur ce projet, alors qu'un bon nombre d'ingénieurs fournissaient les données, et lui, il a choisi, et c'était son privilège de le faire s'il le désirait, de présenter par l'intermédiaire de son propre établissement une critique de ce que d'autres personnes avaient accompli. Le gouvernement a traité la chose avec autant de sérieux qu'il lui était possible de le faire, et a fait examiner soigneusement ces observations par les *Northumberland Consultants*. Soit dit en pas-

sant, je crois qu'à l'occasion de ce débat il serait préférable de préciser dans le compte rendu qui sont ces personnes et comment le projet fonctionne, et nous avons fait faire la même chose indépendamment pour chaque expert-conseil par nos propres ingénieurs du ministère qui possèdent certaines connaissances dans ce domaine de même qu'une certaine expérience, de sorte que personne ne soit tenté de croire qu'ils s'étaient influencés les uns les autres. A la suite de ces deux examens que nous croyions être le meilleur moyen de faire évaluer les observations, il a été décidé de ne pas accepter ses propositions. Nous avons fait une déclaration en langage profane des conclusions de cette étude. A la lumière de tout cela, je me demande bien ce que vous voulez maintenant que nous fassions de M. McCulloch. Désirez-vous que nous retenions ses services à titre d'ingénieur-conseil à la place de l'autre compagnie, ou qu'est-ce que vous voulez que nous en fassions?

M. MacDonald (Prince): Je ne désire arrêter aucun choix, mais je crois que la critique de M. McCulloch aurait été acceptée pour ce qu'elle valait si le projet avait été poursuivi tel qu'on l'avait prévu en juillet 1965, et même en juillet 1966, mais nous avons été témoins d'une série d'événements qui nous portent à entretenir des doutes sur la valeur des plans de construction. Vous avez vous-même dit que le projet a été étudié pendant dix ans environ et que toutes les possibilités avaient été étudiées. Pourtant, nous nous trouvons ici ce matin, faisant face à la possibilité d'une réévaluation de presque tous les aspects de ce projet de construction.

M. McIlraith: Non, cela n'est pas juste, c'est tout à fait inexact.

M. MacDonald (Prince): Si j'ai tort, je serai heureux qu'on me corrige.

M. Williams: Il s'agit du principe de base. M. McCulloch dit que nous devrions construire une jetée solide, et il ne se préoccupe pas des dommages qui peuvent être causés aux terrains ni des autres aspects. C'est la seule chose qu'il dit et la seule sur laquelle il fait des observations. Il dit que nous éprouverons des difficultés à réaliser toute autre construction. Nous savons bien que nous éprouvons des difficultés à les réaliser, mais c'est cette solution que nous préférons adopter, si nous entendons maintenir le *statu quo*. C'est là la différence entre la position de M. McCulloch et la nôtre.

M. Lalonde: Deux gouvernements successifs ont déjà pris une décision sur la politique à adopter. Ils nous ont dit que les pêcheries du détroit ne seront pas touchées, et que la marée sera influencée le moins possible. C'est là une matière de politique. Une fois que nous avons admis cela, il faut rejeter la proposition

d'une jetée solide, indépendamment des avantages qu'une telle jetée pourrait présenter par ailleurs. Une fois que la politique a été indiquée au ministère, alors il ne sert à rien de dire que nous allons construire une jetée solide, ou même de penser à le faire. Le seul avantage que nous puissions tirer du rapport de M. McCulloch, c'est que nous pouvons considérer la longueur de la jetée sans que cela ne change rien à la marée ou aux pêcheries.

M. MacDonald (Prince): L'une des choses que nous nous exposons à oublier ici, je crois, c'est que la critique de M. McCulloch semble poursuivre deux buts fondamentaux, dont un seul, semble-t-il, fait l'objet du présent débat, et c'est sa proposition relative à la construction d'une jetée solide. Il me semble qu'il a consacré presque autant de temps à évaluer les faiblesses et le bien-fondé de la proposition qui fait toujours l'objet d'un examen de la part du ministère et, en fait, dans sa deuxième édition, il consacre une bonne partie de son travail à établir un éventail du coût de divers articles qui entreraient dans la construction de la traverse du détroit de Northumberland. Puis il discute des points faibles. Ce qui me préoccupe le plus, ce n'est pas tant si l'idée de M. McCulloch de construire une jetée de pierre est bonne ou non, mais ce sont les critiques qu'il fait des points faibles... par exemple le problème des glaces qu'il mentionne, la poussée des glaces qui se produirait sur les piliers du pont et même leurs effets sur le tronçon-jetée, ou encore les dommages qui pourraient être causés aux unités de ventilation et de construction qui se trouveront sur la petite île qui conduit au tunnel. Il me semble que jusqu'à ce que mon esprit et celui des autres soient en paix il sera possible de nous reprocher de traiter ces diverses questions avec trop peu de sérieux. Si les renseignements disponibles étaient fournis à M. McCulloch, peut-être qu'il ne lui serait plus possible de dire que ces dangers très graves accompagneront nécessairement la construction que l'on est en train d'effectuer.

M. Williams: Nous avons tenu compte des choses qui le préoccupaient et leur avons accordé notre attention une seconde fois. Il s'inquiétait des glaces à la dérive et des bancs de glaces. Nous avons étudié cela, et nous avons signalé ces dangers aux experts-conseils. Nous avons demandé aux experts-conseils à quels obstacles leurs plans tendaient à remédier et nous nous sommes rendu compte que leurs plans avaient été ainsi conçus qu'ils tenaient compte de toutes ces situations. M. McCulloch sait que nous avons étudié ces problèmes et que les plans ont été conçus de façon à les résoudre. Ce qu'il veut c'est que nous construisions une jetée.

M. MacDonald (Prince): Vous venez de dire une chose qui me coupe le souffle. Vous avez dit que vous avez attiré l'attention de vos experts-conseils sur ces problèmes et qu'ils s'en sont tenus à leurs plans actuels. Vous voyez, ceci nous replonge une seconde fois dans un problème très épineux, celui de nous demander si ses critiques ne seraient pas en fait justifiées.

M. Williams: Non, elles ne le sont pas. Nous les avons examinées, car nous avions l'intention de faire un examen détaillé du rapport de M. McCulloch. J'étais en possession du rapport et j'ai dit que je voulais qu'on en fit un examen détaillé. Le ministre m'avait donné l'instruction de le faire. j'aurais pu classer le document ou en faire quelque chose de semblable, mais le ministre a dit que je devais le vérifier avec nos gens et avec les experts-conseils, et c'est ce que j'ai fait. Nous avons conclu que nos plans avaient été conçus de façon à tenir suffisamment compte de ces problèmes.

Quand vous parliez de changements de plans, vous ne parliez évidemment pas de changements de plans où nous aurions dit qu'en vue d'amoinrir le coût de construction nous allions supposer que la poussée des glaces était moins forte de moitié que celle qui avait été prévue. Nous voulons nous en tenir strictement à ce dont nous avons besoin. Nous allons considérer la possibilité que les glaces montent la pente et recouvrent le tunnel de ventilation, mais nous ne dirons pas que cela ne peut pas se produire et que par conséquent nous ne préparons pas un plan tenant compte de ce danger. Nous allons nous assurer que cela ne se produise pas, et cela ne se produira pas. Cela, nous l'avons déjà fait.

M. MacDonald (Prince): Peut-être pourrais-je exprimer ma question en d'autres termes et demander si quelques-unes des propositions de M. McCulloch ont été jugées acceptables, ont modifié les vues du ministère, ou si toutes ont été jugées inutiles ou dénuées de sens pratique.

M. Williams: Non, elles ne l'ont pas été. Il a dit que nous devons examiner la possibilité de construire un pont et des écluses, ce que nous avons considéré antérieurement, et que nous faisons encore en ce moment.

M. MacDonald (Prince): Alors certaines de ses propositions ont été acceptées.

M. Williams: Oui, mais il s'agissait de propositions que de toute façon nous étions en train de réaliser. De la même façon nous avons d'abord étudié également la possibilité de construire une jetée de pierre, ce qu'il propose dans le moment et a toujours proposé, bien que nous eussions étudié cette possibilité antérieurement, de même que les conséquences qu'elle comportait.

M. MacDonald (Prince): Ce que je veux en fait savoir c'est si quelque observation, quelque critique ou quelques propositions particulières ont de quelque façon modifié dans votre esprit ou dans celui des experts-conseils le projet tel qu'on l'envisageait.

M. Williams: Non, pas à part ce que nous avons mentionné.

M. Macquarrie: Rien n'a été changé, ni dans votre façon de penser ni dans celle de préparer les plans, à la suite des propositions de M. McCulloch?

M. Williams: Notre façon de penser et de préparer les plans a changé, mais pas à la suite des observations de M. McCulloch, car il avait dit des choses que nous avons considérées nous-mêmes, et nous avons tenu compte de la réévaluation qu'il en avait faite et de certaines de ses propositions sur ce point particulier, et cela uniquement parce qu'elles faisaient partie de la réévaluation que de toute façon nous étions en train d'effectuer.

Le président: Puis-je maintenant donner la parole à M. Bower qui attend depuis longtemps?

M. McIlraith: Messieurs, avant de terminer l'autre débat, j'ai dit que nous inclurions les noms des experts-conseils dans le compte rendu. Peut-être pourriez-vous lire les noms des trois compagnies qui composent les *Northumberland Consultants Ltd.*

M. Williams: Oui, les trois compagnies qui composent les *Northumberland Consultants* à cette fin sont: la *H.G. Acres and Company Limited*, de Niagara Falls (Ont.) et de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), la Compagnie Langevin, Letendre et Monti, de Montréal (Qué.) et de Shippegan (N.-B.), et la *Canadian, British Engineering Limited*, Toronto et Halifax.

M. MacDonald (Prince): Pourrais-je vous demander, pour le faire inclure dans le compte rendu, le montant total qui a été dépensé jusqu'ici pour les plans et la recherche, en d'autres termes les dépenses autres que celles occasionnées par la construction elle-même.

M. McIlraith: Pourrions-nous poursuivre dans l'entretemps et vous faire obtenir ces chiffres plus tard?

M. Bower: Monsieur le président, j'aurais une question à poser dont la réponse a sans doute été donnée en d'autres endroits et en d'autres moments. Toutefois, elle n'a pas été posée ici, et je crois qu'il convient que la réponse en soit consignée dans le compte rendu de cette réunion, puisque nous avons repassé tous les aspects de la traverse de l'Île du Prince-Édouard.

L'idée d'un tunnel a sans doute été étudiée, n'est-ce pas?

M. Williams: Oui.

M. Bower: Quel serait le coût estimatif d'un tunnel convenable pour assurer la traversée, et je ne tenterai pas d'en décrire le plan.

M. Williams: Je crains fort de ne pas pouvoir vous répondre, car cette idée a été abandonnée quand on a étudié cette possibilité en 1958. Je ne sais pas si on a alors mentionné un coût concret, mais nous avons dû alors envisager un problème semblable à celui auquel le gouvernement d'Angleterre s'est butté à l'égard de la Manche. Considérant ce que nous devons accomplir, et tenant compte de notre mandat, voici quel était notre problème. Il fallait percer environ 10 ou 11 milles de tunnel pour les rampes de chemins de fer et faire face à un problème de ventilation, et percer un second tunnel pour la route. Et il fallait absolument forer. Il n'était pas question de fabriquer des éléments de béton coulés à l'avance dans un projet de cette nature. Et il fallait forer à travers une pierre qui n'était pas de très bonne qualité, en ce sens qu'il était impossible de savoir si elle était crevassée ou non.

M. Bower: Surtout du grès permien?

M. Williams: Oui. La seule autre solution qu'il était permis d'envisager dans ce sens était d'avoir recours à un train électrique qui aurait fait la navette et qu'on aurait chargé et déchargé directement en les faisant communiquer avec le chemin de fer. En tenant compte des frais de fonctionnement et de la capacité d'une telle installation en comparaison de la capacité du traversier, il faut nous rendre à l'évidence que l'entreprise n'était pas du tout économique. Les autres propositions avaient ce mérite qu'elles étaient plus économiques, alors nous avons abandonné les premières à ce stade.

M. Bower: Monsieur Williams, connaissez-vous le coût estimatif de la traverse de la Manche?

M. Williams: Je vous ferais remarquer que le coût estimatif de la traverse de la Manche n'est pas aussi exact que celui qui avait été cité en juillet 1965, et il se situe entre 400 millions et 600 millions de dollars. Je parle d'après les articles que j'ai lus, et, à ma connaissance, ils ne sont pas plus précis ni plus avancés qu'il ne l'était il y a trois ans.

M. Bower: Merci.

M. MacDonald (Prince): Avant que je commence à parler, monsieur Williams, alliez-vous faire inclure des chiffres dans le compte rendu?

M. Williams: Oui, quant au coût des études techniques. Le montant total des dépenses jusqu'au 31 mars 1967 s'élève à \$4,955,519.16.

M. MacDonald (Prince): Puisque nous parlons des ingénieurs-conseils du projet de Northumberland, à la suite de l'erreur considérable dans les estimations de coûts ainsi que maintenant la question d'un nouveau plan, songe-t-on dans une certaine mesure à modifier la composition des avocats-conseils du projet de Northumberland—en grossissant leur nombre pour ainsi dire—afin de s'assurer qu'au fur et à mesure de l'exécution de ce projet nous n'aurons pas à faire face à une suite d'initiatives résultant de changements causés par des études techniques ou des frais?

M. Williams: J'ai essayé de faire une distinction entre un nouveau plan du point de vue des efforts et des tensions, et sous le rapport des éléments coûts. Et c'est ce que nous faisons. Supposons que les ingénieurs-conseils aient commis une erreur d'estimation grossière. Quelles normes emploieriez-vous pour dire que l'erreur est telle que l'une des personnes en cause devrait être punie et une autre pas. Tout dépend du critère d'après lequel les calculs ont été établis et du soin qu'on a mis à les préparer. Si les ingénieurs-conseils ont fait un examen aussi approfondi qu'il leur était possible; ils ont consulté, je le répète, des entrepreneurs et ainsi de suite. Vous savez, les entrepreneurs eux-mêmes sont en mesure de dire: «Nous avons commis une erreur de 30 ou 40 p. 100 aussi.» Le plus fort soumissionnaire le dit toujours.

Quant à reconstituer le groupe des ingénieurs-conseils, ce n'est pas ce que nous allons faire. Nous proposons, comme le ministre l'a annoncé, le colonel Churchill comme représentant du ministère chargé de coordonner leurs efforts car, surtout à cette étape, nous aimerions aller de l'avant et les voir travailler le plus rapidement et le plus efficacement possible afin de mettre le projet en chantier. Voilà pourquoi nous l'envoyons comme coordinateur et ce sera son rôle uniquement.

M. MacDonald (Prince): On n'a pas encore nettement indiqué quelles seraient les attributions du colonel Churchill. A quelle date sera-t-il engagé, et sera-t-il à l'emploi des ingénieurs-conseils du projet de Northumberland ou du ministère?

M. Lalonde: Monsieur le président, nous apprenons énormément par expérience lorsque nous nous attaquons à un projet à l'égard duquel on ne peut s'appuyer sur aucune constatation antérieure. Vous l'avez dit vous-même; les éléments de ce projet sont entièrement nouveaux et personne ne peut dire qui a tort ou raison tant qu'il ne sera pas construit. C'est à ce moment-là seulement que l'on s'apercevra si le modèle ou la méthode de construction étaient réellement les bons. Une des choses que nous avons apprises je crois c'est que du fait que nous étions tous pris par

d'autres occupations en plus du projet de traversée du Northumberland, et comme les ingénieurs-conseils se trouvent à Montréal, à Bayfield au Nouveau-Brunswick et à Charlottetown, il y a eu un manque de liaison immédiate entre le ministère et ses ingénieurs. J'ai été le premier à m'en rendre compte et j'ai proposé au ministre que dans le cadre de notre principe de délégation d'autorité, le ministère devrait avoir un représentant d'un très haut rang à Montréal et pendant la construction, sur les lieux, pour représenter le ministère avec le pouvoir de prendre des décisions et de poser des questions, aussi mordantes qu'elles puissent être. Selon nous, le colonel Churchill était la meilleure personne disponible en ce moment pour cette tâche particulière et je crois que nous réussirons à retenir ses services.

M. MacDonald (Prince): Ne les avez-vous pas déjà retenus?

M. Lalonde: Oui, il ne nous reste qu'à signer l'entente. C'est une question de détail. On lui demandera de se tenir dans le même bureau que les ingénieurs-conseils: pour s'assurer que leur évaluation du nouveau modèle et des coûts est si complète qu'elle permettra de répondre aux questions de n'importe qui; pour avoir des discussions entre les ingénieurs-conseils et les entrepreneurs intéressés, comme l'a dit M. Williams il y a un moment; et pour nous rendre compte immédiatement de tout problème qu'il verra poindre d'un jour à l'autre—sans attendre qu'un mois ou deux se soient écoulés lorsque nous recevons un rapport sur l'état des travaux. Pendant la construction, il aura la tâche de les surveiller. Sa réputation dans ce domaine est tellement bonne qu'il serait difficile de trouver quelqu'un de plus qualifié. Donc, avec cette étroite liaison supplémentaire et son pouvoir de décision sur les lieux, ainsi que dans la salle des plans, nous devrions éliminer certains des malentendus qui ont pu peut-être se passer auparavant.

M. MacDonald (Prince): De quelle liberté jouira le colonel Churchill dans ses attributions?

M. Lalonde: La délégation d'autorité, selon moi, consiste à toujours déléguer à une personne en qui on a une confiance implicite toute l'autorité que l'on détient, donc, il aura la même autorité que j'ai. Il ne pourra pas faire fi du Conseil du Trésor ou du cabinet mais autrement il aura pleine autorité.

M. McIlraith: Vous pourriez dire la façon dont il rendra compte.

M. Lalonde: N'étant pas ingénieur, j'ai très souvent assez de mal à comprendre les termes employés dans certains secteurs de ce domaine. Nous avons donc pris des dispositions

pour qu'il me rende compte, par l'entremise de M. Williams, après quoi je rendrai compte moi-même au ministre, au Conseil du Trésor ou au cabinet comme il le faudra. Autrement, il a un lien direct avec le sous-ministre adjoint supérieur, moi-même, ou le ministre bien entendu.

M. MacDonald (Prince): Quand le colonel Churchill va-t-il assumer ses fonctions?

M. Lalonde: En réalité, même si j'ai dit que l'accord n'était pas signé, il s'est déjà intéressé au projet et il a eu une réunion avec les ingénieurs-conseils. Bien entendu, il lui reste à régler certaines questions concernant ses domaines d'occupation à l'Expo. Nous espérons qu'il pourra le faire et en même temps commencer à se mettre au courant de son rôle car il faut qu'il soit parfaitement au courant dès maintenant ou mettons, d'ici le mois prochain. Puis nous voulons qu'il prenne de courtes vacances avant de se mettre vraiment au travail à plein temps.

M. Williams: Me permettez-vous d'ajouter que d'après notre entente, nous avons eu des réunions auxquelles nous avons indiqué l'ampleur de la mise au courant et le genre de tâche qui l'attend. D'ici la semaine prochaine—je confirmerai la date demain matin,—mais il aura été mis au courant complètement soit d'ici la fin de cette semaine ou au début de la semaine prochaine; ensuite suivra une semaine de discussion avec lui, moi et d'autres fonctionnaires du ministère quant au programme à fixer aux ingénieurs-conseils pour le mois suivant, après quoi le colonel Churchill, nous l'espérons, sera employé à plein temps.

M. MacDonald (Prince): Pendant la durée du projet, résidera-t-il dans les Maritimes?

M. Williams: Une fois que les travaux seront bien en cours il passera la majeure partie de son temps sur les lieux mais il n'aura pas besoin d'y résider.

M. Lalonde: Même pendant la période de construction, le bureau des ingénieurs-conseils demeurera à Montréal. Le colonel Churchill effectuera des inspections périodiques des lieux de construction pour voir si tout progresse bien mais il gardera son point d'attache à Montréal.

M. MacDonald (Prince): Parmi ses responsabilités—si ce n'est une des principales—il devra s'assurer que les diverses phases de l'entreprise sont terminées à temps ou aussi proches que possible de la date fixée?

M. Lalonde: Je l'espérerais.

M. MacDonald (Prince): A mon avis il faudrait presque qu'il se tienne sur les lieux de l'entreprise au lieu d'être à 700 ou 800 milles de distance.

M. Williams: Pas nécessairement.

M. MacDonald (Prince): Nous ne sommes pas d'accord.

M. Lalonde: Je crois que nous pouvons compter sur son jugement quant à la meilleure façon d'agir. Si quelqu'un a de l'expérience dans ce domaine, c'est bien lui.

M. Macquarrie: Monsieur le président, c'est vraiment merveilleux que l'on ait pu retenir les services du colonel Churchill. Je ne voudrais pas dire de lui qu'il est un surhomme et puisque tant de renseignements sont maintenant disponibles, j'espère que l'on pourra répondre à ma question à notre organisme mère, la Chambre des communes.

M. McIlraith: Quelle était cette question?

M. Macquarrie: Au sujet du colonel Churchill.

M. McIlraith: Vous avez demandé le document n'est-ce pas?

M. Macquarrie: Entre autres choses.

M. McIlraith: Je devrais je pense expliquer quelque chose au comité. La nouvelle de la nomination du colonel Churchill a été publiée à Montréal dans les journaux la veille du jour où nous avions l'intention de la communiquer. De fait, elle a paru dans les journaux le matin où nous nous réunissions pour mettre au point les derniers détails avant de faire la communication officielle. Il est regrettable qu'elle ait été révélée ainsi mais c'est ce qui s'est produit. Voilà qui explique qu'on n'ait pas annoncé officiellement sa nomination ce vendredi-là. La nouvelle a été publiée dans la Gazette de Montréal avant d'être communiquée comme on voulait le faire au cours de la matinée. C'était dans les journaux et nous ne pouvions pas...

M. Macquarrie: C'était un reportage exclusif.

M. McIlraith: Oui, mais un pareil reportage n'est quelquefois pas aussi exact qu'il devrait l'être. Il était bon au fond mais on avait omis quelques petits détails qui auraient dû paraître dans la première communication, des petites choses de ce genre. Il n'y a pas le moindre inconvénient à vous donner tous les renseignements que vous demandez il s'agit simplement de choisir le bon moment pour le faire.

M. MacDonald (Prince): Lorsque vous discutiez auparavant de la décision de retarder le contrat qui avait été adjugé la première fois l'automne dernier, même si la construction n'aurait pas dû commencer à ce moment-là, vous avez parlé de diverses questions qui avaient influencé cette décision comme les taxes et autres sujets. Pourriez-vous nous donner un peu plus de détails quant à la nécessité à ce moment-là de retarder l'adjudication du contrat? Les appels d'offres ont été

lancés en janvier et la date limite pour les présenter se situait en mars.

M. McIlraith: Je parlerai d'abord des impôts provinciaux et fédéraux. Il ne se pose aucun problème quant aux impôts fédéraux car la compétence en matière géographique englobe le domaine entier. Cependant, un véritable problème se pose lorsqu'il s'agit de décider quels éléments seront imposés par les provinces car leur compétence dans ce domaine est limitée par la frontière géographique. J'ignore si la frontière exacte a été fixée à propos de ce projet de traversée. Une formule satisfaisante avait été mise au point entre les provinces pour que les impôts leur soient payés directement et qu'elles ne se trouvent pas obligées de percevoir plus tard des impôts d'un entrepreneur. Ces impôts pourraient être un sujet de litige à cause du manque d'expérience antérieure ou de délimitation exacte des frontières de chaque province. Voilà le genre de choses dont nous parlions et une entente a été conclue qui je crois règle ce problème du point de vue des provinces. Comme on peut l'imaginer, il s'agira d'un facteur important de leurs recettes si elles parviennent à récupérer ainsi ces impôts plutôt que d'avoir à engager un procès avec des entrepreneurs quelques années plus tard.

M. MacDonald (Prince): Était-ce le seul facteur responsable de ce retard?

M. McIlraith: Peut-être devrait-on donner plus de détails.

M. Williams: Il y avait aussi un problème virtuel au sujet de l'assurance concernant les dispositions de cautionnement sur le projet. L'affaire était arrangée mais en fin de compte nous avons dû prendre des initiatives que nous ne prenons pas normalement lorsqu'on organise une assurance en commun et cela a pris plus de temps qu'on avait prévu au premier coup d'œil.

M. MacDonald (Prince): Cela semble un peu surprenant car c'étaient des facteurs économiques au sujet desquels j'imagine vous aviez été prévenus depuis énormément de temps ou que vous connaissiez.

M. McIlraith: Nous avons été prévenus.

M. MacDonald (Prince): Il n'en demeure pas moins que ces questions n'étaient pas encore réglées même en 1965 soit un an après l'annonce du projet.

M. Williams: Non. Nous avons entamé ces discussions au début de 1966 et à ce moment-là nous étions en mesure de prévoir la date des appels d'offres qui seraient lancés dans toutes les provinces. C'est à ce moment-là que nous avons entamé nos discussions et nos négociations avec les provinces et

par la suite avec les compagnies d'assurance. Parfois, il faut envisager et prendre une décision à l'égard de certains intérêts et, vient un moment où l'on doit presque prendre une mesure législative ce que nous cherchons à éviter.

M. MacDonald (Prince): J'ai maintenant une question qui se rapporte à l'aspect général de l'entreprise. Comme on l'a noté auparavant dans le discours de juillet 1965 du premier ministre, on s'attendait que les dépenses annuelles dépasseraient la durée de cette entreprise d'environ 30 millions de dollars. Comme je l'ai dit, les prévisions en général sont bien moins importantes. Je pourrai le consigner au compte rendu si on le juge nécessaire. Je les ai avec moi quelque part. En 1965-1966, on avait estimé le montant à \$1,130,000. Bien entendu, cette communication n'a été faite qu'en juillet de cette année-là peut-être n'est-il pas inhabituel de s'attendre à un chiffre aussi restreint mais même si l'année de travail avait pu être complète le montant en était que de dix millions en 1966-1967 et de 15 millions de dollars en 1967-1968. Dans tous ces cas, les montants sont très inférieurs à 30 millions de dollars. A vrai dire, en les additionnant tous, on n'arrivera pas à plus de 26 millions de dollars et cela représenterait presque la moitié de la durée du projet. Il semble donc illogique que nous ayons fourni des crédits de cet ordre et même en s'attendant à des progrès maximums, pour terminer le projet au moins vers la fin de 1970. J'ai du mal à réconcilier les deux.

M. Williams: Oui mais chaque année les estimations sont préparées d'après le statut que l'on a vers le mois de décembre de l'année avant, donc, si vous n'avez pas atteint ce point, il ne comporte pas d'estimation pour l'année suivante. Nous cherchons à mettre l'affaire en train et jusqu'à maintenant nous nous sommes contentés de construire les routes d'accès. Nous n'avons pas eu la demande de fonds et il était donc impossible de faire figurer ce montant dans les crédits. Comme les projets donnent lieu à un contrat, et comme il se peut que nous ayons deux ou trois contrats importants négociés pendant une année, nous essayons de fixer un montant de cet ordre. Mais il serait inutile d'estimer de façon continue 30 millions de dollars par an alors que nous n'allons pas les dépenser.

M. MacDonald (Prince): A quelle date commencerons-nous à avoir un montant semblable dans les crédits?

M. Williams: Je répète qu'à cette étape, nous ne sommes pas prêts à dire à quelle date nous allons faire les appels d'offres qui viendront successivement par la suite ni ce qu'ils engloberont.

M. Bower: Monsieur le président, à la suite des forages, a-t-on fait une étude complète et détaillée d'un échantillon géologique sur toute la longueur du projet de traversée?

M. Williams: Oui on a fait effectuer des forages pour l'emplacement des piles sur toute la largeur du pont pour être sûr de la nature du terrain. Si on me permet d'enchaîner, je dirai qu'auparavant nous nous étions servis des relevés détaillés du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources qu'il avait établis jusqu'à cette date-là et ce ministère s'est aussi livré à des travaux supplémentaires pour connaître la nature du profil des terrains ainsi que des sources possibles de pierre dans tout le secteur.

M. Bower: D'après des trous creusés en profondeur?

M. Williams: Oui.

M. Bower: A quels intervalles?

M. Williams: Ils sont creusés maintenant jusqu'à environ 400 pieds.

M. Bower: Non, je veux dire l'intervalle entre les trous.

M. Williams: Quatre cents pieds entre les trous.

M. Bower: Et à quelle profondeur ont-ils effectuée dans la roche de fond?

M. Williams: La profondeur varie énormément, tout dépend bien entendu de ce que l'on rencontre. La profondeur atteint la zone d'une jetée. Les perce-t-on à 60 pieds dans la roche?

M. Clarke: Soixante pieds à partir du fond de la mer.

M. Bower: C'est la profondeur dans la roche de fond?

M. Clarke: On trouve différentes couches ou strata en descendant et selon la couche que l'on rencontre...

M. Bower: Permettez-moi de poser la question d'une façon plus compréhensible. Le ministère des Mines et des Relevés techniques a-t-il publié un profil géologique le long du projet de traverse?

M. Williams: Non.

M. Bower: Alors comment avez-vous pu dire que la roche ne se prêtait pas à la construction d'un tunnel?

M. Williams: Nous ne pouvons pas être aussi affirmatifs que cela. Vous songiez probablement au tunnel de la Manche.

M. Bower: Oui. Je ne pense pas qu'il faille simplement passer outre. Vous dites que ce n'était pas faisable mais après avoir écouté attentivement, voici ce qui m'impressionne. J'avais entendu dire que, si l'on s'opposait à une chaussée solide, c'était principalement parce qu'on ne pouvait pas savoir quels seraient les coûts en définitive lorsque l'on te-

nait compte de l'éventualité des conséquences nuisibles de toutes sortes et de conditions affectant les gens de toute la région des trois provinces en cause. Ces considérations sont peut-être même allées plus loin englobant des questions comme les conditions marégraphiques et ainsi de suite. Personne ne semble entreprendre. A propos de tout le projet comme vouloir se risquer à évaluer le coût de ces entreprises. A propos de tout le projet comme on l'envisage à l'heure actuelle, il semble aussi qu'on s'interroge quant au coût définitif et aux conséquences. Un tunnel, bien entendu, est le seul moyen qui permettrait d'éviter tous ces aléas. Mais, à la lumière de ce qui s'est produit et de ce que nous avons entendu dire au sujet de l'escalade des coûts—sans tenir compte de l'élément de déflation—l'augmentation des coûts des matériaux, de l'outillage et de la main-d'œuvre, on pourrait peut-être reconsidérer la question d'un tunnel. Le projet tel qu'il est envisagé actuellement comporte le creusement d'un tunnel. Quel est le coût par pied pour les mille pieds environ du tunnel que l'on va creuser?

M. Williams: Ces questions ne sont pas très relatives parce que le tunnel que nous envisageons d'installer était un tunnel en béton coulé d'avance qui serait posé au fond et recouvert et je crois que vous envisagez un tunnel creusé à travers les couches de roche. De l'aveu général, lorsqu'on a examiné la question auparavant, les estimations de coût de forage d'un tunnel pour les services que nous voulons seraient bien plus considérables que les estimations des solutions de remplacement comme la chaussée et le pont-chaussée, etc. Vous dites maintenant que vu les incidents qui se sont produits que nous devrions reconsidérer la question du tunnel. Personnellement vous avez raison car nous avons examiné la proposition concernant du projet pour traverser la Manche et nous ne savions pas comment on se proposait de le réaliser, s'il serait réalisable, etc. Mais l'une des autres restrictions qui existaient lorsque nous avons envisagé un tunnel creusé c'était que nous ne pouvions pas à cette étape voir comment il pourrait être ventilé pour le transport par chemin de fer et par route. La formule de remplacement consistait à faire circuler un transbordeur à travers le tunnel au moyen de rails électriques mais la capacité nécessaire pour transporter des véhicules au moment où nous examinions la proposition n'était pas assez grande pour les transporteur. Dans le dernier rapport que nous avons eu sur le projet concernant la Manche, on y citait des chiffres pour le transport sur deux tunnels jumelés. Je crois que le tunnel était de 24 pieds de diamètre. Le rapport parlait du transport d'un nombre extraordinaire de voitures particulières

et de camions sur des rails électriques et je suis tout à fait d'accord avec vous, nous devrions examiner cette formule.

Un autre facteur est en jeu, qui se rattache à la roche. Nous allons certainement savoir comment on se propose de transporter ce grand nombre de gens, car cette solution peut ou peut n'être pas valable dans nos conditions. Si elle ne l'est pas, nous sommes hors-jeu de toute manière mais les renseignements provenant des sondages indiquaient qu'on avait creusé jusqu'à moins 160 c'est-à-dire en dessous du niveau de la mer, ce qui à cet endroit représentait environ 55 pieds d'eau autrement dit 110 pieds dans la roche. Il y avait environ 18 pieds de sable et de mortiers-terrains, puis une couche de grès, une couche de dépôt vaseux, une couche de brèche de boue. Aucun de ces genres de sols ne sont parfaits mais les études jusqu'à ce jour ne les ont certes pas exclus.

M. le président: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

M. Macdonald (Prince): Je veux simplement poser une brève question au sujet de la déclaration du ministre à la Chambre, déclaration qui a été réitérée aujourd'hui à cette réunion. Avez-vous la déclaration avec vous M. McIlraith?

M. McIlraith: Non. Je l'ai donnée aux sténographes de la Chambre.

M. MacDonald (Prince): Je vais citer un passage du paragraphe où vous dites:

...une revision de la formule du tunnel comportant une revision des niveaux et des exigences de ventilation, et un pont court très élevé au-dessus d'une écluse.

Si l'on doit conserver le modèle de base d'une partie de chaussée, un pont et peut-être un tunnel, à quoi servirait une écluse?

M. Williams: Non, c'est pour remplacer le tunnel. Je l'ai déjà dit.

M. MacDonald (Prince): Excusez-moi je n'ai pas dû l'entendre. Ce que vous proposez, si je le conçois bien, c'est un très long pont partant de l'Île du Prince-Édouard?

M. Williams: Il ne serait pas nécessairement très long car avec les courbes de niveau des routes, on peut monter ou descendre de 150 pieds beaucoup plus facilement qu'avec les rails. Un viaduc très élevé enjamberait l'écluse donc le trafic des véhicules serait ininterrompu.

M. McIlraith: A cause des conditions de niveau, on ne peut pas placer un pont destiné à un chemin de fer suffisamment haut pour que les navires puissent passer en dessous mais on peut le faire avec un court viaduc qui peut monter très rapidement.

M. Bower: Comme le pont sur le Delaware à Wilmington?

M. McIlraith: Oui, il peut monter haut.

M. MacDonald (Prince): Vous proposez d'éliminer complètement le tunnel?

M. Williams: Oui.

M. McIlraith: Mais la question doit être examinée.

M. MacDonald (Prince): Je voudrais bien comprendre une chose. La proposition actuelle, c'est-à-dire un prolongement de la chaussée viendrait du côté du Nouveau-Brunswick?

M. Williams: Oui.

M. MacDonald (Prince): Il y aurait ensuite un pont et le pont continuerait à nouveau vers la chaussée sur l'autre côté et ensuite sur le sol de l'île du Prince-Edouard. C'était la formule que vous proposiez?

M. Williams: Oui, c'est exact.

M. MacDonald (Prince): Et il y aurait une écluse à un certain endroit pour permettre aux navires de passer?

M. Williams: C'est exact.

M. MacDonald (Prince): Je voulais en être bien sûr car j'avais tendance à m'embrouiller à songeant qu'un tunnel était encore possible.

M. Williams: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

M. Macquarrie: Un renseignement. Le ministre a dit avoir reçu diverses propositions de M. McCulloch qui ont reçu une certaine publicité. Un autre ingénieur a-t-il présenté le plan d'une chaussée?

M. Williams: Non.

M. Macquarrie: Donc jusqu'à maintenant il est le seul?

M. McIlraith: Oui.

M. Williams: Nos propres plans mis à part bien entendu.

Le président: Le crédit n° 1 est-il réservé? Réservé. De la part des membres du comité, je tiens à remercier le ministre, MM. Williams, Lalonde, Clarke ainsi que les fonctionnaires du ministère.

Nous allons nous ajourner maintenant jusqu'au jeudi 22 juin.

M. McIlraith: Je voudrais demander au président du comité directeur de me mettre sur la voie quant aux questions que le comité voudrait traiter à la prochaine réunion pour que les fonctionnaires appropriés puissent être disponibles et prêts. J'aimerais bien savoir si l'on va traiter des ports, des fleuves, de la construction ou de quelque sujet que ce soit.

M. MacDonald (Prince): Puis-je aussi solliciter l'indulgence du comité plus tard afin de permettre aux deux autres députés de l'île du Prince-Edouard de poser les questions qu'ils désirent. Il leur a malheureusement été impossible d'être présents aujourd'hui. Je crois qu'ils voudraient avoir l'occasion de poser certaines questions sur ce sujet, au ministre ou à ses fonctionnaires.

M. McIlraith: Je ne vois aucun inconvénient.

Le président: Nous aurons une réunion du comité directeur et nous aviserons le ministre.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-septième législature

1967

COMITÉ PERMANENT
DE

**l'habitation, de l'aménagement
urbain et des travaux publics**

Président: M. Rosaire Gendron

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCE DU JEUDI 22 JUIN 1967

Concernant le

Budget principal des dépenses pour l'année 1967-1968 du ministère
des Travaux publics

Y COMPRIS LE TROISIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

TÉMOINS:

L'honorable George McIlraith, ministre des Travaux publics; *du ministère des Travaux publics*: M. Lucien Lalonde, sous-ministre; M. G. B. Williams, sous-ministre adjoint principal (Opérations); M. L. V. McGurran, directeur des services financiers; M. J. A. Langford, sous-ministre adjoint (études techniques); M. Gérard Millar, ingénieur en chef (ports et rivières); M. Charles K. Hurst, adjoint de l'ingénieur en chef (ports et rivières); M. H. J. dePuyjalon, chef de la division du logement; M. W. F. Nelson, directeur des services du personnel.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967

COMITÉ PERMANENT DE L'HABITATION, DE L'AMÉNAGEMENT
URBAIN ET DES TRAVAUX PUBLICS

Président: M. Rosaire Gendron

Vice-président: M. Warren Allmand

et

M. Badanai,	M. Gray,	M. Mongrain,
M. Bell (<i>Saint-Jean- Albert</i>),	M. Isabelle,	M. Neveu,
M. Bower,	M. Leblanc (<i>Laurier</i>),	M. Ouellet,
M. Caron,	M. Loisselle,	M. Pugh,
M. Duquet,	M. Loney,	M. Ricard,
M. Gauthier,	M. MacDonald (<i>Prince</i>),	M. Stewart,
M. Gilbert,	M. Macquarrie,	M. Watson
	M. Martin (<i>Timmins</i>),	(<i>Assiniboia</i>)—24.

(Quorum 9)

Secrétaire du Comité:
Gabrielle Savard.

¹ A remplacé M. Pelletier le 21 juin.

TÉMOINS

L'honorable George McArthur, ministre des Travaux publics; le ministre
des Travaux publics; M. Lester Laundé, sous-ministre; M. G. B.
Williams, sous-ministre adjoint principal (opérations); M. L. V.
McGowan, directeur des services financiers; M. J. A. Langford, sous-
ministre adjoint (travaux techniques); M. Gerald Miller, ingénieur en
chef (ports et rivières); M. Charles K. Hunt, ingénieur de l'ingénierie
en chef (ports et rivières); M. E. J. Desjardins, chef de la division
du logement; M. W. E. Nelson, directeur des services du personnel.

ORDRES DE RENVOI

Le MARDI 20 juin 1967

Il est ordonné,—Que le quorum du comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics soit réduit de 13 à 9 membres.

Le MERCREDI 21 juin 1967

Il est ordonné,—Que le nom de M. Duquet soit substitué à celui de M. Pelletier sur la liste des membres du comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le JEUDI 22 juin 1967

Le Comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi qu'il a reçu de la Chambre le 25 mai 1967, le Comité a fait un examen approfondi des crédits énumérés au budget principal de 1967-1968 concernant le ministère des Travaux publics et il en recommande l'approbation à la Chambre.

Un exemplaire des *Procès-verbaux et Témoignages* s'y rapportant (*fascicules n° 1 à 3 inclusivement*) est déposé.

Le président,
ROSAIRE GENDRON.

Secrétaire du Comité:
Gabrielle Savard.

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 22 juin 1967

(4)

Le Comité permanent de l'habitation, de l'aménagement urbain et des travaux publics se réunit aujourd'hui à 9 h. 45 du matin, sous la présidence de M. Rosaire Gendron.

Présents: MM. Badanai, Bower, Duquet, Gendron, Gilbert, Leblanc (*Laurier*), Loiselle, Loney, MacDonald (*Prince*), Macquarrie, Mongrain, Neveu, Stewart (13).

Autres députés présents: l'hon. J. A. MacLean et M. McQuaid.

Aussi présents: L'hon. George McIlraith, ministre des Travaux publics; *du ministère des Travaux publics:* M. Lucien Lalonde, sous-ministre; M. G. B. Williams, sous-ministre adjoint principal (Opérations); M. L. V. McGurran, directeur des services financiers; M. C. J. Helmes, chef des estimations; M. J. A. Langford, sous-ministre adjoint (études techniques); M. R. B. Whiting, sous-ministre adjoint (planification des programmes); M. Gérard Millar, ingénieur-en-chef (ports et rivières); M. Charles K. Hurst, adjoint de l'ingénieur-en-chef (ports et rivières); M. Henry J. dePuyjalon, chef de la division du logement; M. W. F. Nelson, directeur des services du personnel, et autres fonctionnaires.

Le Comité reprend l'étude des prévisions de dépenses du ministère des Travaux publics.

Le président fait l'appel du crédit n° 30

Construction, acquisition, réparations et améliorations importantes, préparation de plans et achat de terrain, etc. \$31,430,000

M. Lalonde présente MM. Millar et Hurst qui répondent avec lui aux questions des députés. M. Millar dépose, en anglais et en français, les principes régissant la participation du gouvernement fédéral à la construction d'ouvrages de protection; un exemplaire de ce document est remis aux membres du Comité.

Le crédit n° 30 est adopté.

Le crédit n° 5 est mis en délibération.

Entretien et service des bâtiments et terrains publics, etc. \$76,615,000

M. Lalonde présente M. dePuyjalon qui répond aux questions au sujet de ce crédit.

Le crédit n° 5 est adopté.

Le président fait l'appel du crédit n° 10.

Acquisition de matériel et de mobilier autres que des meubles de bureau, \$ 1,485,000

M. Williams donne les renseignements aux membres du Comité.

Le crédit n° 10 est adopté.

Le crédit n° 15

Construction, acquisition, réparation et améliorations importantes,
préparation de plans et achat d'emplacements, relativement aux bâti-
ments de l'État, etc. \$48,165,000

est mis en délibération et M. dePuyjalon fournit les explications aux membres
du Comité.

Le crédit n° 15 est adopté.

Le crédit n° 20 se rapportant aux services du génie (ports et rivières)

Exploitation et entretien, \$ 7,924,000

est mis en délibération, étudié et adopté.

Le crédit n° 25

Construction ou acquisition de matériel, \$ 925,000
est mis en délibération, étudié et adopté.

Le crédit n° 35 se rapportant aux routes, ponts et autres services du génie,
est mis en délibération.

Exploitation et entretien, etc. \$ 6,901,000

M. Williams répond aux questions des députés.

Le crédit n° 35 est adopté.

Le crédit n° 40

Construction, acquisition, réparations et améliorations importantes
etc. \$19,965,000
est mis en délibération et réservé.

Le crédit n° 50

Route transcanadienne—Aménagement à travers les parcs natio-
naux, \$ 1,860,000
est mis en délibération et est adopté.

Le crédit n° 55

Fonctionnement et entretien des laboratoires d'essais \$ 1,303,700
est mis en délibération et est étudié.

Le crédit n° 55 est adopté.

Le président met en délibération le crédit n° 1 qui avait été réservé. MM.
Nelson et Williams fournissent des renseignements aux membres du Comité.

Le crédit n° 1 est adopté.

Le crédit n° 40, qui avait été réservé, est mis de nouveau en délibération.

Le ministre donne plus de précisions relativement au projet d'aménage-
ment d'une chaussée et d'installations connexes à travers le détroit de Northum-
berland, et il est secondé par ses sous-ministres.

Après discussion, M. Loiseau propose, appuyé par M. Leblanc (Laurier),
que le crédit n° 40 soit adopté.

La proposition, mise aux voix, est adoptée. POUR: 6, CONTRE: 3.

Le crédit n° 40 est adopté sur division et le président reçoit instruction de présenter un rapport à la Chambre recommandant l'adoption des crédits.

A midi et trente-cinq, le Comité s'ajourne à l'appel du président.

La secrétaire du Comité,
Gabrielle Savard.

Le jeudi 22 juin 1927

Le président Monsieur, je vois que vous avez un quorum.

à 9.45 a.m.)

(Touje)

M. Mongrain: Monsieur le président, pour-
voir le voir le pour, s'il vous plaît.

Le président: Monsieur Mongrain, qui a-t-
que une question de privilège.

M. Mongrain: Monsieur le président, je
voudrais souligner que l'ajout des documents
documents comme, par exemple, "Documents
Documents" les documents du ministre. Ces
documents, je ne les ai vus qu'en
anglais. Je voudrais souligner que c'est une
question de principe. Je ne veux pas le faire
de façon amère, parce que le caractère
qu'on ne peut pas toujours, au point de vue
technique, distribuer les documents français
aussi rapidement qu'on le voudrait. Je ne
voudrais pas qu'on s'imagine non plus que
c'est par tendance séparatiste que le le fait.
C'est plutôt pour empêcher la propagation du
séparatisme, mais je souligne qu'il serait
respecter ce principe que la documentation
nous parvienne dans le deux langues.

Le président: Je vous remercie, Monsieur
Mongrain, et moi aussi que vous avez été
très pris en bonne considération et que je
remercie suite.

(Interruption)

Je mets maintenant le crédit numéro 39 en
votation.

Ministère des Travaux publics

39. Constructions, acquisition, répara-
tions et améliorations d'installations prop-
riété des plans et achat de terrains
relativement aux ouvrages des ports et
fleuves (y compris les dépenses à l'é-
gard d'ouvrages non situés sur une pro-
priété fédérale); toutefois, il ne peut être
passé aucun contrat de construction dont
le coût total est estimé à 100,000 ou plus,
à moins que l'entreprise s'apparente à
l'État au détail des affectations
\$1,430,000.

Je demande à M. Lacombe de présenter les
conditions de son mandat au Comité.

M. L. Lacombe: Monsieur le président, les
conditions de son mandat à la Chambre
sont les mêmes que celles de la Cham-
bre des députés de l'Ontario.

Je suis le crédit numéro 39 et je per-
mettez que je présente à vous quelques
proposés par le à la première séance et que
je les présente au Comité. Je suis le
à l'Ontario et de M. Charles Stuart.
Je suis le crédit numéro 39 et je per-
mettez que je présente à vous quelques
proposés par le à la première séance et que
je les présente au Comité.

Le président: Monsieur Lacombe,
A-t-il une question à poser?

M. Lacombe: Monsieur le président, une
question de principe, je voudrais
souligner que c'est une question de
principe et de l'Ontario. Je suis le
à l'Ontario et de M. Charles Stuart.
Je suis le crédit numéro 39 et je per-
mettez que je présente à vous quelques
proposés par le à la première séance et que
je les présente au Comité.

M. G. B. Williams: Monsieur le président,
ministère des Travaux publics, je voudrais
présenter un rapport au Comité à la
suite de l'adoption de la proposition
numéro 39. Je suis le
à l'Ontario et de M. Charles Stuart.
Je suis le crédit numéro 39 et je per-
mettez que je présente à vous quelques
proposés par le à la première séance et que
je les présente au Comité.

M. G. B. Williams: Monsieur le président,
ministère des Travaux publics, je voudrais
présenter un rapport au Comité à la
suite de l'adoption de la proposition
numéro 39. Je suis le
à l'Ontario et de M. Charles Stuart.
Je suis le crédit numéro 39 et je per-
mettez que je présente à vous quelques
proposés par le à la première séance et que
je les présente au Comité.

La proposition mise aux voix est adoptée POUR & CONTRE :

L'ordre du jour est adopté sur division et le président reçoit instruction de présenter un rapport à la Chambre recommandant l'adoption des crédits.

Le crédit n° 15

A midi et trente-cinq, le Comité s'ajourne à l'appel du président.

Le secrétaire du Comité,
 Charles Savard

Le crédit n° 16

Le crédit n° 17

Le crédit n° 20 se rapportant aux services du génie (ponts et rivages)

Exploitation et entretien \$ 1,224,000

est mis en délibération et est adopté.

Le crédit n° 25

Construction et acquisition de matériel, \$ 925,000

est mis en délibération et est adopté.

Le crédit n° 35 se rapportant aux routes, ponts et autres services du génie, est mis en délibération.

Exploitation et entretien, etc. \$ 8,901,000

M. Williams répond aux questions des députés

Le crédit n° 35 est adopté.

Le crédit n° 40

Construction, acquisition, réparations et améliorations importantes etc. \$ 18,065,000

est mis en délibération et est adopté.

Le crédit n° 50

Route transcanadienne—aménagement à travers les parcs nationaux. \$ 1,260,000

est mis en délibération et est adopté.

Le crédit n° 55

Fonctionnement et entretien des laboratoires d'essais \$ 1,303,700

est mis en délibération et est adopté.

Le crédit n° 55 est adopté.

Le président met en délibération le crédit n° 1 qui avait été réservé. MM. Nelson et Williams répondent aux questions des membres du Comité.

Le crédit n° 1 est adopté.

Le crédit n° 45 qui avait été réservé est mis en délibération.

Le ministre donne plus de précisions sur le projet d'aménagement d'une chaudière et d'installations pour la centrale de Northumberland, et il se retire.

Après discussion, M. Leblanc propose, appuyé par M. Leblanc (Laurier), que le crédit n° 45 soit adopté.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 22 juin 1967.

Le président: Messieurs, je vois que nous avons un quorum.

• (9.45 a.m.)

(Texte)

M. Mongrain: Monsieur le président, pourrais-je avoir la parole, s'il vous plaît?

Le président: Monsieur Mongrain, qui invoque une question de privilège.

M. Mongrain: Monsieur le président, je voudrais souligner que j'ai reçu une série de documents comme, par exemple, «Tendering Procedures», les remarques du ministre, etc. Ces documents, je ne les ai reçus qu'en anglais. Je voudrais souligner que c'est une question de principe. Je ne veux pas le faire de façon amère, parce que je comprends qu'on ne peut pas toujours, au point de vue technique, distribuer les documents français aussi rapidement qu'on le voudrait. Je ne voudrais pas qu'on s'imagine non plus que c'est par tendance séparatiste que je le fais, c'est plutôt pour empêcher la propagation du séparatisme, mais je souligne qu'on devrait respecter ce principe que la documentation nous parvienne dans les deux langues.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mongrain, et nul doute que votre remarque sera prise en bonne considération et qu'on y donnera suite.

(Traduction)

Je mets maintenant le crédit numéro 30 en délibération.

Ministère des Travaux publics

30. Construction, acquisition, réparations et améliorations importantes, préparation des plans et achat de terrains, relativement aux ouvrages des ports et rivières (y compris les dépenses à l'égard d'ouvrages non situés sur une propriété fédérale); toutefois, il ne peut être passé aucun contrat de construction dont le coût total est estimé à \$50,000 ou plus, à moins que l'entreprise n'apparaisse séparément au détail des affectations, 31,430,000.

(S) Subvention à l'égard de bassins de radoub—*Canadian Vickers Limited* (Montréal), 180,000; 40,459,000.

Je demande à M. Lalonde de présenter les fonctionnaires de son ministère au Comité.

M. L. Lalonde (sous-ministre, ministère des Travaux publics): Monsieur le président, les témoins que j'ai présentés à la première séance du Comité sont présents et à la disposition des membres du Comité.

Au sujet du crédit numéro 30 en particulier, je veux présenter ici deux personnes qui n'étaient pas là à la première séance et qui sont particulièrement en cause en ce qui a trait au crédit mis en délibération. Il s'agit de M. Gerald Millar et de M. Charles Hurst. Nous sommes en mesure de répondre aux questions que les membres du Comité voudront bien poser.

Le président: Merci, monsieur Lalonde. A-t-on des questions à poser?

M. MacDonald (Prince): Je poserai une question d'ordre générale au sous-ministre. Depuis quelques mois, je me suis demandé comment on décidait dans quelle région on améliorerait les brise-lames, les installations portuaires, et ainsi de suite. Je pense, par exemple, à la région des provinces Maritimes. Peut-être que vous-même, monsieur Lalonde, ou quelqu'un de votre ministère êtes en mesure de me dire quelles normes sont suivies pour prendre une décision à cet égard.

M. G. B. Williams (sous-ministre adjoint, ministère des Travaux publics): Monsieur le président, on entreprend ces travaux à la suite de demandes du public ou des fonctionnaires de district ou de la région. Il y a aussi, en troisième lieu, des demandes des ministères, en particulier dans le domaine maritime, par exemple le ministère des Transports et le ministère des Pêcheries.

Quand les demandes émanent du public ou de nos fonctionnaires de district, un rapport est fait sur les lieux au sujet des conditions existantes, des ouvrages qui se trouvent près de là, du terrain, du coût estimatif qui est de là, du terrain, du coût estimatif qui est alors très général, vu qu'on n'a pas encore décidé s'il y avait lieu de procéder à une

étude technique approfondie. Comme ce poste vise l'approbation des programmes, il n'appartient pas au bureau régional d'aller de l'avant. La question est soumise au bureau central et elle est étudiée par un comité maritime qui compte un représentant du Conseil du Trésor et aussi, selon la question dont il s'agit, des représentants du ministère des Pêcheries, de l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique et de l'ARDA. Ce comité décide s'il y a lieu de poursuivre l'étude de la question, s'il s'agit d'une entreprise pour laquelle le Conseil du Trésor devrait prévoir une certaine somme dans le *Budget des dépenses* ou s'il y a lieu de faire une demande spéciale de crédits au Conseil du Trésor à ce sujet.

M. MacDonald (Prince): Est-il juste de demander combien de demandes sont faites par rapport au nombre de tâches qu'on est effectivement en mesure d'accomplir à n'importe quel moment? Quelle est la proportion? Est-il possible de répondre à cette question?

M. Williams: Je ne serais pas en mesure de vous fournir une proportion quelle qu'elle soit. Qu'il suffise de dire qu'au cours d'un an ou de deux ans, nous recevons un grand nombre de demandes. Actuellement, nous sommes saisis de tant de demandes que, si elles sont toutes fondées, il nous faudrait plusieurs années pour remplir notre programme.

M. MacDonald (Prince): Vous parlez d'un an ou deux. Le ministère a-t-il pour ligne de conduite de prévoir un programme qui s'étendrait sur plus d'une année (trois ou quatre ans peut-être), afin d'établir un ordre de priorité?

M. Lalonde: M. Whiting, sous-ministre adjoint, préparation des programmes, est peut-être en mesure de traiter cette question.

M. R. B. Whiting (sous-ministre adjoint, préparation des programmes, ministère des Travaux publics): La réorganisation vise à permettre une prévision d'au moins cinq ans en ce qui a trait aux entreprises du ministère et à préparer un programme annuel fondé sur un programme quinquennal intelligemment conçu. Je ne pense pas que le programme actuel soit établi de cette façon; mais ce sera le cas des programmes futurs.

M. MacDonald (Prince): Une question qui se rattache beaucoup à l'Île du Prince-Édouard est la transformation qui s'est opérée depuis quelques années dans le domaine de la pêche. Je me demande si votre ministère ou le ministère des Pêcheries a préparé des plans pour l'avenir; quel genre de consultation devrait exister, selon vous? J'envisage les effets

à long terme que l'amélioration des ports ou des quais peut avoir pour une région à l'encontre d'une autre.

M. Whiting: A l'avenir, maintenant que le ministère des Travaux publics est devenu un organisme de service, nous considérerons le ministère des Pêcheries comme l'organisme qui appuiera les entreprises découlant du programme de ce ministère dans la région des Maritimes. C'est ce qu'on veut faire.

M. MacDonald (Prince): Au fond, ce sera le ministère des Pêcheries qui...

M. Whiting: Ce sera un programme du ministère des Pêcheries. Notre ministère inclura dans son programme certains aspects du programme du ministère des Pêcheries.

M. MacDonald (Prince): Est-ce votre ministère qui établira les normes?

M. Whiting: Oui, en vue du programme du ministère des Pêcheries. D'habitude, les normes techniques pour les quais et autres ouvrages relèvent de M. Langford.

M. MacDonald (Prince): Mais c'est le ministère des Pêcheries qui décidera vraiment si des améliorations doivent être apportées?

M. Whiting: Ou l'entreprise elle-même.

M. Lalonde: Ou l'importance des travaux, son rapport avec le revenu dérivé de la pêche dans la région en cause.

M. MacDonald (Prince): Je parlerai maintenant des crédits dans la mesure où ils intéressent l'Île du Prince-Édouard, car il y en a quelques-uns au sujet desquels je voudrais avoir des éclaircissements. Il y a tout d'abord le montant de \$370,000 pour 1966-1967, sous la rubrique «Non requis en 1967-1968», à la page 444 du *Budget des dépenses*. Je ne sais trop ce qu'il faut penser ici.

M. Lalonde: Dans tout le Livre bleu, sous 1966-1967, vous trouverez cette note: «Non requis en 1967-1968.» Il s'agit de montants dépensés à des travaux terminés au cours de l'année et que, par conséquent, il n'est pas nécessaire d'inclure dans les crédits de 1967-1968 comme poste représentant une diminution ou destiné à compléter un ouvrage. Le chiffre de \$370,000 vise des postes qui étaient énumérés dans le Livre bleu précédent et qui étaient énoncés ainsi qu'il suit: Beach

Point—prolongement de débarcadère; Sea Cow Pond—port pour bateaux—achèvement; Tracadie—améliorations portuaires, et Wood Islands—dragage.

M. MacDonald (Prince): Depuis deux ou trois ans, les demandes d'améliorations portuaires, de prolongement des quais ou des brise-lames ont-elles diminué en nombre ou en importance des travaux?

M. Gerald Millar (ingénieur en chef, Direction du génie (ports et rivières), ministère des Travaux publics): Je crois que les ouvrages ont augmenté en importance; mais, depuis deux ans, le nombre des grands ouvrages a diminué. L'Île du Prince-Édouard est un cas d'espèce.

M. MacDonald (Prince): C'est intéressant, parce que, si j'examine les crédits du ministère, je remarque que, pour 1965-1966, le montant était de \$809,000; il était de \$590,000 en 1966-1967, et en 1967-1968, il est de \$460,000. Depuis quelques années, les dépenses dans cette région accusent une assez forte diminution.

M. Millar: Si l'on considère les autres provinces, on constate que le changement est plus accentué dans l'Île du Prince-Édouard, à cause du petit nombre d'entreprises de peu d'importance. Par exemple, si, une année, on y a une entreprise de peu d'importance. Par exemple, si, une année, on y a une entreprise qui doit coûter un demi-million, comparative-ment à une autre année, le pourcentage s'accroîtra sensiblement.

M. MacDonald (Prince): Je comprends cela; mais je me demandais s'il y avait eu diminution quant au nombre et à l'importance des ouvrages au sujet desquels une demande a été faite.

M. Millar: De façon générale, le nombre des demandes est à peu près le même, si l'on tient compte des petites entreprises.

M. Lalonde: Monsieur MacDonald, il y a trois ans, on a dépensé beaucoup pour compléter un ouvrage important, le terminus de Borden.

M. MacDonald (Prince): C'est possible; je n'ai remonté qu'à 1966-1967. Je n'ai pas le budget de 1965-1966. L'avez-vous?

M. Millar: Le terminus de Borden n'est pas mentionné ici. Cela relève du ministère des Transports.

M. Lalonde: Je vérifierai, monsieur MacDonald, et je vous fournirai une explication plus tard.

M. Stewart: Je pourrais peut-être poser en ce moment une question qui se rapporte au chiffre total indiqué dans le budget. Quel est le minimum en deçà duquel un poste n'est pas énuméré dans le numéro 30 du *Budget des dépenses*? De quelle importance doit être un engagement financier pour qu'il faille l'inscrire au budget?

M. Lalonde: Jusqu'ici, monsieur Stewart, le montant est de \$50,000.

M. Stewart: Oui. Autrement dit, il peut y avoir de nombreux ouvrages dans l'Île du Prince-Édouard qui ne sont pas énumérés ici.

M. Lalonde: Parfaitement.

M. Stewart: Où seraient-ils énumérés?

M. Lalonde: Ils ne sont pas énumérés, mais ils sont inscrits à la page 448 sous la rubrique suivante:

Travaux divers non prévus ailleurs, y compris des dépenses à l'égard d'ouvrages non situés sur une propriété fédérale, \$1,995,000

Ce montant tient compte de tous les ouvrages dont le coût est inférieur à \$50,000.

M. MacDonald (Prince): Quels genres de projets seraient ici en cause?

M. Williams: Il peut s'agir d'un petit quai, du prolongement d'un brise-lames, de petits travaux de dragage; ce sont des ouvrages qu'il n'est pas nécessaire d'énumérer.

M. Stewart: Pourrions-nous avoir des détails à ce sujet?

M. Williams: De par sa nature, le programme des travaux divers est souple. Il permet de s'occuper de certaines entreprises ou de questions qui peuvent se poser tout à coup. Au début de l'année, on dresse une liste provisoire; mais avec le temps, elle est sujette à se modifier. Nous n'avons pas de liste définitivement établie à cet égard, même s'il existe une liste provisoire d'établie pour prévoir les fonds.

M. MacDonald (Prince): Monsieur Williams, les deux dernières années m'intéressent tout autant. Je sais qu'il n'est pas facile de prévoir pour l'année qui vient; toutefois, je pensais à un rapport qui embrasserait les deux dernières années.

M. Lalonde: Voudriez-vous que nous préparions cela pour la prochaine séance?

M. MacDonald (Prince): Oui, s'il vous plaît. Merci.

M. Lalonde: Je veux bien savoir ce dont il s'agit. Vous voulez une liste des ouvrages de

moins de \$50,000, en 1965-1966 et 1966-1967, pour l'île du Prince-Édouard?

M. MacDonald (Prince): C'est cela.

M. Badanai: Monsieur le président, je me demande si je puis poser une question. Le ministère a fait une étude au sujet du réaménagement de la rivière Kaministiquia et du remplacement du pont à travée tournante, à Fort William, afin de permettre à de plus grands navires modernes de remonter la partie supérieure de la rivière Kaministiquia sur les bords de laquelle se trouvent de nombreuses industries, par exemple, la *Great Lakes Paper Company Limited* et la *Dow Chemical of Canada Limited*. C'est une question qui a causé beaucoup de souci aux gens de la Tête des lacs et de ma circonscription de Fort William; elle revêt une importance vitale pour nous. En janvier dernier, le ministre est venu dans la région et il a visité le pont et la partie en question de la rivière Kaministiquia. On a promis de prendre certaines mesures. Je me demande si le ministère a quelque chose à dire à ce propos.

M. Lalonde: Monsieur Badanai, comme vous venez de le dire, le ministre est allé à la Tête des lacs cette année, en compagnie de l'ingénieur en chef, M. Millar, et du directeur régional, M. Manchul; il y a eu échange de beaucoup de renseignements entre les gens qui s'intéressent à cette entreprise, le ministre et les hauts fonctionnaires du ministère, M. Millar est peut-être plus en mesure que moi de fournir des détails à ce propos; mais j'ai cru comprendre qu'à la suite de ces discussions et pour autant que soit intéressé le ministère des Travaux publics à cette entreprise qui consiste surtout en du dragage, les gens de la région devaient se réunir en vue de soumettre une solution à longue portée pour ce problème. Je ne parle pas du pont, car cela ne relève pas de nous. Autant que je sache, les intéressés ne nous ont encore rien présenté à ce propos.

M. Badanai: La solution du problème serait la disparition du pont qui obstrue la voie. Il faut remplacer le pont pour permettre aux navires de passer. Cette question relève en partie du gouvernement fédéral, à cause des dispositions de la loi sur la protection des eaux navigables.

M. Millar: D'après l'étude faite au sujet de la rivière Kaministiquia et de l'anse qui donne accès aux trois rivières, il n'y a pas de raison de draguer plus profondément la rivière Kaministiquia au-delà du pont jusqu'au

bassin de virage afin d'accueillir les industries qui se trouvent là; si de nouvelles industries voulaient s'installer dans la région, on tâcherait de leur faire choisir la région en aval où il y a un bassin de virage. Les experts-conseils ont trouvé qu'il y avait lieu de faire des travaux en vue d'agrandir le port, mais pas dans la partie qu'on demande, parce qu'il y a là certains désavantages indubitables. La rivière est très étroite, il est impossible d'aménager un nouveau bassin de virage, un pont à travée tournante ne facilite pas les choses et c'est dangereux.

M. Badanai: Je suis loin d'être d'accord avec les experts-conseils, car pour ce qui est de l'industrie, deux des plus grandes industries du Nord-Ouest de l'Ontario, la *Great Lakes Paper Company Limited* et la *Dow Chemical of Canada Limited*, auront investi plus de 100 millions de dollars. De plus, nous avons des éleveurs et d'autres petites industries le long de la rivière; ce genre d'argument tombe donc à l'eau. La population locale n'est pas trop contente de cet état de choses. J'estime qu'on devrait faire une étude sérieuse, avec la ferme résolution de prendre des mesures pour remédier à la situation. Nous ne voulons pas abandonner la rivière. Elle est là depuis la naissance de Fort-William. Nous avons aussi le problème de la navigation de grands bateaux. Évidemment, les petits bateaux peuvent s'en servir. On nous dit que la rivière est trop étroite. Nous le savons bien. Il faut l'élargir. L'entreprise ne serait pas assez immense pour entraîner de forts déboursés. De toute façon, toute dépense est entièrement justifiée dans ce coin-là, à mon avis, et, à moins qu'on y fasse quelque chose, la population de Fort-William sera en désaccord avec le gouvernement.

• (10.07 a.m.)

(Texte)

Le président: Monsieur Duquet?

M. Duquet: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions au sujet du Québec. Les fonctionnaires du ministère savent sans doute qu'une entente a été conclue entre la cité de Québec, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral au sujet de la canalisation de la rivière Saint-Charles, et que la participation du fédéral à ces travaux serait de 8 millions de dollars.

Je voudrais savoir, premièrement, si on a prévu un poste au budget pour ces travaux?

Deuxièmement, il y a un an ou deux, on a voté une somme pour la construction du barrage sur la rivière Saint-Charles. J'aimerais connaître le montant voté pour les travaux du barrage? Ce sont deux questions auxquelles j'aimerais bien avoir une réponse, si possible.

Je ne vois rien, dans les prévisions budgétaires, qui concerne la région de Québec, et la rivière Saint-Charles. Je me demande si on aurait voté ces crédits précédemment.

M. Lalonde (sous-ministre des Travaux publics): Monsieur le président, l'entente avec la cité de Québec et la province au sujet de la canalisation de la rivière Saint-Charles n'a pas encore été signée. Le projet d'entente est actuellement entre les mains du maire de la ville et de l'honorable M. Dozois, représentant la province. Ils sont à étudier les termes de l'entente et nous espérons qu'il y aura, entre les trois parties en cause, une possibilité de signer ce document très bientôt.

Lorsque les prévisions budgétaires ont été préparées, il y a un an, évidemment, à ce moment-là il était question du barrage, mais on n'avait pas encore pris de décision au sujet de la canalisation du lit de la rivière. Par conséquent, à ce moment-là, nous ne pouvions pas prévoir les développements qui ont suivi, et nous ne pouvions pas insérer dans les prévisions des dépenses, les montants nécessaires. Mais dans le budget supplémentaire des dépenses, nous pourrions...

M. Duquet: Au moins, commencer les travaux si l'entente était signée.

M. Lalonde: Dès que l'entente sera signée, nous suivrons la marche ordinaire des appels d'offre.

M. Duquet: Est-ce que l'entente dont vous parlez au sujet de la canalisation de la rivière est distincte de la construction du barrage?

M. Lalonde: Non, monsieur Duquet. Nous avons inséré le tout dans une seule entente: la construction du barrage et la canalisation de la rivière.

M. Duquet: Mais n'y a-t-il pas une usine qui est reliée à une autre station? Ce que vous voulez dire, c'est que le barrage peut se faire sans que...

M. Lalonde: Non, parce qu'une des conditions à la construction du barrage, c'est que la province accepte de canaliser le lit de la rivière. Tous ces détails sont maintenant inclus dans une seule entente.

M. Duquet: Ah! bon. Mais, les plans pour le barrage sont prêts?

M. Lalonde: Les plans sont prêts. Dès que l'entente sera signée nous pourrions appeler les offres.

M. Duquet: Sans entrer dans les détails, monsieur Lalonde, pourriez-vous nous dire

si'il est exact que, dernièrement, le ministère a fait une offre spéciale ou une offre d'un caractère particulier à la ville de Québec, de façon à activer les travaux, de façon à hâter l'entente?

M. Lalonde: Oui, nous avons écrit, il y a une semaine, je crois, monsieur Duquet, non seulement au maire de Québec mais à l'honorable M. Dozois aussi.

M. Duquet: Service du côté nord, n'est-ce pas?

M. Lalonde: Oui.

M. Duquet: Bon, très bien, merci.

M. Leplanc (Laurier): J'aimerais poser une question supplémentaire, à ce sujet, monsieur le président. Dans notre entente avec la province ou avec les municipalités, allons-nous leur donner carte blanche en ce qui touche les appels d'offre et ainsi de suite?...

M. Lalonde: Non, monsieur le président. C'est justement ce à quoi M. Duquet faisait allusion. Les appels d'offre de la part du fédéral seront faits par le fédéral. Ce sont les termes de l'entente que nous avons envoyée à la province et à la municipalité.

M. Duquet: Les travaux seront sous la seule juridiction du fédéral, en ce qui concerne la part du fédéral?

M. Lalonde: Oui, monsieur Duquet.

M. Duquet: Maintenant, monsieur Lalonde, au sujet du quai que l'on veut construire à l'est de l'Anglo Pulp, si vous savez ce que je veux dire, à l'est du pont Samson, c'est un contrat, je pense, d'environ deux millions de dollars pour un quai de 2,700 pieds, je pense.

Sera-t-il construit par le Conseil des ports nationaux ou par le ministère des Travaux publics?

M. Lalonde: Ce n'est pas par le ministère des Travaux publics.

M. Millar: C'est, soit le Conseil des ports nationaux, soit l'industrie privée.

M. Duquet: Ce n'est pas l'industrie privée, c'est le gouvernement qui construit le quai. C'est strictement un contrat fédéral, et je pense que c'est le Conseil des ports nationaux. Merci.

Le président: Monsieur Mongrain.

M. Mongrain: Monsieur le président, j'aurais deux ou trois questions à soulever. Dois-je comprendre, monsieur le sous-ministre, que tous les ports ne relèvent pas nécessairement du Conseil des ports nationaux, mais relèvent du ministère des Travaux publics?

M. Lalonde: Voulez-vous dire la construction ou l'administration.

M. Mongrain: Je vois ici que vous avez les réparations, les améliorations, toutes sortes de choses; touchez-vous occasionnellement, aux ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux?

M. Lalonde: Par entente.

M. Millar: Monsieur le président, est-ce que je peux répondre? Dans le cas des ports nationaux, le ministère des Travaux publics est responsable du dragage des chenaux principaux, de l'intérieur du havre et aussi de l'aménagement de nouveaux ports pour les brise-lames. Mais les ports sont administrés par le Conseil des ports nationaux, et tous les ports publics sont administrés par le ministère des Transports dont relève le Conseil des ports nationaux; les ports qui relèvent des commissions et les ports administrés en vertu de la loi relative aux ports de mer et aux jetées.

M. Mongrain: Monsieur le président, je poserai une question plus précise à M. Millar. J'ai appris par les journaux, (car les députés sont mieux renseignés par les journaux que par les ministères) qu'on construirait, à l'entrée du lac Saint-Pierre, pas très loin de Pointe-du-Lac, ou peut-être vis-à-vis de Baie-Jolie, des ouvrages de protection des brise-lames, je crois, quelque chose en ciment. Cela relève-t-il de votre ministère?

M. Millar: Est-ce exact, tout d'abord?

M. Mongrain: Les journaux ont annoncé cela chez nous.

M. Millar: Monsieur le président, il y a une étude en cours, au ministère des Transports, et celui-ci, d'habitude, en ce qui a trait aux travaux maritimes, comme les quais, et caetera, demande au ministère des Travaux publics de construire. Nous sommes des constructeurs, dans la majorité des cas, pour le ministère des Transports. Il y a des exceptions comme le barrage de Saint-Ours, que ce ministère fait lui-même. Mais dans d'autres cas, comme les quais pour les traversiers, de Terre-Neuve à Sydney, de Sydney à Argentinia, (Terre-Neuve), l'argent est fourni par les crédits du ministère des Transports et les travaux sont étudiés et construits par le ministère des Travaux publics.

M. Mongrain: Dans le cas que je mentionne, monsieur le président, on a rapporté ainsi dans les journaux que les contrats sont déjà donnés, et que les travaux se feront cet

été. Êtes-vous au courant de cela? Il semble que ce serait entre Pointe-du-Lac et Baie-Jolie. Ce sont des ouvrages en ciment pour briser les glaces, car il y a quelques années, il y a eu des dégâts terribles: la débâcle du lac Saint-Pierre a englouti tous les chalets, de ce côté-là.

M. Millar: Tout ce que je peux ajouter, c'est que les travaux seront faits, je crois, pour empêcher le mouvement de la glace en hiver. Comme vous le savez, le chenal est ouvert en hiver par les brise-glace. Quand les bateaux passent, ils font de la houle, ça casse la glace, des grosses banquises de glace que le vent et le courant ramènent dans le chenal. Et les brise-glace sont obligés de tout casser pour libérer le chenal. L'idée est d'essayer de tenir en place la glace du lac Saint-Pierre, en dehors du chenal. C'est toujours ce qui arrive à la débâcle du printemps.

M. Mongrain: Alors, normalement, cela relèverait de votre ministère?

M. Millar: Cela relève du ministère des Transports. Malheureusement, je ne sais pas quels sont les critères de ces gens, s'ils vont faire cela par leurs propres moyens ou par le ministère des Transports.

M. Mongrain: Maintenant, monsieur le président, je vois qu'il y a des crédits pour un mur de soutènement à Champlain. C'est un cas qui pourrait se présenter ailleurs. Quand vous faites des travaux de protection en pierre comme cela, j'ai cru comprendre, l'autre jour, que les propriétaires riverains étaient consultés et qu'ils acceptaient les travaux. Or, il y a un cas à Champlain, qui traîne depuis assez longtemps, le député de Champlain est au courant: Un arpenteur, chez qui on a mis de la pierre prétend qu'on ne lui a jamais demandé l'autorisation. Il prétend que les travaux sont mal faits, et il insiste depuis des mois pour qu'on enlève cette pierre-là: «Je n'en ai pas besoin, enlevez ça de là, il n'y a pas de dégâts chez nous et je n'ai autorisé personne à la mettre là.» Est-ce possible, un cas comme cela?

M. Millar: Monsieur le président, c'est possible. D'habitude, nous obtenons la permission des propriétaires, nous leur montrons que le terrain...

M. Mongrain: Pourriez-vous prendre une note et faire une petite enquête dans ce cas? Il s'agit de M. Ernest Duplessis, arpenteur, ... Je sais qu'au point de vue des libéraux, ce n'est pas un nom prédestiné, mais...

M. Duquet: Je pense bien que pour le député de Trois-Rivières, c'est un nom prédestiné.

M. Mongrain: Maintenant, est-ce le moment de mentionner, par exemple, qu'il y a des travaux qui semblent urgents—je parle toujours de la région de Trois-Rivières ou autour de Trois-Rivières. Par exemple, au Cap-de-la-Madeleine, vous avez un crédit de \$60,000 pour un mur de soutènement. A une des embouchures de la rivière Saint-Maurice,—vous devez être au courant de cela—il y avait autrefois une cale sèche, pendant la guerre 1914-1918 où certains dragueurs du Saint-Laurent viennent se réfugier en hiver. Et puis il y a de la navigation aussi, de la navigation de plaisance, des yachts, toutes sortes de choses.

Ces gens se plaignent que la rivière se remplit et qu'aux eaux basses, les yachts et les bateaux ont de la difficulté à passer. Ils ont demandé un dragage, je ne sais par quelle entremise, cependant, mais je crois que l'affaire est urgente. C'est une des branches du Saint-Maurice; (il y a trois branches, c'est pour cela que la ville s'appelle Trois-Rivières) c'est celle qui est du côté du Cap-de-la-Madeleine.

M. Millar: Monsieur le président, à mon avis, toute la superficie tombe sous le contrôle du Conseil des ports nationaux. Il faudrait que la demande passe par l'entremise du Conseil des ports nationaux.

M. Mongrain: Je ne voudrais pas vous corriger monsieur Millar, mais du côté de Trois-Rivières, votre ministère a déjà fait faire des travaux. Ces travaux furent effectués dans le cadre de la participation du gouvernement fédéral à la construction d'installations portuaires pour les embarcations de plaisance. A cause de cela, c'était peut-être différent.

M. Millar: Il existe des exceptions. Ainsi, le ministère des Travaux publics a juridiction sur les installations portuaires pour les embarcations de plaisance.

M. Mongrain: Vis-à-vis de Pointe du Lac, une trentaine de propriétaires ont subi beaucoup de dégâts à cause de la glace, l'hiver dernier, et ils m'ont invité à aller les visiter. Il s'agit bien de dégâts réels et ils voudraient qu'on leur donne de la pierre, pour empêcher que ces dégradations continuent à se produire jusqu'au point de miner leurs chalets et les emporter dans le lac Saint-Pierre. Vous rappelez-vous d'avoir reçu une requête de leur part?

M. Millar: Nous avons probablement reçu une requête en ce sens mais malheureusement, il s'agit d'une cause naturelle. La politi-

que du gouvernement au sujet des ouvrages de protection s'applique seulement dans les cas où l'érosion est due à certains facteurs.

Le gouvernement fédéral contribue aux ouvrages de protection en se conformant aux principes suivants:

- a) Le coût total, ou 100 p. 100, de l'ouvrage de protection peut être autorisé lorsqu'il est considéré que l'érosion est attribuable pour plus de 50 p. 100 à la navigation ou à la présence d'un ouvrage du gouvernement fédéral et que la valeur du terrain à protéger excède le coût de cet ouvrage de protection par plus de 100 p. 100.
- b) Lorsque l'érosion est causée en grande partie par des causes naturelles, mais que la navigation ou la présence d'un ouvrage du gouvernement fédéral est un facteur contribuant, le Ministère peut contribuer au coût de l'ouvrage au prorata des effets que ces facteurs ont pu avoir sur l'érosion, pourvu, en aucun cas, que cette contribution n'excède 50 p. 100 du coût de l'ouvrage, lequel, selon le ministère, fournirait une protection suffisante.

M. Mongrain: Merci, monsieur le président. J'en ai terminé pour l'instant.

(Traduction)

Le président: Le crédit 30 est-il approuvé?

M. Gilbert: Monsieur le président, je remarque qu'il n'y a aucun crédit pour le port de Toronto. Le ministère a-t-il quelque compétence sur le port de Toronto, ou ce dernier est-il du ressort exclusif de la Commission du port de Toronto?

M. Millar: Monsieur le président, la Commission du port de Toronto a été créée par une loi du Parlement fédéral et relève du ministre des Transports. Le ministère des Transports confie aux commissaires l'administration du port et le gouvernement fédéral contribue parfois au coût des travaux dans une proportion qui varie selon la situation financière de la Commission même. Jusqu'à présent, à Toronto, le Trésor fédéral a contribué dans bien des cas, pour 50 p. 100 des coûts, au moyen de crédits du ministère des Travaux publics; parfois la contribution n'est que de 25 p. 100. Cela dépend de chaque Commission et de sa situation financière, qu'un groupe d'ingénieurs et d'économistes des ministères des Transports et des Travaux publics est chargé de déterminer.

M. Gilbert: Il n'y a donc aucun crédit pour 1967, monsieur le président. Le ministère sait-il s'il existe des projets d'aménagements portuaires à Toronto? Comme vous ne l'ignorez probablement pas, le port connaît une expansion extraordinaire à l'extrémité sud de la ville.

M. Lalonde: Monsieur le président, le ministère des Transports, la Commission du port de Toronto et le ministère des Travaux publics ont discuté de la planification à long terme et nous étudions présentement la possibilité de désigner des experts-conseils chargés d'examiner non seulement le port de Toronto, mais aussi les ports adjacents qui, je pense, font partie de cet aménagement global.

M. Gilbert: Merci, monsieur le président.

M. Millar: Monsieur le président, puis-je déposer 20 exemplaires anglais et 10 exemplaires français de notre politique sur les ouvrages de protection?

(Texte)

M. Duquet: Monsieur le président, avant d'adopter le crédit 30, me permettez-vous de revenir sur la question de la rivière Saint-Charles, durant quelques instants? Je sais monsieur Lalonde que l'entente verbale, l'entente de principe a été conclue le 18 novembre dernier, i.e. il y a environ huit mois. Je sais qu'à ce moment-là, un comité d'étude tripartite, fédéral, provincial et municipal, a été formé. Il s'agissait d'un comité d'ingénieurs qui ont étudié à fond la question. Je sais aussi que le rapport de ce comité a été remis, il y a déjà plusieurs mois. Pourrait-on me fournir des éclaircissements sur les raisons qui motivent le retard apporté par les gouvernements provincial et municipal à signer définitivement l'entente en question?

M. Lalonde: Monsieur le président, en répondant à cette question, je dois avouer que je n'ai pas le dossier devant moi; par conséquent la question des dates peut m'échapper. Cependant, à mon avis, les renseignements que vous avez reçus, monsieur Duquet, selon lesquels un rapport du comité technique aurait été présenté il y a plusieurs mois, ne sont pas exacts. Le rapport du comité technique constitué des représentants des trois parties en cause a été présenté il y a environ un mois et demi, et nos avocats, à la suite de la présentation de ce rapport-là, ont commencé immédiatement à préparer le texte d'une entente. Je sais que la ville de Québec et la province ont discuté entre elles d'un autre projet d'entente qui a été proposé au gouvernement fédéral. Nous avons étudié les deux projets et finalement, nous avons emprunté un peu aux deux projets pour finalement sou-

mettre un projet d'entente qui couvrirait tous les points mentionnés par les trois parties en cause. Je puis vous assurer qu'il n'y a pas eu de délai. Des discussions eurent lieu évidemment, parce qu'on ne s'entendait pas tout à fait au début sur certains points, mais maintenant, selon moi, la situation s'est éclaircie et l'entente devrait bientôt être signée.

M. Duquet: Là-dessus, je n'insisterai pas, monsieur Lalonde. Si ce n'est pas possible, dites-le-moi tout simplement. Je vous demande s'il serait possible qu'il nous fasse parvenir une copie de la dernière offre du gouvernement fédéral aux intéressés, savoir les gouvernements municipal et provincial?

M. Lalonde: Vous faites allusion à la copie...

M. Duquet: De l'entente.

M. Lalonde: Je note cela, monsieur Duquet.

M. Duquet: Merci.

(Traduction)

M. Loney: Monsieur le président, j'aimerais soulever une question sur les dépenses pour l'Ontario, plus précisément pour le comté de Bruce et la construction d'un quai à Tobermory. Cela se trouvait au budget de 1962-1963, mais on l'a annulé et j'aimerais savoir pourquoi. Me dira-t-on également si l'on songe à la possibilité de construire un quai entre les deux quais actuels?

M. Lalonde: Voulez-vous répondre, monsieur Hurst.

M. C. K. Hurst (adjoint de l'ingénieur en chef, Direction du génie, Ponts et rivières): Il faudrait nous reporter à nos dossiers pour déterminer ce qui s'est produit en 1962-1963. Il y a tellement de projets qu'on ne peut mettre à exécution pour une raison ou pour une autre. Il se peut que les soumissions que nous avons reçues alors aient été trop élevées et que nous ayons dû abandonner le projet, ou encore qu'il ait fallu donner la priorité à un autre projet ou bien que les circonstances aient changé.

A Tobermory, la situation n'est plus la même. Sauf erreur, cet endroit est maintenant davantage un centre touristique que jadis, alors qu'entraient en ligne de compte, je pense, certains aspects commerciaux qu'on n'y trouve plus. Par conséquent, il faudrait consulter nos archives afin de voir ce qu'était la situation en 1962-1963 pour qu'il ait fallu abandonner ce crédit particulier.

Pour ce qui est de la situation actuelle à Tobermory, je crains que nous soyons encore une fois obligés de nous reporter à nos derniers rapports pour savoir ce qu'il en est. Je ne puis vous le dire comme cela, à brûle-pourpoint.

M. Loney: Vu le ralentissement de l'industrie de la pêche dans la région immédiate, ne penseriez-vous pas que le tourisme est encore plus essentiel?

M. Hurst: C'est très vrai. Il est possible d'y faire des aménagements touristiques en vertu de notre politique sur les ports de plaisance, qui, vous le savez, vient d'être mise au point, de manière à encourager l'usage de petits bateaux et à accorder aux touristes un bien meilleur traitement que par le passé.

Évidemment, le gouvernement fédéral s'intéresse au tourisme sur le plan national et la population locale doit faire une bonne contribution avant que le gouvernement fédéral n'intervienne, en vertu de sa politique sur le tourisme; en d'autres termes, la politique sur le tourisme prévoit que le niveau local et le niveau provincial doivent contribuer pour au moins autant que le gouvernement fédéral aux travaux d'aménagement.

L'intérêt du gouvernement fédéral se limite à la construction de brise-lames ou aux travaux de dragage entre le chenal principal et le secteur où l'on pourrait aménager des installations touristiques. En pareil cas, évidemment, l'initiative doit être locale. Les dirigeants locaux doivent saisir le ministère d'une proposition indiquant ce qu'ils sont disposés à faire et ce qu'ils attendent du gouvernement fédéral. Nos spécialistes des installations pour petits bateaux étudient alors la proposition et, si elle répond aux conditions de notre politique, nous pouvons aller de l'avant et y donner suite. Mais l'initiative locale doit être à l'origine de tout le projet.

M. Loney: Merci. Vous me fournirez ces autres renseignements?

M. Hurst: Oui; pour 1963.

M. Lalonde: Dois-je comprendre que vous les déposerez ou que vous les remettrez à M. Loney?

M. Hurst: Nous pourrions les lui fournir directement ou les déposer, comme vous voudrez.

M. Loney: J'aimerais les faire déposer.

Le président: Avez-vous terminé vos questions, monsieur Loney?

M. Loney: Oui, j'ai fini.

M. Mongrain: Une autre question, monsieur le président. A la page 448, monsieur le président, je vois: «Subventions à l'égard d'un bassin de radoub—*Canadian Vickers Limited*, Montréal». Le gouvernement a-t-il une politique précise à ce sujet, ou s'agit-il ici d'un cas spécial? S'il s'agit d'un cas spécial, quelqu'un pourrait-il l'exposer au Comité?

M. Millar: Monsieur le président, il existe une loi du gouvernement fédéral, qui s'appelle la loi sur les subventions aux bassins de radoub, en vertu de laquelle le ministère des Travaux publics peut subventionner la construction de bassins de radoub. A l'heure actuelle, nous n'en subventionnons qu'un seul, soit le bassin flottant *Général Vanier*, à la *Vickers*, à Montréal, auquel nous contribuons, sauf erreur, pour une somme de \$180,000 par année pendant 35 ans.

M. Mongrain: Le gouvernement, ou votre ministère, a-t-il contribué à sa construction?

M. Millar: Non; c'est la société elle-même qui l'a construit; la loi prévoit seulement une subvention.

M. Mongrain: Est-ce parce qu'il s'agit d'un bassin flottant?

M. Millar: Non, cela s'applique aussi bien aux cales sèches qu'aux bassins flottants.

M. Lalonde: Cela dépend des dimensions, aussi. Voyez-vous, le ministère des Travaux publics possède certains bassins à Québec et à Esquimalt, qui peuvent recevoir des navires de certaines dimensions, mais aux termes de la loi sur les subventions aux bassins de radoub, nous devons avoir un bassin pouvant recevoir des navires plus grands au Canada, en cas d'urgence; et c'est précisément l'objet de la loi, de sorte que le gouvernement n'ait pas à faire de mises de fonds pour la construction de ce genre de bassin, mais qu'il les subventionne, pour leur accorder ainsi la priorité.

M. Millar: Puis-je ajouter, monsieur le président, qu'il s'agit ici d'un bassin plus considérable qui peut recevoir les gros navires des Grands lacs qui circulent sur la voie maritime à Montréal. Il est très important d'avoir un bassin de cette dimension juste au pied des écluses, de sorte qu'en cas d'accident il ne soit pas nécessaire de remonter jusqu'à Québec.

M. Loiselle: Le gouvernement s'est-il déjà servi de ce bassin de radoub pour une fin urgente?

M. Millar: Il est présentement en service.

M. Leblanc (Laurier): Il est en service. A raison de \$180,000 par année pendant 35 ans, cela nous coûte \$6,300,000 en tout.

M. Hurst: Le bassin de radoub même, que la *Vickers* a construit et financé, a coûté plus de 6 millions de dollars. Elle a reçu alors une subvention de la Division de la construction navale du ministère de l'Industrie ou, plutôt, de la Commission maritime canadienne. C'est le ministère de l'Industrie qui en est maintenant chargé. Cela a donc porté ses mises de fonds à plus de 4 millions de dollars. La loi sur les subventions des bassins de radoub permet au gouvernement fédéral de verser, à l'égard d'un bassin de radoub de cette dimension, une subvention de 4½ p. 100 d'un montant maximum de 4 millions. En d'autres termes, nous n'avions pas le droit de dépasser les 4 millions, même si elle a dépensé plus que cela. Notre subvention était limitée à un maximum de \$180,000 par année.

Or, il y a trois catégories de bassins de radoub. Celui-ci est de la première catégorie, c'est-à-dire la plus grande; d'autres taux s'appliquent dans les autres cas. Sauf erreur, le minimum est d'à peu près 3½ p. 100 dans le cas d'un investissement d'un million de dollars. Mais l'investissement de l'État est de \$180,000 sous forme de subvention, en plus d'une subvention à la construction navale versée par la Commission maritime canadienne en compensation de ce qu'il en coûte de plus pour construire un navire au Canada plutôt que de le faire construire, disons, en Hollande, ou dans un autre pays d'Europe.

M. Loiseau: Cela signifie-t-il que la contribution du gouvernement fédéral ne dépassera pas 4 millions pour ce bassin de radoub?

M. Hurst: Non; de fait, la subvention maximum est de \$180,000 par année, pendant 35 ans.

M. Loiseau: Et cela fait 6 millions.

M. Hurst: Oui, c'est cela, je suppose.

M. Leblanc (Laurier): Six millions trois cent mille dollars.

M. Loiseau: Telle serait la part du gouvernement fédéral pour ce bassin de radoub?

M. Hurst: Oui; sur une période de 35 ans.

(Texte)

M. Mongrain: Monsieur le président, je pourrais poser une autre question toujours à propos des cales sèches?

Montréal, Sorel, Québec et Lauzon possèdent leurs installations. Je disais, il y a quelques minutes, que Trois-Rivières possédait déjà une installation pendant la Grande guerre de 1914-1918. A Trois-Rivières, on a l'impression qu'aujourd'hui, la situation a évolué au point où il pourrait être utile de posséder une telle installation au moins pour les bateaux de petit tonnage, i.e. les dragues et les bateaux de ce genre qui ont besoin de réparations mineures en hiver. Ce qui pour-

rait occuper un bon nombre de nos techniciens puisque certains des nôtres vont travailler à Sorel et à Lauzon. Les bons hommes viennent de Trois-Rivières, comme tout le monde le sait. Alors, il serait conforme à la politique du ministère, monsieur le président, qu'une compagnie locale, par exemple, décide de faire les installations qui s'imposent pour que soient effectuées ces réparations mineures de bateaux. Serait-il conforme à la politique du gouvernement de répondre à une demande de dragage de cette embouchure de la rivière afin de permettre aux bateaux de se rendre aux installations? Je vous l'ai déjà mentionné, la rivière s'est remplie de débris depuis quelques années et le tirant d'eau n'est pas suffisant pour permettre aux bateaux de se rendre à l'endroit où s'effectueraient ces réparations. Alors, si l'on vous faisait une demande à ce sujet, comment cela cadrerait-il dans la politique générale du gouvernement à ce sujet?

M. Lalonde: Cela dépend de la proposition. Cela dépend également de la longueur de l'abord de la cale sèche qui devrait être dragué. Cela nous donnerait une idée...

M. Mongrain: Il s'agirait d'une longueur de deux mille pieds, au maximum, monsieur le sous-ministre.

M. Lalonde: Dans de telles circonstances, si quelqu'un développe un commerce de cale sèche à Trois-Rivières, notre participation se résumerait au dragage de ce qu'on appelle le chenal d'approche et non pas du chenal où les bateaux...

M. Mongrain: A cet endroit-là, cela ne serait pas nécessaire. Il s'agirait surtout de se rendre dans ce lieu-là.

M. Lalonde: Une autre condition entre en jeu. S'il s'agit d'un havre public, le gouvernement paie 100 p. 100 du dragage du chenal d'approche. Cependant, s'il s'agit d'un chenal qui sert exclusivement à une compagnie privée, le gouvernement n'en paiera que 50 p. 100.

M. Mongrain: Je veux essayer de comprendre un peu la politique du gouvernement en l'illustrant par un cas spécial. Une telle installation a presque toujours servi quand même, tous les hivers, pour les bateaux de tout petit tonnage qui viennent faire effectuer des réparations et qui ne peuvent pas facilement se rendre à Québec, à Montréal ou à Sorel. Si on faisait un peu de dragage, vous comprenez que cela pourrait donner une certaine expansion à ce commerce, sans compromettre les installations qui existent déjà à Sorel ou à Lauzon. La demande, à ce sujet, abonde depuis plusieurs années.

M. Lalonde: Si une compagnie était intéressée à une affaire de ce genre.

M. Mongrain: Elle existe, monsieur le président, et ses réclamations ont été bloquées par un hasard un peu mystérieux depuis plusieurs années, ou du moins, depuis une dizaine d'années. J'aimerais bien pouvoir approfondir le sujet et vous faire un rapport là-dessus pour savoir exactement ce qu'il en est.

M. Lalonde: Je serais très heureux de recevoir votre rapport, monsieur Mongrain. Je n'en ai personnellement jamais entendu parler.

M. Mongrain: Quelque chose ne va pas quelque part parce que je me souviens qu'un groupe de maires de la région s'étaient rendus à Ottawa il y a quelques années pour exposer la situation au gouvernement. On n'a jamais donné suite à ces démarches.

(Traduction)

Le président: Le crédit est-il approuvé?
(Le crédit 30 est approuvé.)

Je mets en délibération le crédit 5:

*Ministère des Travaux publics
Service du logement*

5. Entretien et service des bâtiments et terrains publics, acquisition de meubles et d'accessoires de bureau pour les ministères du gouvernement, y compris la fourniture, sur une base recouvrable, de locaux et de services connexes aux fins du Régime de pensions du Canada et autorisation de procurer de l'aide a) à l'Organisation de l'aviation civile internationale sous forme de location de bureaux à des prix inférieurs au tarif commercial et b) à l'Association récréative du service civil d'Ottawa sous forme de services d'entretien au Centre commémoratif W. Chifford Clark, à Ottawa, \$76,615,000.

Le président: Y a-t-il des questions?

M. Lalonde: Monsieur le président, avant que nous répondions aux questions, j'aimerais présenter un nouveau témoin, M. H. de Puyjalon, qui est chargé de la planification du logement.

(Texte)

M. Mongrain: Monsieur le président, toutes les locations de bureaux pour le compte du gouvernement se font-elles par l'entremise du ministère des Travaux publics? Cependant des ministères transigent-ils directement sans avoir recours à vous?

M. Lalonde: Je me demande si le ministère des Transports fait sa propre location, dans la région des aéroports.

M. de Puyjalon: Monsieur le président, le ministère des Transports fait de la location à même ses propres établissements, mais en gé-

néral, le ministère des Travaux publics agit pour le compte de tous les ministères, en ce qui a trait à la location dans le marché régulier.

M. Mongrain: Le ministère des Transports construit donc des bâtisses lui-même sur les propriétés qui relèvent de sa compétence?

Monsieur le président, vous construisez aussi, je pense, tous les bureaux de poste. Vous vous servez maintenant de plans uniformes. Combien avez-vous de plans uniformes actuellement?

M. de Puyjalon: Monsieur le président, nous en avons sept.

M. Mongrain: Ces plans uniformes sont-ils utilisés partout dans le pays, sauf peut-être lorsqu'il s'agit de transformations mineures?

(Traduction)

M. Lalonde: Il serait peut-être préférable que M. Langford réponde à cette question.

M. Stewart: Monsieur le président, permettez-moi d'abord d'invoquer le Règlement. Ne conviendrait-il pas mieux d'en discuter au moment de l'examen du crédit 15?

M. Mongrain: Cela se peut; je ne sais vraiment pas. Si j'enfreins le Règlement, monsieur le président, voulez-vous me le dire? Je m'excuse.

M. J. A. Langford (sous-ministre adjoint, Plans, ministère des Travaux publics): Des plans uniformes sont employés dans tout le Canada moyennant certaines modifications pour des motifs de sécurité. Cela signifie au fond que les fondations et les raccords de conduites d'égoûts et d'aqueduc et ainsi de suite...

M. Mongrain: Pas nécessairement les plans d'étage.

M. Langford: Le bâtiment ordinaire de base est de dimensions uniformes. L'une des normes, par exemple, est un bureau de poste de 800 pieds carrés. Cette norme dépend du revenu des Postes à cet endroit; et la configuration du bâtiment est fondamentalement d'après le même plan d'étage.

M. Lalonde: Monsieur le président, j'aurais peut-être dû d'abord expliquer au Comité la distinction entre le crédit 5 et le crédit 15. Le crédit 5 vise la location, les frais d'entretien et la rémunération du personnel d'entretien, tandis que tout ce qui touche la construction, les réparations ou les modifications tombe sous le crédit 15. Il s'agit plutôt ici de l'entretien des bâtiments, alors que l'autre vise la construction.

M. Mongrain: Quelle sorte de baux signez-vous ordinairement? Y a-t-il des normes aussi

quant au nombre d'années et au coût par pied carré et ainsi de suite?

M. de Puyjalon: Monsieur le président, nous signons des baux pour des périodes variant d'un mois à 15 ans, ce qui est toutefois très extraordinaire. Nous employons une formule uniforme de bail dans presque tous les cas, sauf lorsque nous traitons avec des propriétaires de grands édifices à fins multiples qui tiennent à employer leur propre formule par souci d'uniformité.

(Texte)

M. Mongrain: Monsieur de Puyjalon, vous avez loué récemment une certaine superficie dans une bâtisse qui s'appelle l'édifice Royal, à Trois-Rivières, sur la rue Royale. Est-ce vous qui avez fait cette transaction?

M. de Puyjalon: Non, monsieur le président, généralement les négociations sont effectuées par le bureau régional.

M. Mongrain: Vous ne vous souvenez pas à quel ministère cette aire servira? La Commission d'assurance-chômage en occupera une partie, je crois.

M. de Puyjalon: C'est possible, je peux me renseigner à ce sujet-là.

M. Mongrain: Je vous écrirai une note.

M. Lalonde: Désirez-vous qu'on vous donne le renseignement lors d'une prochaine séance de comité?

M. Mongrain: Je vous enverrai une note.

M. Loïselle: Monsieur le président, j'aimerais seulement qu'on me donne un renseignement. Au crédit 5, à la page 429, au poste *services de ville*, je note un montant de \$2,800,000, et, ailleurs qu'à *Hull et Ottawa*, au poste, *services de ville*, \$5,322,000. Quels services de ville peuvent bien se chiffrer à ces millions-là? Je me réfère à la page 429 et à la page 430. Il s'agit de *Ottawa et Hull*, services de ville, dans le bas de la page \$2,800,000, et à la page 430, ailleurs qu'à *Ottawa et Hull*.

M. Lalonde: Monsieur Loïselle, les \$2,800,000 couvrent le coût des services que nous installons dans les nouveaux édifices de la région Ottawa-Hull. Quant aux \$5,000,000 ils couvrent le coût de tels services pour tout le reste du Canada.

M. Loïselle: Ces montants comprennent-ils les taxes qui sont payées dans les municipalités comme Montréal, etc. Les bâtiments fédéraux sont-ils soumis à des taxes spéciales?

M. Lalonde: Non, les taxes ne sont pas payées directement par le ministère des Travaux publics. Le gouvernement fédéral, au lieu de payer des taxes directement accorde des subsides. Le montant en est calculé et payé par le ministère des Finances.

M. Loïselle: Il s'agit seulement des services des municipalités où les bâtiments fédéraux existent.

M. de Puyjalon: Cela comprend aussi des services comme l'électricité, l'eau, etc. Tous ces services-là sont inclus dans ce rapport.

M. Loïselle: N'y a-t-il pas moyen de reviser cela?

M. de Puyjalon: En anglais, cela se lit comme il suit: «*Municipal or Public Utility Services.*»

M. Loïselle: La version anglaise semble meilleure que la traduction française. Quelle explication avez-vous à nous donner à ce sujet?

(Traduction)

Le président: Y a-t-il des questions? Monsieur Duquet?

M. Duquet: Non.

(Texte)

M. Mongrain: Monsieur le président, j'ai posé une question tantôt et j'ai l'impression que monsieur de Puyjalon ne m'a pas répondu, ou s'il m'a répondu, je n'ai pas saisi exactement ce qu'il a dit. Existe-t-il des normes quant au prix de location du pied carré de la superficie que vous louez?

M. de Puyjalon: Monsieur le président, il existe deux sortes de normes. Elles diffèrent selon chaque marché, parce que chaque marché a ses normes particulières. Elles varient d'un marché à l'autre, car elles dépendent de la valeur foncière des édifices. Deuxièmement, ces normes-là sont toujours comparées à nos coûts de construction.

M. Mongrain: Merci, cela répond à ma question.

(Traduction)

Le président: Le crédit 5 est-il approuvé?

(Le crédit 5 est approuvé.)

Le président: Je mets en délibération le crédit 10:

Ministère des Travaux publics

10. Acquisition de matériel et de mobilier autres que les meubles de bureau, \$1,485,000.

(Texte)

Le président: Cela se situe au bas de la page 431.

M. Leblanc (Laurier): Monsieur le président, j'aimerais poser une question. Est-ce que l'acquisition de matériel mobilier est toujours faite par appel d'offres quel que soit le montant en jeu ou est-ce que le matériel est acheté directement quand il s'agit de petits montants?

M. Lalonde: Nous procédons soit par appel d'offres public ou par appel d'offre invité. Quand il s'agit d'un montant de plus de \$15,000 nous procédons toujours par appel d'offres public. Quand il s'agit d'un montant inférieur à \$15,000, surtout si c'est urgent, on invite deux, trois, quatre ou cinq personnes à faire des offres.

M. Mongrain: Monsieur le président, je désirerais poser une question supplémentaire. Est-ce que les appels d'offres publics sont adressés aux fournisseurs de tout le pays ou seulement à ceux d'une région déterminée?

M. Lalonde: Généralement, notre politique consiste en l'appel d'offres adressé à tout le pays, mais il existe des cas où nous ferons un appel d'offres pour une valeur de \$20,000. Il est alors certain qu'un entrepreneur de l'Ontario ne sera pas intéressé à accepter d'exécuter un contrat de \$20,000 dans les provinces Maritimes. Dans ce cas-là, l'appel d'offres ne sera adressé qu'à une région, une circonscription, ou même une circonscription de comté. Cela dépend du montant en jeu et de l'importance des travaux. Dans le cas de l'équipement dont il est question ici, je tiens à vous faire remarquer que depuis le changement de politique du gouvernement nous ne procédons plus par appel d'offres. Nous achetons ces objets du ministère de l'Industrie et de la Production de défense.

M. Mongrain: J'aimerais que l'on clarifie un peu plus la situation de l'équipement, etc. Pourriez-vous nous citer le cas de cinq ou six postes qui tomberaient sous ce crédit-là, en plus de l'équipement de bureau?

(Traduction)

M. Williams: Il y a des articles comme du matériel de nettoyage, des aspirateurs, des polisseuses, des stores à rouleau, des coffres-forts et des fontaines.

M. Mongrain: Quant à moi, cela suffit.

M. Leblanc (Laurier): Où mettez-vous votre argent!

M. Williams: Dans les bureaux de poste.

M. Lalonde: Il s'agit des meubles de bureau.

M. Leblanc (Laurier): Meubles de bureau, selon votre description, mais ailleurs cela s'appellerait autrement?

M. Williams: Peut-être.

M. Leblanc (Laurier): Car là, vous avez de l'argent à y mettre. Vous ne faites rien d'autre que dépenser notre argent. Vous ne mettez rien dans le coffre-fort!

(Texte)

M. Leblanc (Laurier): Est-ce que cela comprend l'équipement de bureau?

M. Lalonde: L'équipement de bureau dont vous parlez figure à chaque crédit. Si vous examinez chaque crédit, vous constaterez qu'un poste, (par exemple à la page 426, en ce qui touche au crédit n° 1), est attribué à l'équipement de bureau. Alors, pour savoir combien d'argent est alloué pour ce genre d'équipement-là, vous n'avez qu'à additionner les postes de chaque crédit qui traitent de ce genre d'équipement.

(Traduction)

Le président: Le crédit 10 est-il approuvé?

Le crédit 10 est approuvé.

Le président: Je mets en délibération le crédit 15, dont on trouvera les détails à la page 432.

15—Construction, acquisition, réparation et améliorations importantes, préparation de plans et achat d'emplacements, relativement aux bâtiments de l'État (y compris les dépenses pour ouvrages non situés sur une propriété fédérale); toutefois, il ne peut être passé aucun contrat de construction dont le coût total est estimé à \$50,000 ou plus, à moins que l'entreprise n'apparaisse séparément au détail des affectations, \$48,165,000.

Des questions?

(Texte)

M. Mongrain: Monsieur le sous-ministre, lorsque vous construisez des édifices comme ceux-là, il faut j'imagine, que vous achetiez des terrains. Vous arrive-t-il de transiger avec des agents d'immeuble et de payer leur commission?

M. de Puyjalon: Monsieur le président, généralement, nous transigeons directement avec le propriétaire. Si le propriétaire retient les services d'un agent d'immeuble, il paiera lui-même une commission à l'agent. C'est la nature de l'entente qui existe entre le propriétaire et notre ministère.

M. Mongrain: Votre ministère ne retient donc pas les services d'un agent d'immeuble, généralement?

M. de Puyjalon: Sauf s'il s'agit d'un cas très particulier.

M. Leblanc (Laurier): Est-ce le vendeur qui paie la commission?

M. de Puyjalon: Dans tous les cas.

M. Leblanc (Laurier): Il s'agit du même cas.

(Traduction)

Le président: Le crédit 15 est-il approuvé?

(Le crédit 15 est approuvé.)

Le président: Je mets en délibération le crédit 20, Exploitation et entretien, dont on trouvera les détails à la page 438:

Ministère des Travaux publics

20 Entretien et exploitation, \$7,924,000.

Le président: Monsieur Lalonde.

M. Lalonde: Monsieur le président, j'aimerais signaler qu'il s'agit ici de l'exploitation et de l'entretien d'ouvrages maritimes. Cela se trouve au crédit 15, dont le Comité a déjà discuté. Cela n'a rien à voir aux bâtiments, mais se rattache plutôt à l'exploitation et à l'entretien de quais et de choses de ce genre.

Le président: Le crédit 20 est-il approuvé?

(Texte)

M. Mongrain: Monsieur le président, je m'excuse de vous retarder, mais je l'ai un peu dans la tête, comme dirait Bossuet, le dragage d'une partie de la rivière Saint-Maurice. Pourrais-je au moins, monsieur le président, demander au sous-ministre s'il ne pourrait pas faire une petite enquête sommaire avant que je lui envoie une note à ce sujet afin qu'il puisse à ce moment-là connaître le point de vue du ministère sur le coût probable de ce dragage-là?

M. Lalonde: Connaissez-vous le nom de la compagnie intéressée à cette affaire?

M. Mongrain: Il y en a plus d'une, à ma connaissance.

M. Lalonde: J'aurais besoin de certains éléments pour tâcher de retrouver la correspondance qui a été échangée.

M. Mongrain: Je vous fournirai des détails. Adopté.

M. Lalonde: Monsieur Mongrain, je tiens à vous faire remarquer que s'il s'agit d'une construction fédérale, cela tomberait sous le crédit 30 et non pas sous le crédit 20, parce qu'il s'agit. . .

M. Mongrain: Alors, ce n'est pas la même chose. . .

M. Leblanc (Laurier): Pourquoi est-ce si compliqué?

M. Mongrain: Serait-ce pour qu'on ne comprenne pas trop bien?

M. Lalonde: Je voudrais vous dire qu'actuellement le directeur de nos services financiers est à préparer certaines recommandations, qui, si elles sont approuvées par le Conseil du Trésor, auront pour but de simplifier un peu notre comptabilité. Cela s'ajoute à la réorganisation du ministère.

M. Loiselle: Êtes-vous le premier ministre qui ait pensé à reviser ses prévisions de dépenses?

M. Lalonde: Non. La question de savoir de quelle façon les prévisions de dépenses seraient présentées au Parlement avait été soulevée dans le rapport Glassco et à ce moment-là, quatre ministères ont été choisis en vue d'une espèce d'essai, de plan pilote, simplement en ce qui touche aux finances. Ces quatre ministères présentent même cette année leurs prévisions de dépenses selon cette nouvelle formule. Les autres ministères emboîteront le pas plus tard si cette formule est acceptée par le Comité des comptes publics et par le Parlement.

M. Loiselle: Voulez-vous dire que la nouvelle formule est actuellement en usage?

M. Lalonde: Non.

M. Loiselle: Vous n'avez donc pas décidé de changer de formule?

M. Lalonde: Les quatre ministères dont il s'agit sont les suivants: le ministère des Transports. . .

M. Loiselle: Je veux parler des autres ministères. Lors du prochain budget, se servira-t-on de la nouvelle formule?

M. Lalonde: J'espère que notre prochain budget sera préparé selon la nouvelle formule.

(Traduction)

M. Stewart: Monsieur le président, j'ai une question à poser sur l'entretien et l'exploitation de l'outillage de dragage. Ce poste figure à la page 439. Au sous-titre «Répartition», je remarque que les dépenses sont plus considé-

rables dans l'île du Prince-Édouard qu'en Nouvelle-Écosse. Je présume qu'il y a une raison particulière pour cela. Est-ce parce que le ministère maintient son propre outillage dans cette province, alors qu'en Nouvelle-Écosse une grande partie du dragage est confiée à des entrepreneurs?

M. Williams: C'est une interprétation juste, Monsieur Stewart.

M. Stewart: Y a-t-il une raison historique ou géographique pour l'emploi de techniques différentes dans l'île du Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse?

M. Williams: Cela dépend du genre de travaux à faire. Normalement, on se sert des dragues du ministère pour les travaux de courte durée ou pour des travaux de dragage qu'il serait difficile ou coûteux de confier à l'entreprise; nous utilisons alors le matériel de dragage du ministère. Cela maintient l'équilibre dans les soumissions, car nous avons aussi de la concurrence du secteur privé; cela assure en outre la souplesse là où il serait difficile de passer un contrat.

M. Stewart: Est-ce parce que la composition du sol ou de la matière est différente?

M. Williams: Ce n'est pas seulement cela, mais dans certains cas, des prélèvements relativement faibles exigent beaucoup de transport et de déplacements. Cela ne dépend pas nécessairement de la composition du sol.

M. Stewart: Oui, je comprends.

M. Williams: Ou encore il peut arriver que le chenal dragué se remplisse périodiquement.

Le président: Le crédit 20 est-il approuvé?

(Le crédit 20 est approuvé.)

Le président: Je mets en délibération le crédit 25, dont on trouvera les détails à la page 441.

25—Construction ou acquisition de matériel, \$925,000.

M. Lalonde: Cela a trait à l'exploitation et à l'entretien des dragues du ministère par rapport aux bassins de radoub, aux écluses et aux barrages dont le ministère est chargé.

Le président: Le crédit 25 est-il approuvé?

(Le crédit 25 est approuvé.)

Le président: Nous passons maintenant au crédit 35, dont les détails se trouvent à la page 448.

35—Exploitation et entretien, y compris l'autorisation de faire des avances recou-

vables jusqu'à concurrence de l'ensemble des frais d'exploitation du pont de New-Westminster, \$6,901,000.

M. Stewart: Monsieur le président, M. Lalonde pourrait peut-être commenter la façon dont le gouvernement fédéral se voit mêlé à l'exploitation de ces ponts. Je remarque une rubrique «Ponts en général» à la page 449. Quelles sortes de ponts comprend cette catégorie? Comment distinguer les ponts auxquels le gouvernement fédéral fait un apport financier de ceux qui sont du ressort des provinces ou d'autres organismes du gouvernement?

M. Lalonde: Cette question a un long passé historique. Je pense que notre spécialiste en la matière est M. Williams. Je lui demanderai de répondre, car ses souvenirs remontent à beaucoup plus loin que les miens.

M. Williams: Les «ponts en général» comprennent les ponts qui nous appartiennent et que nous entretenons, alors que l'autre rubrique vise les ponts levants, les ponts à travée tournante et ainsi de suite. La rubrique «ponts en général» comprend trois grandes catégories. Il y a les ponts internationaux, les ponts interprovinciaux et diverses structures qui ne se rangent dans aucune catégorie particulière, mais qui nous sont tombées sur les bras. Les ponts internationaux son normalement de portée historique. Il y en a quelques-uns entre le Nouveau-Brunswick et le Maine et je pense que ce sont les seuls ponts internationaux que le ministère des Travaux publics entretient encore directement. Il y a un certain nombre de ponts interprovinciaux entre l'Ontario et le Québec et entre le Québec et le Nouveau-Brunswick. C'est à peu près tout.

Ces ponts revêtent un caractère historique. Le gouvernement fédéral n'est pas nécessairement chargé de tous les ponts interprovinciaux, mais historiquement, il s'en est occupé, en raison d'un besoin qui s'est fait sentir à un moment donné. Cela se rattachait peut-être à la défense, ou à quelque autre facteur exigeant sa participation; aux termes d'un accord intervenu, les ponts en cause étaient placés sous l'administration du gouvernement fédéral. Dans tous les accords auxquels nous participons maintenant et qui ont une importance particulière et mettent en cause un pont interprovincial, nous tâchons d'en confier la propriété, l'exploitation et l'entretien aux provinces, dans la mesure du pratique et du possible.

Quant aux genres spéciaux de ponts que nous avons et dont il est difficile de donner une définition exacte, nous en avons sur la rivière Outaouais, dans la région de la capitale nationale. Nous en avons d'autres situés

près de la rivière Outaouais, mais entièrement dans le Québec ou en Ontario. Lors de leur construction, la rivière relevait—et relève encore, quant à cela—du ministère des Travaux publics et les principales exigences de ces ponts visaient le transport de billes et de bois et la navigation. Dans certains cas, on a aménagé des chenaux pour la navigation dans une province ou dans une autre et, dans le cadre de son exploitation globale de la rivière, le gouvernement fédéral s'est chargé des ponts qui s'y trouvaient.

Nous avons présentement un programme en vertu duquel nous essayons de nous départir de la responsabilité de ces ponts. S'ils servent encore, nous les modernisons, avant d'entamer des négociations avec les provinces pour tâcher de les leur remettre. Dans certains cas, il s'agit de nous dégager d'une responsabilité qui nous incombait jadis.

Il se présente parfois de drôles de situations. Par exemple, il y avait au Manitoba un petit pont local. Des recherches ont finalement permis de constater qu'il était passé aux mains du gouvernement fédéral au moment où le Manitoba était une très petite province. Le pont avait été construit juste avant qu'on en recule les frontières et il se trouvait donc alors dans les Territoires du Nord-Ouest. Ces ponts ont une portée historique.

Le pont du canal de Burlington en est un autre. C'était un chenal de navigation que le gouvernement fédéral maintenait avant la Confédération. Lors de la construction du premier pont, le gouvernement a continué à entretenir et à exploiter le chenal et a accepté de se charger du pont. Il y en a quelques-uns de cette catégorie.

Nous avons hérité du pont de New-Westminster au moment de la construction du pont Pattullo en Colombie-Britannique. C'est un pont de chemin de fer à péage. Nous percevons des péages calculés d'après le volume moyen de transport des chemins de fer qui l'utilisent; c'est une façon de maintenir une installation ferroviaire dont se servent plus d'une société et que le gouvernement provincial n'était en mesure de maintenir lorsqu'il a construit un nouveau pont routier.

Le président: Merci, Monsieur Williams.

Le crédit 35 est-il approuvé?

(Le crédit 35 est approuvé.)

Le président: Je mets en délibération le crédit 40, dont les détails se trouvent à la page 450.

40—Construction, acquisition, réparations et améliorations importantes, préparation de plans et achat de terrains relativement à des routes, ponts et autres ouvrages de génie, selon le détail des affectations, pourvu que le montant compris dans le crédit qui sera dépensé pour chacun des ouvrages énumérés puisse être augmenté ou diminué sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, \$19,965,000.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Avez-vous une question à poser, monsieur MacDonald?

M. MacDonald (Prince): S'il y a d'autres membres qui désirent poser des questions, je pourrais peut-être attendre après qu'ils aient eu l'occasion de le faire.

Le président: N'attendez pas trop longtemps. Y a-t-il d'autres questions à poser?

M. MacDonald (Prince): Je poserais une couple de questions supplémentaires. A la fin de la séance de mardi dernier, j'ai exprimé l'espoir qu'on prendrait des dispositions pour convoquer ici les deux autres membres de l'île du Prince-Édouard. Si j'ai bien compris à la fin de cette séance, cette question ne serait pas nécessairement soulevée aujourd'hui. Ils m'ont demandé, hier, si elle figurerait à l'ordre du jour, et si j'avais su qu'on en discuterait je les en aurais prévenus.

Le président: Je suis à la disposition du Comité. Les membres désirent-ils que ce crédit soit réservé?

M. MacDonald (Prince): Est-ce le dernier jour où seront discutées les prévisions budgétaires du ministère ou y aura-t-il une autre occasion d'en parler?

Le président: Y a-t-il quelques questions particulières que vous désirez poser maintenant, monsieur MacDonald?

M. MacDonald (Prince): Je n'ai que peu de questions à poser, mais je pensais surtout aux deux autres membres qui auraient pu être ici aujourd'hui s'ils avaient su que ce sujet serait abordé.

M. Stewart: Monsieur le président, puis-je proposer que nous réservions le crédit 40, que nous discussions des autres crédits faisant partie des prévisions budgétaires du ministère des Travaux publics, pour revenir ensuite au crédit 40 à la fin de notre séance d'aujourd'hui? A ce moment-là M. MacDonald pourrait

être invité à poser les questions qu'il a en vue et nous pouvons aussi discuter des questions de procédure en vue de savoir si nous pouvons nous réunir de nouveau pour discuter du point dont nous sommes actuellement saisis.

M. MacDonald (Prince): Peut-être qu'en attendant je pourrais rejoindre les autres membres pour savoir s'ils peuvent assister à la séance de ce matin.

Le président: Réserverons-nous le crédit 40?

Des voix: Entendu.

Le président: J'appelle maintenant le crédit 50, dont les détails se trouvent à la page 451.

Crédits 50—Route transcanadienne—
Aménagement à travers les parcs nationaux, \$1,860,000.

M. Stewart: Je vous demande pardon. La route transcanadienne est incluse dans le crédit 40, n'est-ce pas?

Le président: Il s'agit d'un crédit statutaire, je crois.

M. Stewart: Je me demande si nous pourrions modifier notre ordre du jour à l'égard du crédit 40 afin que nous puissions aborder dès maintenant la question de la route transcanadienne?

Le président: Ce crédit ne comporte aucune question de ce genre.

M. Stewart: Non, mais il y a quand même des questions qu'on pourrait vouloir poser.

Le président: Oui. Votre proposition a donc pour effet de...

M. Stewart: Elle a pour effet de soustraire la discussion des dispositions statutaires de la loi sur la route transcanadienne de l'ordre du jour qui vient d'être établi sur le crédit 40, de sorte que nous pouvons poser des questions à propos des progrès accomplis en ce qui concerne la route transcanadienne.

Le président: Les membres du Comité approuvent-ils ce point de vue?

Des voix: Entendu.

M. Duquet: Vous avez déjà dit que le crédit 40 serait réservé; nous discutons actuellement du crédit 50.

M. Stewart: S'il y a quelque objection, monsieur le président, je suis prêt à retirer ma proposition.

Le président: Y a-t-il quelques questions sur le crédit 50? Le crédit 50 est-il approuvé?

Des voix: Approuvé.

Le crédit 50 est approuvé.

Le président: J'appelle maintenant le crédit 55, dont les détails se trouvent à la page 451.

Laboratoires d'essai

55—Fonctionnement et entretien, \$1,303,700.

M. Mongrain: Monsieur le président, combien avons-nous de ces laboratoires d'essai?

M. Lalonde: Il y en a un à Ottawa qui se spécialise dans la vérification des matériaux de construction et dans des questions du genre. Il y en a un autre moins important dans l'Ouest. Il se trouve à Banff mais à la fin de cet été il sera fermé, de sorte qu'il ne restera que celui d'Ottawa.

M. Mongrain: Pourrais-je risquer de poser une autre question, monsieur le président? Comment expliquez-vous, monsieur le ministre, que ces laboratoires ne relèvent pas du Conseil national de recherches?

M. Lalonde: Je demanderais à monsieur Williams de répondre à cette question, parce que cela relève de sa compétence.

M. Williams: Oui. Le Conseil national de recherches s'intéresse aux recherches. Ce laboratoire ne fait pas partie du domaine des recherches. Il sert à vérifier les matériaux qui sont achetés ou sont utilisés à l'égard des contrats gouvernementaux, de la construction, de l'entretien, et ainsi de suite.

M. Mongrain: C'est-à-dire des matériaux que vous achetez et désirez vérifier. Il ne s'occupe pas de chercher de nouveaux matériaux ni rien du genre?

M. Williams: C'est exact. Nous nous occupons aussi d'une foule d'analyses des sols en rapport avec tout ce que nous construisons.

M. Loisel: A ces laboratoires d'essai, quel-qu'un de l'extérieur, c'est-à-dire le public, peut-il faire vérifier quelque chose?

M. Williams: Non.

M. Loisel: Il n'est utilisé que par le ministère.

M. Williams: Oui. Nous ne sommes pas en mesure de faire concurrence aux organismes privés qui sont en affaires pour accomplir un tel travail. De fait, nous avons souvent recours à des organisations privées pour effectuer le même genre de vérification ailleurs.

M. Mongrain: Monsieur le président, je suis quand même un peu surpris de constater que nous votons \$1,303,000 qui, à moins que je comprenne mal, pourraient s'appliquer aux opérations du Conseil national des recherches. Vous en savez plus que moi à cet égard. Je pose des questions parce que je veux être certain de comprendre. Ne croyez-vous pas qu'on pourrait attribuer ce montant au Conseil national des recherches?

M. Williams: Voici la situation: le Conseil national des recherches aimerait consacrer tous ses efforts et ses énergies à la recherche proprement dite et non pas s'occuper à des travaux de routine, du genre monotone consistant à faire des essais, comme c'est le cas ici. Dans une certaine mesure, on pourrait dire qu'il y a duplication d'activités. On a mené des enquêtes à ce sujet, pour découvrir qu'en fait il n'y en avait pas, car pour le genre d'essais répétés, nous vérifions béton, peintures et nettoyeurs, ainsi de suite, ce qui exige plus d'espace et plus de personnel, la même chose que ce que nous avons ici.

M. Bower: Il n'y aurait pas d'économies substantielles à réaliser?

M. Williams: A vrai dire, ils n'aimeraient pas à favoriser ce changement, car cela les distrairait de leur travail principal de recherche.

M. Bower: Monsieur le président, j'admets le point de vue de M. Williams qui consiste à ne pas mêler les essais de laboratoire avec la recherche proprement dite, mais ce laboratoire qui vérifie les matériaux travaille-t-il pour d'autres ministères du gouvernement que celui des Travaux publics?

M. Williams: Oui, c'est une agence qui rend des services à tous les ministères et organismes du gouvernement.

Le président: Le crédit n° 55 est-il approuvé?

Le crédit n° 55 est approuvé.

Le président: Dois-je appeler le crédit n° 1? Vous pouvez poser n'importe quelle question, ici, sur la route transcanadienne, par exemple.

M. Stewart: Oui, je crois que vous devriez appeler le crédit n° 1, monsieur le président.

1—Administration générale, y compris les subventions selon le détail des affectations, \$19,734,600.

M. Mongrain: Monsieur le président, pourrais-je connaître la façon de procéder du ministère en vue de retenir les services de personnel non spécialisé, ici, à Ottawa?

M. Lalonde: Voudriez-vous attendre durant un instant, monsieur Mongrain, s'il vous plaît.
(Traduction)

J'aimerais vous présenter M. Nelson, directeur des Services du personnel, qui n'a pas encore comparu comme témoin. Vous feriez mieux de venir ici et d'écouter ce qui suit.

(Texte)

M. Mongrain: Pour compléter ma question monsieur le président, j'aimerais savoir si, en général, ce personnel relève de la Commission de la fonction publique?

(Traduction)

Est-ce qu'il y a quelques membres de ce personnel qui sont engagés par la Commission de la fonction publique ou sont-ils tous engagés par les chefs de vos différents services? Comment procédez-vous quand vous avez besoin d'engager quelqu'un, par exemple, qui doit travailler à Ottawa et tombe sous votre compétence?

M. W. L. Nelson (directeur des services du personnel): Si nous engageons des gens de l'extérieur, nous le faisons par l'entremise de la Commission de la fonction publique.

M. Mongrain: Qu'entendez-vous par «l'extérieur» de l'extérieur de la ville?

M. Nelson: Nous entendons par là les gens qui ne font pas partie de la fonction publique, c'est-à-dire les gens qui nous viennent des industries extérieures ou d'autres occupations. Si nous parlons de remplir des postes dans le ministère dans l'intérieur du gouvernement, une certaine partie de l'autorité est déléguée par la Commission de la fonction publique quand un ministère exige certaines normes. Pour répondre à ces normes, il faut suivre des procédures appropriées et trouver un personnel en conséquence, et la Commission de la fonction publique, dans ces circonstances, déléguera au ministère l'autorité de faire des nominations à l'intérieur de ce ministère ou à même la fonction publique.

M. Mongrain: Dans le cas des menuisiers, des peintres, des électriciens ou d'autres hommes de métier du même genre, la Commission de la fonction publique intervient-elle de temps à autre?

M. Nelson: Oh oui.

M. Mongrain: Mais, en général, vous le faites vous-mêmes?

M. Nelson: La plupart de ceux que l'on recrute de l'extérieur passent par la Commission de la fonction publique et toutes les nominations doivent être approuvées par celle-ci.

Le président: Je crois, monsieur Stewart, que si vous avez une question à poser au sujet de la route transcanadienne, c'est le moment de le faire.

M. Stewart: J'attendrai afin de voir si quelqu'un veut soulever une question à propos du crédit n° 1. Ce que j'essaie vraiment de faire, c'est de donner à M. MacDonald le temps de faire venir ici les membres dont il a parlé. Si personne n'a de question à poser sur le crédit n° 1, peut-être pourrais-je profiter de cette occasion pour en poser deux ou trois au sujet des progrès accomplis dans l'aménagement de la route transcanadienne.

J'aimerais savoir jusqu'à quel point nous sommes à la veille de voir terminer la route transcanadienne? Dans combien de provinces cette route a-t-elle été terminée?

M. Williams: Je ne veux pas paraître pointilleux, mais il s'agit ici d'une question de définition. Une grande route n'est jamais terminée, car il faut l'aménager et la réaménager aussi longtemps qu'on s'en sert. Les conditions de l'entente proposée et appliquée en vertu de la loi dès le début, et qui est toujours en vigueur, prévoyaient une grande route pavée à deux voies, d'un littoral à l'autre. Cette condition a maintenant été remplie, mais des normes ont aussi été établies en vertu desquelles le gouvernement fédéral partagerait les frais à condition que les provinces s'en tiennent à ces normes minimums.

Aussi longtemps que l'entente est en vigueur, et elle est maintenant prolongée jusqu'au 31 décembre 1970, les travaux continueront sur la route transcanadienne, car on voudra toujours améliorer, en doublant les voies, la route qui existe déjà. Il y a encore des sections sur lesquelles aucun travail n'a été accompli selon l'entente relative à la route transcanadienne, dans certaines provinces, et particulièrement dans les provinces atlantiques. Il y a eu de nouveaux tracés dans quelques-unes des autres provinces où ces conditions s'appliquent et cela se poursuivra jusqu'à la fin de cette entente.

M. Stewart: Vous avez parlé de nouveaux tracés. Voulez-vous dire que si un gouvernement provincial en décide ainsi, il pourrait venir au gouvernement canadien, par l'entremise du ministère des Travaux publics, proposer un nouveau tracé de cette grande route qu'on a désignée sous le nom de route transcanadienne, et de quelque façon obtenir des subventions fédérales pour cette nouvelle route?

M. Williams: C'est possible.

M. Stewart: Voulez-vous expliquer la façon dont cela peut se faire? Que faudrait-il faire à l'égard des fonds déjà dépensés?

M. Williams: Si un gouvernement provincial croit opportun de proposer un nouveau tracé, il soumet sa requête au gouvernement fédéral en déterminant où il veut opérer le changement relatif à la nouvelle route. Dans bien des cas, celle-ci sera acceptée parce qu'il y aurait lieu d'y appliquer de meilleures normes, vu la nature du sol, ou pour éviter des dépenses trop élevées. Dans de tels cas où la nouvelle route est approuvée par le gouvernement fédéral, nous payons une partie des nouveaux travaux à effectuer sur les nouvelles routes et nous récupérons les subventions payées à l'égard des travaux déjà accomplis sur la vieille route.

M. Stewart: Est-ce que cela est arrivé dans bien des cas?

M. Williams: Oui, fréquemment. Il faut se rendre compte que les provinces ont commencé à réaliser ce projet en 1949 et que les

changements de conditions entre 1949 et 1967 ont été suffisantes pour justifier des variations dans les tracés, comme cela se produit pour toute autre grande route.

M. Stewart: Quand vous dites que le gouvernement du Canada récupère les fonds dépensés pour le tracé de la vieille route, cela veut-il dire que vous récupérez simplement le montant global des argentés dépensés, sans qu'il soit question d'intérêt?

M. Williams: C'est exact.

M. Stewart: Autrement dit, c'est un bon moyen pour une province d'obtenir de l'argent à bon marché.

M. Williams: Oui dans un sens, mais il faut se rendre compte que les nouveaux travaux à exécuter aux termes de l'entente est de l'argent coûteux. Il en coûte beaucoup aux provinces. Si le dollar vaut 50c. dans les travaux qu'ils effectuent maintenant, il leur faut fournir aussi l'autre moitié du montant.

M. Stewart: Y a-t-il eu des cas où une province a entrepris des travaux en vertu de la loi sur la route transcanadienne et, deux ou trois ans plus tard, a proposé un nouveau tracé important?

M. Williams: Je ne puis répondre non catégoriquement, car il peut y avoir eu quelques cas où les conditions locales ont nécessité peut-être un demi-mille de nouveau chemin...

M. Stewart: C'est pourquoi j'ai dit «important».

M. Williams: Je ne puis dire non au pied levé, bien que je ne me rappelle pas un cas de cette nature.

M. Stewart: Monsieur le président, ce sont là les questions que je voulais poser à ce sujet.

M. MacDonald (Prince): Je n'étais pas ici durant toutes les questions qu'a posées M. Stewart, mais je crois me rappeler qu'il y a quelques années la province de l'Île du Prince-Édouard a présenté une requête au sujet du prolongement de la route transcanadienne à l'effet qu'elle s'étende sur toute la distance de l'Île. Elle ne couvre actuellement que la région centrale de l'Île. Ai-je raison? Y a-t-il eu une requête officielle?

M. Williams: Oui, c'est vrai.

M. MacDonald (Prince): Je ne me souviens pas de ce qui est arrivé. A-t-on fourni quelque aide en vue de rendre la chose possible?

M. Williams: Non, le tracé de la route transcanadienne, entre ses deux terminus, ainsi que son orientation générale, ont été établis lorsque les ententes ont été agréées, mais on pouvait y faire quelques changements. Je crois que l'Île du Prince-Édouard a signé l'entente vers 1950. Ce n'est peut-être pas la date exacte, mais c'est à peu près à

cette date. Le tracé qui avait été accepté à cette date était destiné à établir un lien national, tout en reconnaissant qu'il ne constituait pas un réseau global de grande route pour l'île du Prince-Édouard. A titre de trait d'union national, il réunirait les deux terminus de transbordeurs et cette entente a été respectée, je dirais, par les gouvernements successifs.

Le président: Le crédit n° 1 est-il approuvé?

(Texte)

M. Mongrain: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question à propos du crédit n° 1. Nous avons appris, par l'entremise des journaux, il y a quelques semaines, que le gouvernement fédéral se proposait de construire des édifices publics à Hull. Des crédits sont-ils prévus au budget de cette année, pour que l'on puisse soit commencer ces travaux-là, les exécuter ou faire faire des expertises?

M. Lalonde: Monsieur le président,...

M. Mongrain: Il s'agissait, je crois, du ministère des Forêts et du Développement rural.

M. Lalonde: L'annonce faite par le ministre de la décision de construire deux édifices à Hull indiquait, je crois, que le ministère était sur le point de commencer immédiatement la préparation de plans pour chacun de ces deux édifices, en assignant cette tâche à deux bureaux d'architectes.

Actuellement, nous avons entamé des pourparlers avec le ministre et le ministère des Forêts et du Développement rural pour le compte de qui les édifices seront bâtis, et à mon avis, une décision devrait être prise bientôt à ce sujet. Cependant le coût de la préparation des plans par les bureaux d'architectes et d'ingénieurs dont les services seront requis, est porté à notre crédit pour la préparation de tous les plans sans qu'il soit nécessaire de mentionner les édifices spécifiquement, jusqu'au jour où on voudra commencer la construction, de sorte qu'il s'écoulera certainement au moins un an avant qu'on indique au budget les postes que vous mentionnez parce qu'on inclut un montant dans nos prévisions de dépenses seulement au moment où on sait que la construction va commencer.

M. Mongrain: Alors, cela veut dire qu'aucun montant d'argent ne sera attribué cette année, par exemple, au poste de l'expropriation de propriétés?

M. Lalonde: Cet argent-là proviendra d'un autre poste: *étude préalable*, dans les prévisions de dépenses.

M. Mongrain: Est-ce que, selon vous, monsieur le sous-ministre, il est possible, par

exemple, qu'au cours de l'année fiscale qui vient, il se produise des expropriations ou au moins, des aménagements de terrains? Je ne veux pas que vous vous engagiez en me répondant! Le prévoyez-vous, simplement?

M. Lalonde: La question des expropriations n'entre pas en jeu actuellement, parce que dans un cas, le terrain sur lequel le laboratoire sera construit, appartient à la Commission de la capitale nationale. Alors, il s'effectuera tout simplement une transaction entre cet organisme-là et le ministère des Travaux publics. Dans l'autre cas, nous sommes à discuter avec la cité de Hull, des conditions nécessaires pour nous permettre de commencer notre étude.

M. Mongrain: Je parle d'expropriation, mais je veux parler, en fait, des travaux préliminaires.

M. Lalonde: Je peux vous dire...

M. Mongrain: Vous comprenez, monsieur le président, que je ne me serais jamais imaginé que cela pourrait être une promesse électorale.

M. Lalonde: Monsieur Mongrain, je ne peux que vous donner l'assurance que les deux projets sont en marche.

M. Mongrain: Cela favorisera les résidents de Hull. Merci beaucoup.

(Traduction)

Le président: Le crédit n° 1 est-il approuvé?

Des voix: Entendu.

Le crédit n° 1 est approuvé.

Le président: J'appellerai maintenant le crédit n° 40.

40 Construction, acquisition, réparations et améliorations importantes, préparation de plans et achat de terrains relativement à des routes, ponts et autres ouvrages de génie, selon le détail des affectations, pourvu que le montant compris dans le crédit qui sera dépensé pour chacun des ouvrages énumérés puisse être augmenté ou diminué sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, \$19,965,000.

M. MacDonald (Prince): Vu les difficultés, évidemment, monsieur le président, de reconstituer la discussion que nous avons eue mardi et l'impossibilité, sans qu'aucun membre du personnel ne soit à blâmer, de reproduire tout ce qui s'est dit ce jour-là, je m'efforcerai donc, autant que possible, de ne pas revenir sur les sujets traités mardi. Mais après cette séance de mardi, j'ai songé aux observations générales qui ont été formulées, et une question qui m'est venue à l'esprit, et à laquelle d'autres ont pu penser, c'est la décision—et c'est une question d'ordre général—

ral—de différer encore les travaux d'aménagement de la section actuelle de la chaussée jusqu'à ce que toute l'entreprise soit de nouveau évaluée. Il y eut beaucoup de discussions à propos des changements qui pourraient s'effectuer. Ceux-ci n'écartaient pas l'éventualité du chemin de fer et de l'aménagement de quatre voies, et, quels que soient ces changements, ils pourraient réduire considérablement le coût global de l'entreprise. Après avoir dépensé tant de temps, d'énergie et d'argent pour arpenter, étudier et peser les diverses possibilités d'une voie de transport qui comporterait une grande route et un chemin de fer, je trouve difficile à comprendre comment il serait possible de songer maintenant à une entreprise moins coûteuse, tout en respectant les mêmes éléments, sans sacrifier quelque chose de toute l'entreprise,—autrement dit, la mettre en danger à cause des facteurs vent et température—ou en faisant table rase de quelques éléments.

Si vous admettez que c'est maintenant possible, nous aurons une chaussée plus coûteuse qu'on le jugeait nécessaire auparavant. Il paraît illogique de supposer que nous aménagerions en réalité une chaussée comportant une voie ferrée et une grande route qui soit plus coûteuse que ce dont nous avons besoin et que, maintenant, nous puissions accepter un projet moins coûteux sans sacrifier, comme je crois que le sous-ministre l'a mentionné, quelques-unes des caractéristiques essentielles destinées à maintenir cette structure pour une certaine d'années.

M. Lalonde: Monsieur le président, en réponse je veux signaler que peut-être nous engageons-nous dans une discussion sur une question de mots. Quand on parle de préparer un nouveau projet, on s'expose à un grand nombre d'interprétations. Je me demande s'il ne serait pas plus exact de dire que nous sommes sur le point d'entreprendre une réévaluation de chaque partie de chacune des alternatives qui ont en premier lieu été soumises, afin de déterminer si les calculs comparatifs sur lesquels ont été établies quelques recommandations et décisions étaient suffisamment précis et si, étant donné les conditions que nous connaissons maintenant, une alternative que nous avons acceptée dans le passé, de préférence à une autre, se justifierait à l'heure qu'il est.

Autrement dit, nous voulons étudier le projet à la lumière du coût de ses éléments.

Peut-être, vu le coût de ces éléments, faudrait-il modifier quelque peu l'une de ces solutions de rechange. Or, il y a une limite au nombre de solutions que nous pouvons envisager, mais nous voulons quand même les examiner, établir un nouvel état des frais qu'elles entraîneraient et, comme le ministre

l'a dit l'autre jour, les comparer à nouveau avec d'autres solutions auxquelles nous n'avons même pas songé. Par exemple, il y aurait lieu de déterminer s'il serait possible—je n'affirme pas qu'il le soit—d'avoir une voie routière et une voie de chemin de fer au même niveau; on pourrait fermer la route à la circulation routière pendant certaines périodes; voilà une solution de rechange à laquelle nous n'avons même pas songé.

M. MacDonald (Prince): Voulez-vous dire que dans les plans primitifs on n'a jamais songé à aménager la voie de chemin de fer et la voie routière au même niveau?

M. Lalonde: Non, pas au même niveau. Du moins, personne n'a formulé une telle recommandation.

• (11.40 a.m.)

M. Williams: A une certaine étape, lorsqu'on songeait aux diverses conceptions, on a, bien sûr, envisagé l'aménagement d'une voie routière et d'une voie de chemin de fer au même niveau. Cette conception posait certains problèmes; on a pensé à une superstructure pour la voie routière, ce qui, compte tenu du coût d'aménagement prévu à l'époque, apporterait la meilleure solution à la question de l'expansion et de la largeur de la chaussée, ainsi qu'à celle de la hauteur de crête. Par conséquent, l'autre solution a été abandonnée. Mais, comme nous l'avons indiqué, l'estimation du coût était inexacte; il nous faut donc réexaminer ces deux solutions.

M. Stewart: Monsieur le président, j'aimerais à poser à M. Lalonde une question à la suite des observations qu'il vient de formuler. Est-il exact que les soumissions présentées pour la section de la chaussée de la traverse étaient si élevées qu'on songe maintenant à raccourcir ce tronçon? Lorsque vous parlez de rajuster les éléments de la traverse, est-ce à cela que vous songez?

M. Lalonde: C'est une possibilité à envisager en ce qui concerne l'équilibre des frais, mais M. Williams voudrait peut-être ajouter quelques commentaires du point de vue technique car, comme l'a signalé M. MacDonald, bien que le coût soit un facteur très important, une conception technique saine revêt tout autant d'importance.

M. Williams: C'est juste. C'est là une solution, mais ce n'est pas la seule, car cela influe également sur les éléments du pont; il faut donc examiner l'ensemble de la question. C'est comme s'il s'agissait de confier à une calculatrice 30 ou 40 solutions comportant des éléments de différentes longueurs; mais le nœud du problème, c'est que le coût de certains éléments est plus élevé que ce qu'on avait envisagé. Il nous faut donc réexaminer toute la question. On doit aussi tenir compte de la

discussion concernant la méthode d'ajuster les contrats; voilà un autre élément.

M. MacDonald (Prince): Je crois que vous avez dit aussi, monsieur Williams, que vu la profondeur de l'eau à certains endroits, le pont est plus efficace que la chaussée et *vice versa*.

Pour revenir à notre discussion précédente, monsieur Lalonde, il y a encore une couple de questions qui restent confuses dans mon esprit. Comme M. Williams l'a mentionné, on a songé à installer la voie ferrée au même niveau que la voie routière, mais, étant donné certains problèmes relatifs à la conception technique et au coût, il a été décidé que cela ne serait pas pratique. Or, pourrait-on, au cours de ce réexamen du projet, surmonter ces problèmes relatifs à la conception technique si l'on juge qu'il en coûterait moins cher d'aménager les deux voies au même niveau?

M. Williams: Si je comprends bien, afin de prévoir une expansion future, il faudra aménager une chaussée à un seul niveau assez large pour y installer quatre voies lorsque cela deviendra nécessaire. Puis, on se demande s'il est sage d'investir les capitaux supplémentaires pour quelque chose dont on aura besoin dans vingt ans ou bien de procéder d'une autre façon. Voilà l'une des autres solutions qu'il faut étudier.

M. MacDonald (Prince): J'ai entendu dire que la glace ou les fines gouttelettes d'eau lancées par les vagues, ou une combinaison des deux, pourraient entraver la circulation routière au niveau plus bas; c'est ce qui complique le problème de la conception technique.

M. Williams: C'est exact. Ici encore il s'agit d'une estimation du coût.

M. MacDonald (Prince): Vous avez dit, monsieur Lalonde, que le coût est l'un des principaux facteurs que comporte cette évaluation du projet. Voulez-vous dire par là qu'au lieu d'une augmentation linéaire, comme celle qui se produit dans toutes les phases de la construction, il s'est produit des augmentations inégales, que les frais de certains aspects de la construction accusent une augmentation plus considérable que d'autres?

M. Williams: En réalité, je ne puis répondre à cette question. Tout ce que je puis dire, c'est que les diverses solutions feraient l'objet de soumissions distinctes. Or, si le coût d'un élément accuse une augmentation considérable contrairement à celui d'un autre élément, alors il faut en tenir compte en cherchant une solution de rechange, et c'est la soumission qui fait la différence. Qu'il s'agisse d'inflation ou non, en ce qui nous concerne, ce qui compte, c'est le prix exigé par l'entrepreneur qui est disposé à entreprendre la tâche.

M. MacDonald (Prince): J'aimerais à poser une question d'ordre général car, à coup sûr, les soumissions qui ont été présentées pour la section de la chaussée ont exercé un effet à cet égard. De quelle façon les *Northumberland Consultants*, ou le ministère en consultation avec eux, déterminent-ils d'avance le montant estimatif de la soumission? En d'autres termes, pour que vous puissiez préparer votre propre estimation, il vous faut évaluer la situation et déterminer aussi exactement que possible le coût probable. Comment procédez-vous?

M. Williams: D'habitude, on étudie le coût d'autres entreprises semblables, compte tenu du terrain, des moyens de transport, de la demande et de l'activité dans les deux cas, puis on calcule le prix en conséquence. Il n'était pas facile de comparer cette chaussée avec des entreprises d'envergure semblable comportant tous les mêmes éléments, car de telles entreprises ne sont guère nombreuses. Alors que pour une autre entreprise, vous pourriez obtenir 20 soumissions, dans le cas présent nous n'en avons eu que 4, parce que trois ou quatre des sociétés qui, normalement, présenteraient des soumissions distinctes, doivent s'associer à cause de l'ampleur de la tâche; voilà l'une des considérations dont il y a lieu de tenir compte.

Vu ces circonstances, non seulement fallait-il tenir compte du coût d'entreprises semblables dans d'autres endroits, mais nous avons cherché à déterminer le prix de travaux effectués non seulement au Canada mais dans le monde entier. Les ingénieurs-conseils ont aussi pris contact avec des entrepreneurs et des sociétés de génie qui avaient participé à de telles entreprises, afin d'en arriver à un prix. Or, certains des associés des soumissionnaires ont participé à ces consultations qui ont eu lieu au cours d'une période considérable de temps.

J'ai demandé à certains d'entre eux ce qui s'était produit. Il se peut que des particuliers avec lesquels vous traitez puissent accomplir la tâche pour une certaine somme; mais dès qu'il s'agit d'une entreprise conjointe à laquelle participent quatre ou cinq sociétés de construction ayant chacune leur conseil d'administration et lorsque leurs techniciens et leurs estimateurs se consultent avant d'établir leurs coûts, les administrateurs et les directeurs des sociétés sont portés à dire ceci: comme il s'agit d'une entreprise conjointe, nous voulons une marge de bénéfices de 10 et 20 supérieure à celle que vous proposez. Voilà comment on procède. Nous essayons d'établir une estimation; parfois nos chiffres concordent assez bien avec les soumissions, mais parfois aussi ils ne concordent pas du tout.

M. MacLean (Queens): Monsieur le président, je ne suis pas membre du comité et j'ai dû m'absenter pour cas de force majeure lorsque la question a été débattue l'autre jour. J'hésite à poser des questions de crainte qu'on n'y ait déjà répondu. Quoi qu'il en soit, j'aimerais à poser une couple de questions qui ont trait à la présente discussion. Pourriez-vous dire au Comité si vous avez eu la même expérience en ce qui concerne les estimations et les soumissions à l'égard de la chaussée de Canso; ou bien les soumissions dans ce cas se rapprochaient-elles du coût estimatif?

M. Williams: Je regrette, mais je n'en sais rien.

M. MacLean (Queens): Lorsqu'on a soulevé pour la première fois la question de la chaussée de l'île du Prince-Édouard lors de l'achèvement de la chaussée de Canso—du moins il y a plusieurs années—il s'agissait alors d'une chaussée pleine munie d'une écluse ou d'un autre dispositif pour permettre la navigation. A-t-on abandonné cette conception parce qu'elle était irréalisable, ou bien va-t-on en tenir compte dans les nouveaux plans?

M. Lalonde: Monsieur MacLean, j'ai essayé d'expliquer pourquoi le ministre a annoncé la décision du gouvernement à la Chambre l'autre jour. Vous vous rappelez peut-être certains des antécédents. D'après nos dossiers et ce qui s'est passé lorsque nous avons étudié les critiques de M. McCulloch, nous avons décidé de ne pas modifier le régime des marées ni de porter atteinte à l'industrie de la pêche dans la zone séparant les provinces en cause. Cela élimine d'emblée la possibilité d'aménager une chaussée pleine.

Je ne faisais pas partie du ministère des Travaux publics lorsque cette première décision a été prise, mais, sauf erreur, deux gouvernements successifs ont déclaré qu'ils ne voulaient pas modifier le régime des marées ou de l'écoulement des eaux de façon à porter atteinte aux pêcheries. Bien entendu, cela élimine l'aménagement d'une chaussée pleine.

M. MacLean (Queens): Et la même situation existe quels que soient les frais relatifs dont je ne suis pas au courant. D'ailleurs cette solution ne présenterait peut-être aucun avantage.

M. Lalonde: Les ingénieurs-conseils et nous-mêmes avons étudié minutieusement les deux documents que M. McCulloch nous a transmis et, comme M. Williams l'a dit, l'estimation des coûts est une science très difficile. En fait, il a modifié sa propre estimation. Dans un an d'ici, il se peut qu'il la modifie de nouveau, mais nous espérons et croyons que la méthode de construction d'une traversée que nous nous proposons d'étudier à nouveau fournira—bien que je ne sache pas quel en serait le coût exact—une solution propre à

concilier les éléments du coût et le désir de maintenir les conditions qui régnaient actuellement dans la région. Il nous en coûtera peut-être quelque chose pour maintenir le régime actuel des marées, mais si cela en vaut la peine, je crois que la décision sera motivée.

M. MacLean (Queens): A-t-on comparé les soumissions et les frais d'entreprises comparables comme, par exemple, la traversée de la baie Chesapeake?

M. Lalonde: Voilà où les choses se corsent. En fait, les ingénieurs qui ont préparé les plans de l'entreprise de la baie Chesapeake étaient fort désireux de prendre charge de celle-ci. Mais les conditions dans la baie Chesapeake—et si vous la traversez jamais vous vous en rendez compte—diffèrent du tout au tout de celles qui existent entre l'île du Prince-Édouard et le continent.

Je crois que c'est là où M. Williams voulait en venir lorsqu'il a dit que nous n'avions pas de précédent pour déterminer le coût de l'entreprise avec tant soit peu d'exactitude.

M. MacLean (Queens): Je ne voulais pas parler du coût par mille ou quelque chose du genre, mais du coût d'une entreprise comparable autant que faire se peut; par exemple, le coût du dépôt d'un certain nombre de verges cubes de remblai, et ainsi de suite. En d'autres termes, les entrepreneurs qui ont soumissionné sont-ils en mesure de soutenir la concurrence à l'échelle mondiale?

Je ne veux pas qu'on mésinterprète mes paroles. Je ne prononce aucun jugement sur la compétence des entrepreneurs; je cherche simplement des renseignements. Mais est-il possible qu'il y ait des concepts nouveaux ou différents, ou une méthode plus efficace d'aborder tout le problème comme, par exemple, le transport des matériaux de remblayage au moyen de bateaux à chargement automatique, ou quelque chose du genre, au lieu de la méthode plus traditionnelle à laquelle les soumissionnaires étaient habitués?

M. Williams: En ce qui concerne le terrain et la disponibilité des matériaux, comparativement à l'entreprise de la baie Chesapeake, je dois avouer que les conditions n'étaient guère comparables, sauf en ce qui concerne les éléments en béton précontraint ou quelque chose du genre. C'est là à peu près le seul secteur où vous pouvez établir une comparaison. Pour ce qui est du remblai, tout dépend de la qualité du matériau, de l'emplacement et des moyens de transport. Quant à la question de savoir si certaines compagnies pourraient utiliser des méthodes inconnues des compagnies canadiennes, cela est impossible à dire. Quoi qu'il en soit, il est juste de dire que les entreprises qui ont présenté des soumissions conjointes étaient des sociétés canadiennes.

nes et les devis ont été préparés de façon à exclure la mainmise de sociétés étrangères qui, cependant, pouvaient participer à l'entreprise. Je crois que sans exception, toutes ces sociétés ont des relations ou des contacts internationaux. Les représentants avec lesquels je me suis entretenu des soumissions ont fait mention des coûts, des enquêtes et du genre d'outillage qui avait été utilisé dans les Grands lacs ainsi que dans le détroit de Mackinac. Ils ont établi une comparaison avec certains travaux qu'ils avaient exécutés sur le littoral du Pacifique et avec d'autres ouvrages auxquels ils avaient participé au large des côtes de l'Irlande. Ils ont donc approfondi la question. Or, nous avons discuté, mardi dernier, des nouvelles méthodes qu'ils pourraient utiliser; peut-être en adoptant une nouvelle méthode d'appel d'offres, nous pourrions réaliser des conditions qui permettraient d'utiliser à nouveau de l'outillage classique ou de mettre au point un nouvel outillage à cette fin. Au fur et à mesure que notre réévaluation des éléments et des moyens techniques de les conjuguer procédera, nous chercherons à avoir des entretiens avec ces sociétés afin de déterminer leur point de vue, de sorte que s'il y a possibilité de réaliser des économies dans ce domaine, nous pourrions étudier plus à fond ces opinions et voir si nous pourrions apporter à nos plans des modifications plus compatibles avec leurs méthodes et leurs techniques.

M. MacLean (Queens): Les entrepreneurs qui ont présenté des soumissions pour le transport de remblai se proposaient-ils d'utiliser des camions?

M. Williams: Leurs soumissions ont été rejetées; nous en avons discuté avec eux. Je dois ajouter qu'on a proposé plusieurs moyens de transport; certains ont préconisé le transport par camions, d'autres par péniches, selon les diverses sections de la traversée.

M. MacLean (Queens): En ma qualité de profane, je sais qu'en Europe, pour des ouvrages semblables, on utilise presque toujours un téléphérique pour transporter de grandes quantités de matériaux de remblai. Procède-t-on de cette façon pour des motifs d'ordre économique qui ne s'appliquent pas ici?

M. Williams: Cela dépend presque uniquement de l'emplacement et de la distance à parcourir. On a utilisé un téléphérique pour quelques-uns des grands barrages dans l'Ouest, mais là encore le terrain et la source d'approvisionnement s'y prêtaient.

M. MacLean (Queens): Je n'ai pas d'autres questions à poser pour le moment.

Le président: A-t-on d'autres questions à poser?

M. MacQuarrie: Monsieur le président, mon intervention a trait plutôt à une question de procédure. Le projet est d'une envergure beaucoup plus considérable que le crédit 40 ne semble l'indiquer. A mon avis, le Comité devrait l'approfondir. Je sais gré au ministre et à ses fonctionnaires de toute la peine qu'ils se sont donnée afin de nous fournir des renseignements complets mais, à mon avis, le Comité devrait entendre les observations de M. McCulloch et de certaines des autres personnes dont on a proposé les noms au sous-comité du programme et de la procédure. Je crois que M. A. B. Murchison et ses associés ont fait une proposition au sujet de l'aménagement de la chaussée, mais on n'en a pas soufflé mot. M. McCulloch a construit la chaussée de Canso et il a étudié soigneusement les plans du projet qui nous intéresse. Je crois qu'il serait utile d'entendre les témoignages de ces gens avant d'adopter le crédit. Je conviens avec le sous-ministre qu'il est à craindre que des difficultés d'ordre sémantique ne viennent compliquer la question et je me garderai bien d'aggraver la situation en posant d'autres questions. Voilà, monsieur le président, ma proposition en ce qui concerne la procédure afin que nous puissions examiner le projet d'un autre point de vue.

Le président: Je m'en remets au Comité; a-t-on des commentaires à formuler au sujet de la proposition?

(Texte)

M. Mongrain: Monsieur le président, de prime abord, la proposition de mon collègue de l'Île du Prince-Édouard, ne me répugne pas, mais...

Le président: Voulez-vous attendre un instant, s'il vous plaît?

(Traduction)

M. Mongrain: Je vais m'exprimer en anglais. Cette proposition m'agréa, monsieur le président, mais le ministre nous dirait-il s'il s'oppose à ce que l'adoption du crédit 40 soit différée? Est-il urgent de l'adopter?

M. McIlraith: Cela dépend surtout des membres du Comité, mais, sauf erreur, selon les nouvelles règles, le budget des dépenses peut être étudié à la Chambre des communes, que le Comité lui en ait fait rapport ou non. Par conséquent, il n'y a aucune urgence particulière. Nous aimerions, bien entendu, terminer notre tâche. Mais pour répondre à votre question, il n'y a pas d'urgence, car, je le répète, la Chambre peut étudier les prévisions budgétaires avant que le Comité en fasse rap-

port. Toutefois, je crois qu'il est urgent que la Chambre les étudie.

M. MacDonald (Prince): Monsieur le président, j'aimerais faire miennes les propositions de M. Macquarrie et ajouter que, étant donné que la question du service ferroviaire constitue un aspect important du problème, il importe d'interroger des représentants de la Commission du transport maritime—des gens qui ont des connaissances particulières de la question—et peut-être même des représentants du National-Canadien qui devront forcément participer à cette entreprise.

M. Stewart: Monsieur le président, j'aimerais à commenter un aspect de la proposition, c'est-à-dire d'inviter M. McCulloch à témoigner devant le Comité. Sauf erreur, deux gouvernements successifs ont décidé qu'il ne serait pas sage de modifier le régime des marées dans la région du détroit de Northumberland. Or, M. McCulloch a proposé une chaussée pleine; par conséquent, il est évident que cela modifierait le régime des marées. Je me demande si le Comité désire sérieusement consacrer le temps nécessaire à étudier un changement aussi radical. Si nous voulons rencontrer M. McCulloch, bel et bien, mais si nous voulons repenser toute la nature du projet, c'est une autre paire de manches. En ma qualité de membre du Comité, je craindrais que nous ne perdions notre temps, à moins qu'il ne soit nettement établi qu'il nous faut reprendre l'étude du projet à compter du moment où le gouvernement a décidé pour la première fois de ne pas modifier le régime des marées.

M. MacDonald (Prince): Monsieur le président, je crois que cette attitude serait motivée si M. McCulloch se bornait à faire une recommandation en faveur de ses propres projets, c'est-à-dire la construction d'une chaussée en roc massif. Comme M. McCulloch a consacré beaucoup de temps à critiquer le projet actuel, en indiquant les caractéristiques qui, d'après son expérience technique acquise surtout au cours de la construction de la chaussée de Canso, laissent à désirer, je crois que son témoignage serait des plus utiles.

Le président: Monsieur Duquet, vous avez la parole.

M. Duquet: Monsieur le président, je ne partage pas l'opinion de M. Macquarrie et de l'autre député, savoir, que nous devrions entendre M. McCulloch. Nous avons entendu toutes les discussions possibles sur ce sujet lors des séances précédentes et aujourd'hui. Les experts du ministère ont étudié en détail—on nous l'a dit et répété—toutes les implications de la critique faite par M. McCulloch. Depuis que les séances sont commencées, nous avons eu l'avantage de recevoir ici de la part de tous les fonctionnaires du ministère un cours d'ingénieur, et toutes les implications—je le répète—tous les faits se rattachant à ce projet ont été discutés. Un fait primordial demeure: le ministère, après avoir reçu les réponses aux appels d'offre a jugé que le prix était trop élevé et qu'une étude de l'affaire devrait être entreprise. De plus, une étude encore plus approfondie de l'affaire devrait être faite à la suite des représentations, de l'étude des offres et du rapport McCulloch. Je ne vois pas pourquoi nous retarderions les débats ainsi que l'adoption du crédit 40. Que pourraient nous apporter des témoignages supplémentaires sur cette affaire? Il est évident que le ministère étudie présentement les moyens les plus pratiques de réaliser le projet. A mon avis, c'est précisément cette intention du ministère de réaliser le projet, qui compte. Et partant de ce principe-là, nous devrions adopter le crédit 40, sans être obligé d'entendre de témoignages supplémentaires, ce qui, selon moi, n'apporterait rien de concret, ni aucun changement à l'intention du ministère et à la forme de projet qu'on envisage, étant donné que l'opinion de M. McCulloch au sujet de la construction de ce projet, est nettement opposée à celle du ministère.

Le président: Monsieur Mongrain, désirez-vous poser une question?

M. Mongrain: Le ministre pourrait-il nous dire combien de temps son ministère mettra à faire une réévaluation de tout le projet?

M. McIlraith: J'ai refusé de fixer une date exacte lors de notre dernière réunion, car je ne puis dire combien de temps il faudra aux ingénieurs pour cela. Cela dépendra des modifications qu'il faudra apporter aux plans. Toutefois, j'ai précisé que cela ne retarderait pas les travaux de construction qui devront être exécutés en été; les ingénieurs feront leur travail pendant la morte-saison.

M. Mongrain: Lorsque vous parlez d'ingénieurs, monsieur le ministre, j'imagine qu'il y aurait des ingénieurs-conseils en plus de vos propres ingénieurs?

M. McIlraith: A la dernière réunion, on a consigné au compte rendu les noms de trois sociétés d'ingénieurs-conseils qui se sont associées sous la raison sociale de *Northumberland Consultants Limited*. Nous avons en plus nos propres ingénieurs ministériels, y compris le nouvel ingénieur que nous avons engagé, le colonel Churchill, qui sera chargé exclusivement de la coordination de ces travaux pour le compte du ministère.

M. Mongrain: Dans ce cas, monsieur le président, je ne m'oppose pas à voter le crédit 40 dès maintenant, car je crois qu'il faudra huit ou neuf mois au moins avant d'obtenir des résultats; je ne crois pas que nous, profanes, puissions résoudre ces problèmes complexes. A mon avis, plus nous en discuterons plus nous les compliquerons. Par conséquent, je ne crois pas que nous porterions préjudice aux intérêts de nos amis de l'Île du Prince-Édouard si nous attendions d'avoir des propositions plus concrètes au sujet de cette réévaluation. Pour ma part, je suis prêt à me prononcer dès maintenant sur le crédit 40.

M. MacQuarrie: Monsieur le président, j'aimerais commenter les observations des trois préopinants. Étant donné que le ministère est à faire une réévaluation, j'imagine qu'il lui serait utile d'avoir la collaboration de spécialistes de l'extérieur. Comme mon ami de Trois-Rivières l'a signalé, il serait très utile aux membres du Comité, qui ne sont que des profanes, d'avoir les conseils d'un autre technicien qui a consacré beaucoup de temps à l'étude de ce projet. M. McCulloch, en plus d'avoir effectué l'analyse du projet, a exécuté une couple d'entreprises d'une grande envergure pour le compte du ministère fédéral des Travaux publics dans les provinces Maritimes et il jouit d'un grand prestige. Je veux parler de la chaussée de Canso et du pont Hillsborough, qui sont des entreprises considérables. Je crois que lorsqu'il s'agit d'une entreprise d'une telle ampleur et qui pose une multitude de problèmes—comme l'ont signalé les fonctionnaires—le Comité faillirait à la tâche si, dans l'étude de ce projet d'une grande importance, il ne saisissait pas toutes les occasions d'entendre les témoignages de gens qui possèdent de vastes connaissances dans ce domaine. Je ne voudrais certes pas refuser d'entendre M. McCulloch parce qu'il nous a déjà fourni des renseignements; à mon avis, ce serait faire preuve de courtoisie, sinon de prudence, que de convoquer cet homme afin qu'il puisse nous faire part de son point de vue.

Je dirais à M. Stewart que j'aimerais l'entendre non seulement parce qu'il a proposé

une chaussée pleine, mais aussi parce qu'il a formulé des critiques assez graves à l'égard du programme proposé.

• (12.10 p.m.)

(Texte)

M. Mongrain: J'aimerais poser une question supplémentaire, monsieur le président, à la suite des remarques de notre collègue, M. Macquarrie.

(Traduction)

Il me semble que ce M. McCulloch pourrait vous conseiller de temps à autre pendant que vous réétudiez le projet. Voulez-vous me donner quelques éclaircissements à ce sujet, monsieur le ministre?

M. McIlraith: Il y a quelques années on l'a invité à agir en qualité d'ingénieur-conseil mais il a refusé. A présent, comme il n'est pas directement intéressé à la question il ne conviendrait pas qu'il prenne des décisions à cet égard. Il est seulement question d'une chaussée en remblai dans son rapport et, comme les témoins le signalaient à la dernière réunion, ce genre d'ouvrage modifierait les marées. Le gouvernement de l'époque a décidé de ne pas construire une chaussée en remblai parce qu'elle ferait monter le niveau des eaux de cinq pieds et demi, je crois que c'est cinq pieds et demi, de plus que l'autre, ce qui pourrait avoir des conséquences fâcheuses pour les pêcheries et causer d'autres dégâts dans les trois provinces. On a donc décidé de tenir compte avant tout des pêcheries et des dégâts qu'un tel ouvrage pourrait causer. Le gouvernement actuel a repris toute la question et a décidé, lui aussi, qu'une telle chaussée présentait de graves inconvénients. On le sait de science certaine et autant que je sache personne n'en doute. Par conséquent, je ne comprends pas très bien pourquoi on tient tant à ce que nous consultations M. McCulloch, d'autant plus que les ingénieurs-conseils que nous avons retenus de même que nos propres ingénieurs ont étudié à fond ses commentaires avant que nous ne prenions une décision.

A part cela, je ne vois pas en quoi ce passage ressemble à celui de Canso. Il est unique en son genre. Il ressemble un peu à celui de la baie de Chesapeake peut-être, mais certainement pas à celui de Canso car il n'a qu'un mille, ou trois quarts de mille de long. Il y a une carrière de pierre d'excellente qualité à l'endroit d'où il part et les glaces ne posent aucun problème dans le détroit de

Northumberland parce que les marées sont différentes. Je n'ai jamais compris pourquoi on s'ingénie à comparer les deux passages car celui-ci est tout à fait différent et comporte un tout autre travail.

M. Mongrain: Monsieur le président, permettez-moi de dire que je suis très étonné de voir un gouvernement conservateur et un gouvernement libéral arriver à la même conclusion. Il me semble que ce serait le moment de mettre le crédit 40 aux voix.

M. Loiselle: Monsieur le président, il me semble que nous avons étudié toute cette question à fond mardi. Nous avons étudié le pont, la chaussée et ainsi de suite, et certains membres du Comité ont invoqué l'opposition de M. McCulloch, mais le ministre des Travaux publics et ses hauts fonctionnaires nous ont assurés que les ingénieurs du ministère et ceux de l'extérieur qu'on a consultés avaient étudié à fond les commentaires de M. McCulloch. Par conséquent, à moins que nos collègues aient d'autres questions à poser, j'estime que nous en avons assez parlé et je propose, appuyé par M. Leblanc, que le crédit 40 soit mis aux voix.

M. MacDonald (Prince): Monsieur le président, je crois qu'il y a deux questions bien distinctes et que nous devons faire attention de ne pas les confondre. Il s'agit de savoir d'une part si nous devrions inviter M. McCulloch à comparaître devant notre Comité et d'autre part, si nous devrions étudier le projet plus à fond afin de déterminer tous les facteurs qui influent sur cette décision. Je crains que certains membres du Comité pensent qu'il s'agit d'un projet qui coûte beaucoup plus cher sans doute, mais qui autrement ressemble à tous les autres projets du ministère des Travaux publics qui figurent ici. Or, ce n'est pas le cas car, comme le ministre nous le disait encore mardi, ce projet consiste à aménager une voie de transports entre deux provinces. Il se trouve que le Comité ne s'est pas penché sur la question depuis longtemps. Je ne suis pas membre du Comité depuis bien longtemps, mais depuis que je suis là nous n'avons certainement étudié le projet en détail. Il s'agirait de savoir, par exemple, si on va aménager une voie ferrée sur la chaussée, s'il y aura un service de chemin de fer et de traversier, si oui ou non on retient l'idée d'y aménager une voie ferrée ou si on se propose de combiner les deux services. Toutes ces possibilités demandent à être examinées, et puisque les mem-

bres de la Commission des transports maritimes et les ingénieurs de la compagnie des chemins de fer nationaux dont je vous ai parlés pourraient nous fournir beaucoup de renseignements à ce sujet, j'estime que nous nous devons d'étudier le projet à fond. Songez, par exemple, je vous en aurais parlé mardi si j'y avais pensé, que si on décidait d'organiser un service de bac transbordeur seulement il faudrait fort probablement modifier tout le système d'entreposage de l'île du Prince-Édouard et construire de nombreux entrepôts sur la côte du Nouveau-Brunswick. C'est une des questions qu'il faudra trancher et il y en a beaucoup d'autres. J'espère que les membres du Comité qui viennent d'autres provinces et ne s'intéressent pas directement aux affaires de l'île du Prince-Édouard comprendront que le projet n'est pas simplement d'intérêt local, qu'il y va des transports interprovinciaux et que la décision que nous prendrons aura beaucoup d'importance pour l'avenir.

M. Stewart: Monsieur le président, nous comprenons parfaitement que le projet n'est pas seulement d'intérêt local mais si le Comité se met à étudier tous les aspects de l'entreprise, l'hydraulique, le coût, les transports et ainsi de suite, cela nous prendra au moins trois ou quatre ans.

Nous avons parlé d'un ingénieur en particulier, M. McCulloch, mais nous devrions aussi entendre ceux qui se sont occupés du passage de Chesapeake. Il y a beaucoup d'ingénieurs que nous pourrions convoquer. J'estime que nous devons procéder avec doigté car il ne faudrait tout de même pas que les ingénieurs-conseil et les hauts fonctionnaires du ministère des Travaux publics aient l'impression que nous avons si peu confiance en eux que nous préférons nous occuper nous-mêmes de toutes ces questions de génie, d'économique et de transports.

En ce qui me concerne je ne me sens pas assez qualifié pour étudier tous les aspects d'une question aussi importante et qu'il faut régler assez rapidement. Je comprends ce que M. MacDonald veut dire, mais pour ma part je préfère m'en remettre aux spécialistes que nous employons en ce moment et à ceux du ministère, et j'espère que d'ici quelques mois

ils seront en mesure de nous soumettre un plan afin qu'on commence les travaux et qu'on construise le passage entre les deux provinces. Voilà ce que j'en pense, monsieur le président.

M. Macquarrie: Je n'ai pas l'habitude de faire de l'obstruction, monsieur le président, et cela ne me plaît guère, mais je trouve infiniment regrettable qu'on s'oppose ainsi à entendre un ingénieur d'une tout autre catégorie que ceux de Chesapeake. M. McCulloch a soumis des études très approfondies au gouvernement à ce sujet, il a proposé certaines choses, il s'intéresse vivement à la question. De même que mardi, on nous a dit aujourd'hui qu'il avait d'excellentes idées et je pense que tant les profanes que les gens du métier ne trouveraient que juste qu'on lui fournisse l'occasion d'exprimer son opinion. Il a consacré beaucoup de temps à l'étude du projet et, à mon avis, mérite que le Comité l'entende car il est certainement qualifié.

Je ferais remarquer au ministre que s'il a comparé l'ouvrage envisagé avec le passage de Canso ceci indique bien qu'il a réellement des connaissances et qu'il les applique au projet envisagé. Ce n'est pas que je veuille critiquer le ministère, mais d'après certaines déclarations de ses hauts fonctionnaires on constate que certains aspects du projet leur causent des difficultés. Or, M. McCulloch pourrait les aider à mon avis, et en ma qualité de député j'estime que nous aurions tort de ne pas profiter du savoir d'un de nos concitoyens qui s'intéresse vivement à ces questions et qui est très compétent en la matière. Si vous décidiez de ne pas entendre M. McCulloch je le regretterais vivement.

M. McIlraith: Puis-je poser une question pour tirer les choses au clair? Dois-je comprendre que vous tenez à entendre une personne qui n'a aucune responsabilité en la matière, qui a critiqué les recommandations que deux gouvernements ont faites à tour de rôle? Que vous l'entendriez, lui, mais que vous n'entendriez pas les autres ingénieurs que deux gouvernements ont consultés à beaucoup de frais, qui ont mérité la confiance de deux gouvernements et qui, eux aussi, ont une ex-

cellente réputation chez nous, trois sociétés d'ingénieurs-conseils?

M. Macquarrie: Je ne sais pas si le ministre était là quand j'ai pris la parole tout à l'heure, mais j'ai dit que nous devrions convoquer M. McCulloch et les personnes proposées par le comité d'organisation; parmi ces personnes il y a les ingénieurs dont parle le ministre.

Le président: Voulez-vous le proposer, monsieur Macquarrie?

M. Loiseau: Je vous ai remis la motion que j'ai proposée avec l'appui de M. Leblanc, mais si M. Macquarrie tient à la modifier je n'y vois aucun inconvénient.

M. Duquet: Je voudrais ajouter deux mots à ce que l'on vient de dire. Si M. McCulloch n'avait pas déjà exprimé son opinion au sujet du projet je serais le premier à dire que nous devrions l'entendre, mais il l'a fait et nos spécialistes ont étudié ses commentaires. Je ne doute pas de la compétence de M. McCulloch, mais les ingénieurs que les Travaux publics ont consultés, de même que leurs propres ingénieurs, sont aussi des gens compétents si je ne m'abuse. Puisqu'il a déjà exprimé son opinion et que nos ingénieurs-conseils et autres ont étudié ses commentaires je ne vois pas pourquoi nous le convoquerions, à moins qu'il ait quelque chose de nouveau à ajouter. Par conséquent, je suis toujours d'avis qu'il est inutile de convoquer ce monsieur et je propose que la motion soit mise aux voix.

M. MacDonald (Prince): M. Stewart a fait une ou deux réflexions avec lesquelles je ne suis pas d'accord, monsieur le président. Il exagérât sans doute, mais il a dit que si nous nous mettions à étudier le projet cela nous prendrait trois ou quatre ans et nous obtiendrions tous le grade honorifique d'ingénieur. Or, ce qui me préoccupe bien davantage c'est que nous n'avons étudié la question qu'à moitié. Jusqu'à présent nous avons étudié cette question pressante avec le ministre et ses hauts fonctionnaires mais nous n'avons pas voulu entendre les quelques témoins susceptibles de nous fournir de plus amples renseignements, ce qui nous aurait permis de voir le problème d'une manière plus objective.

M. Stewart prétend en outre qu'il préfère s'en remettre au ministère et aux ingénieurs-conseils de Northumberland puisque nous leur avons confié cette tâche. Il n'est pas question d'avoir ou de ne pas avoir confiance en eux à mon avis; ce sont là des termes désobligeants et bien trop catégoriques. Ce qui me préoccupe bien davantage c'est qu'on ait modifié le projet trois ou quatre fois depuis deux ans. Le ministre n'est pas de mon avis? Eh bien! je me souviens qu'on a changé l'horaire des travaux, on a changé la longueur de la chaussée et du pont, au lieu d'accorder le contrat en automne comme prévu on a décidé d'attendre à plus tard et enfin, on éprouve maintenant de la difficulté à réévaluer le coût du projet, et le genre de construction à entreprendre.

J'estime que toutes ces questions méritent bien notre attention, que nous ne remplirions pas nos responsabilités en tant que députés, que nous agirions à l'encontre des intérêts de nos commettants si nous ne tenions pas quelques réunions encore pour entendre les autres personnes dont on nous a parlées et glaner d'autres renseignements. A mon avis nous n'avons étudié la question qu'à moitié et nous nous montrerions bien peu consciencieux si nous nous arrêtons là alors que nous avons seulement entendu le ministre et ses fonctionnaires.

M. MacLean (Queens): Je ne suis pas membre du Comité, monsieur le président, mais peut-être me permettriez-vous de dire deux mots à ce sujet. Le Comité doit trancher deux questions il me semble: d'une part il doit approuver les crédits du ministère afin de les renvoyer à la Chambre, et il ne faudrait pas trop tarder de le faire à mon avis, et d'autre part le projet à l'étude est excessivement important et le Comité ne devrait pas passer son temps à discuter si oui ou non il convient de convoquer un témoin; il appartient au comité d'organisation de régler la question. J'estime que le Comité devrait étudier davantage le projet ou plutôt, que le ministère devrait lui fournir de plus amples renseignements. Au lieu d'attendre jusqu'à ce que les prochaines prévisions de dépense du ministère lui soient déférées il y aurait avantage à ce que le ministère puisse saisir le Comité de toute modification d'intérêt public qui pourrait se produire. Autrement dit, ce serait dommage que le Comité reste pour ainsi dire inactif jusqu'à l'étude des prévisions budgétaires de 1968-1969. Il serait peut-être préférable que le

Comité se réunisse de temps en temps pour étudier la question si le comité d'organisation juge que c'est utile.

(Texte)

Le président: Monsieur Neveu, vous avez la parole.

M. Neveu: Monsieur le président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques qui ont été formulées par mes collègues du Comité. A mon avis, on a beaucoup discuté ce sujet. On a fourni beaucoup de renseignements pertinents mais nous nous éloignons, je crois, de nos responsabilités, c'est-à-dire des devoirs qui nous incombent en tant que représentants du peuple. Évidemment, je suis heureux de constater que ces politiques ont été approuvées par les gouvernements précédent et actuel. Il faut aussi se situer dans le cadre des responsabilités et, selon moi, il faut faire confiance à ceux sur les épaules de qui tombe la responsabilité d'appliquer des décisions parce que ces gens-là seront jugés d'après ces décisions. Notre responsabilité en tant que membres de la Chambre des communes et du Comité, exige surtout que nous soyons les avocats du bien commun et non ceux de M. McCulloch. Je demande alors, monsieur le président, qu'on procède au vote.

(Traduction)

Le président: J'ai ici la motion de M. Loiseau appuyé par M. Leblanc proposant que le crédit 40 soit adopté. Ceux qui sont pour?

Des voix: Adopté.

Des voix: Sur division.

(Le crédit 40 est adopté.)

Le président: Dois-je faire rapport à la Chambre et recommander que...

(Texte)

M. Mongrain: Je vous prie de m'excuser de vous interrompre. J'aimerais soulever une question. J'en ferai une question de privilège afin d'être bien certain que vous ne déclarerez pas que je manque au Règlement.

Le président: Monsieur Mongrain, posez votre question de privilège.

M. Mongrain: Voici, monsieur le président. Je constate que j'ai un joli microphone devant moi, fabriqué par la *Shure Brothers Incorporated, made in U.S.A.* . . .

(Traduction)

. . . fabriqué aux États-Unis, et j'ai constaté que la plupart de nos appareils électroniques sont importés d'Angleterre. Est-ce que cela veut dire qu'il n'y a pas une seule maison au

Canada qui puisse construire des appareils qui répondraient aux exigences du ministère?

M. McIlraith: Je ne puis répondre à cette question, monsieur le président.

M. Mongrain: J'estime que nous devrions étudier la question de plus près; il y aurait peut-être moyen d'acheter des appareils de fabrication canadienne. Merci, monsieur le président.

Le président: Quelqu'un pourrait-il répondre à cette question?

M. Lalonde: Ce matériel ne nous appartient pas; il nous est fourni par la société qui détient le contrat...

M. Mongrain: Oui, mais à un moment où nous voulons que les gens se procurent des articles fabriqués au Canada?

M. Lalonde: Lorsqu'ils sont disponibles, mais je ne sais pas s'il existe des appareils de

ce genre au Canada. Je sais qu'ils sont très perfectionnés.

M. Mongrain: Je crois qu'il y en a. Il se trouve que j'ai un peu d'expérience dans ce domaine.

Le président: A l'ordre, messieurs. Dois-je faire rapport à la Chambre et recommander que les crédits du ministère soient adoptés?

Des voix: D'accord.

Le président: Il me reste donc à remercier le ministre, le sous-ministre et les hauts fonctionnaires du ministère des Travaux publics de leur collaboration et des renseignements détaillés qu'ils ont bien voulu donner en réponse aux questions que les membres du Comité leur ont posées.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-
VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en
français ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou
des séries complètes en s'adressant auprès de
l'imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le
Comité.

Traduit au bureau de la Traduction générale
Secréariat d'État.

Le greffier de la Chambre.
LÉON-J. RAYMOND.

Canada qui puisse construire des appareils qui répondraient aux exigences du ministère?

M. McIlraith: Je ne puis répondre à cette question, monsieur le président.

M. Monyvalou: J'estime que nous devrions étudier la question de plus près; il y aurait peut-être moyen d'acheter des appareils de fabrication canadienne. Merci, monsieur le président.

Le président: Quelqu'un pourrait-il répondre à cette question?

M. Lalonde: Ce matériel ne nous appartient pas; il nous est fourni par le comité qui détient le contrat.

M. Monyvalou: Nous voudrions que les articles fabriqués au Canada soient disponibles.

M. Lalonde: Lorsqu'ils sont disponibles, mais je ne suis pas sûr.

ce genre de Canada. Je sais qu'ils sont très perfectionnés.

M. Monyvalou: Je crois qu'il y en a. Il se trouve que j'ai un peu d'expérience dans ce domaine.

Le président: À l'ordre, monsieur. Dois-je faire rapport à la Chambre et recommander que les crédits du ministère soient adoptés?

Des voix: Oui.

Le président: Il me reste donc à remercier le ministre, le sous-ministre et les hauts fonctionnaires du ministère des Travaux publics de leur collaboration et des renseignements fournis en réponse à nos questions.

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Traduit au bureau de la Traduction générale, Secrétariat d'État.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.



