

L'écart entre le total du coût estimatif de 1955 et celui de 1959 atteint 123 millions et demi. L'Administration de la voie maritime me signale que d'importantes modifications survenues par la suite relativement à

l'ampleur des travaux et d'autres chefs de dépenses non prévus ont eu pour résultat d'augmenter les montants estimatifs d'environ 104 millions et demi. En voici le décompte:

Section	Projet	Date de la décision	Coût	
Section de Lachine	Bassins de virage—deux à Laprairie et un au port de Montréal	Printemps 1955	\$ 5,000,000	
	Élargissement du chenal—Caughnawaga à la Côte-Ste-Catherine pour éviter 40,000 p.c.s.	Été 1955	4,000,000	
	Dépenses supplémentaires pour élever le niveau du pont Mercier au lieu d'aménager une travée relevable, afin de prévoir l'expansion future du pont Mercier par la province de Québec	Début de 1956	11,000,000	
	Autre pont-levis vertical à l'extrémité supérieure des écluses de Saint-Lambert pour permettre la circulation routière ininterrompue et pour permettre plus tard le passage ininterrompu des convois de chemin de fer vers la rive sud	1955	5,500,000	
	Deux ponts-levis de chemin de fer (P.-C.) à une seule voie, plutôt qu'un pont à deux voies	1956	1,000,000	
	Quai de Côte Ste-Catherine	1955	1,500,000	
	Augmentation considérable de la portée des travaux municipaux	Dates diverses	5,000,000	
	Aménagements en vue du jumelage futur de deux écluses, celles de Saint-Lambert et de la Côte-Ste-Catherine	1956	2,000,000	
	Section de Soulanges	Tunnel pour auto-route à quatre pistes, à Beauharnois, au lieu d'un pont-levis (à la demande de la province de Québec)	Début de 1956	2,500,000
		Quai d'amarrage—mouillage temporaire	1958	500,000
Rapides internationaux	Dragage et amélioration du chenal au nord et au sud de l'île Cornwall. Dépenses non prévues précédemment et résultant d'une décision prise en 1956, quant à la répartition du coût entre les deux organismes de la Voie maritime. Les régions à être draguées ont été divisées de manière à ce que le coût estimatif soit réparti également	1956	18,000,000	
	Cornwall—infrastructure du pont du chenal sud et dépenses connexes	1955	2,700,000	
	Pont du chenal nord	1956	6,500,000	
	Contribution aux organismes chargés de l'énergie nécessaire à l'élargissement du chenal (autorité requise pour payer 15 millions de dollars, en vertu d'un échange de notes en date du 30 juin 1952 entre le Canada et les États-Unis, et pour percevoir 6 millions de dollars aux termes d'ententes intervenues en 1956. Dépenses nettes: 9 millions de dollars	1956	9,000,000	
	Crédit destiné à un jumelage futur, à l'écluse d'Iroquois	1956	1,000,000	
Mille-Îles	Dragage et déblaiement du chenal	1956	1,000,000	
Welland	Augmentation résultant du creusage effectué selon des devis mis au point à l'automne de 1955	Automne 1955	23,600,000	
Dispositions générales:	Dépenses accrues pour fins d'expropriation de terrains		4,700,000	
	Total		\$104,500,000	

Si l'on ajoute le montant des principaux frais supplémentaires susmentionnés de \$104,500,000 au premier chiffre budgétaire de \$205,500,000, on obtient un total de \$310 millions, en comparaison du total de 329 millions pour le budget de 1959, soit une augmentation de 19 millions. Les éléments

constitutifs de cette augmentation sont les provisions pour réclamations et la hausse générale des frais de construction entre le moment où la première estimation a été établie et les dates d'adjudication des contrats. On me dit que l'indice des frais de