

Sa Majesté la Reine pourra visiter les aménagements du côté canadien de la section internationale et peut-être aussi du côté américain à Cornwall, Ingleside, Long-Sault, Morrisburg et Iroquois. Je ne doute pas que le député de Stormont a eu du succès dans les instances qu'il a soumises au gouvernement, comme en a eu, j'en suis sûr, la représentante de Grenville-Dundas. J'en suis sûr, les instances de l'honorable député de Stormont, appuyées par le charme de l'honorable représentante de Grenville-Dundas, n'ont pas peu influé sur cette visite dans la région.

Avant de revenir au projet de résolution, monsieur le président, j'aimerais dire un mot de la déclaration que le ministre a faite à la Chambre hier comme en fait foi la page 1217 du *hansard*. Quiconque jette un coup d'œil sur cette déclaration remarque que sous la rubrique "Date où la décision a été prise", il y a un certain nombre de postes visant la date à laquelle on a pris telles ou telles décisions relativement à une augmentation des dépenses. La plupart de ces dates s'échelonnent sur 1955 et 1956, donc sur une période antérieure à la formation du gouvernement actuel. A ce propos toutefois, le ministre n'a pas mentionné que la décision touchant la visite royale avait été prise au cours de cette période.

Il a parlé d'autres questions sur lesquelles je voudrais aussi courtoisement que possible appelé son attention. Alors que les décisions dont on a parlé ont été prises plus tôt et par un autre gouvernement, cependant la réalisation des projets et leur inauguration ultérieure ont eu lieu sous le gouvernement actuel. A aucune de ces inaugurations officielles, si ma mémoire est fidèle,—je songe à trois d'entre elles en ce moment,—le ministre n'a mentionné que les décisions en cause avaient été prises par l'ex-gouvernement. Toutefois, je lui signale ce point. Ainsi, peut-être qu'à l'avenir, en inaugurant d'autres installations dans la section internationale ou ailleurs, il se souviendra que les décisions en cause datent de l'époque antérieure à l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel.

J'arrive maintenant au projet de résolution dont la Chambre est saisie et qui vise à modifier l'article 13 de la loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent afin de porter de 300 millions à 335 millions de dollars le montant à emprunter. En d'autres termes, la résolution, avec l'approbation du gouverneur en conseil, vise à accroître le pouvoir d'emprunt à raison de ce montant. Voici quelle est évidemment la première question qui se présente à l'esprit dans une telle discussion. Comment se fait-il qu'une entreprise qui devait coûter 246

millions de dollars soit maintenant parvenue au point où elle entraînera des frais d'au moins 335 millions de dollars, et peut-être davantage? La Chambre est en droit de connaître la réponse à cette question. Je voudrais m'occuper exclusivement de cet aspect en traitant des frais estimatifs de la Voie maritime et de l'aménagement hydro-électrique tels qu'ils sont prévus par le Canada.

D'abord, je dois dire que l'entreprise de la Voie maritime et de l'aménagement hydro-électrique, à son stade actuel, est à l'étude depuis 1922. A cette époque, le projet a été soumis par le Canada et les États-Unis à la Commission conjointe internationale et dans les trente ans qui se sont écoulés,—au lieu de 1922, j'aurais dû dire 1920,—de 1920 à août 1954, date de l'arrêt des discussions définitives par le Canada et les États-Unis, ce projet de navigation a été étudié par des organismes économiques, internationaux, techniques et autres, aussi bien que par des commissions spéciales soit au Canada, soit aux États-Unis. Tous ces organismes nationaux et internationaux, économiques et techniques, dans toutes ces années, ont conclu que le projet d'aménagement hydro-électrique et de navigation du Saint-Laurent était non seulement possible mais pratiquement possible.

En 1932, le Canada et les États-Unis ont signé le traité de Washington. Il stipulait l'aménagement d'une voie de 27 pieds de Montréal à la tête des Lacs, en prévoyant deux paliers, c'est-à-dire que l'aménagement hydro-électrique de la section internationale s'effectuerait par deux paliers, l'un à Cornwall et l'autre à Chrysler-Island, et avec deux canaux, l'un contournant le barrage principal à Cornwall du côté américain, et l'autre contournant le barrage de Chrysler-Island du côté canadien. Le coût de cet aménagement devait être supporté à parts égales par le Canada et les États-Unis.

Puis est intervenu ce qu'on a appelé l'accord de 1941. J'aurais dû dire que l'accord de 1932 n'a pas été ratifié par le Sénat des États-Unis et qu'il a été abandonné. L'accord de 1941 prévoyait aussi l'aménagement des ressources hydrauliques et de voies navigables entre Montréal et la tête des Lacs, l'aménagement hydro-électrique étant cette fois-ci à un seul palier, avec un barrage de réglementation à Iroquois et les deux canaux se trouvant du côté américain. Quand le Canada décida de tenter d'aménager la voie maritime de Montréal au lac Érié en tant qu'entreprise canadienne, le projet connu sous le nom de "Projet de concentration unique avec barrage de