

Des négociations ont été entreprises immédiatement et la position prise par le gouvernement canadien a donné lieu à des ramifications intéressantes. Un certain personnage du ministère de la défense des États-Unis est censé avoir dit que les États-Unis allaient être invités à payer un tiers des dépenses tandis que le Canada verserait le solde. Il a exprimé l'opinion que c'était un bon placement et a invité le gouvernement des États-Unis à accepter la proposition. Dans une certaine mesure, les manœuvres de coulisse des États-Unis avaient été déjouées. Dans un autre ministère du gouvernement des États-Unis, quelqu'un a signalé que, si le Canada réalisait le projet indépendamment, il aurait à lui seul la haute main sur la voie maritime et le chenal et qu'en conséquence, pour des raisons de sécurité, les États-Unis se devaient de participer à l'entreprise. Les négociations ont continué et une entente a été conclue. Certaines difficultés ont surgi en ce qui concerne la mise en valeur de l'énergie mais, comme l'a signalé l'honorable député de Laurier, feu M. Robert Saunders, de la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario, a fait un travail remarquable en convainquant les autorités voulues des États-Unis d'en venir à une entente relativement aux entreprises d'énergie. Ce fut peut-être la difficulté la plus sérieuse survenue au cours des 33 années qu'ont duré les négociations.

Par suite de tout ce travail, une série d'ententes ont été acceptées et ont donné lieu à l'entente conclue en 1951 entre le Canada et les États-Unis. Tout a bien marché jusqu'à ce que les puissantes influences qui jouaient toujours du côté des États-Unis se missent à marcher. Au Canada, les puissantes influences qui s'opposaient à l'entreprise avaient cessé de causer des ennuis, car elles reconnaissaient les avantages qui allaient découler de la voie maritime. Les pressions exercées par les milieux du transport et de l'électricité aux États-Unis se sont ajoutées à d'autres pressions pour produire des changements à l'accord de 1951. Les États-Unis adoptèrent la loi Wiley Dondero (1954) à la suite de quoi l'accord de 1954 a été nullifié. L'accord a été signé malgré toutes nos protestations et les deux voies maritimes ont été décidées. L'avenir démontrera comment fonctionnera l'exploitation de la voie maritime. Le temps nous le dira.

Je prends part au présent débat parce que les ports d'Hamilton et de Toronto, en Ontario, sont très gravement atteints; de plus le Canada tout entier est intéressé à cette voie maritime. De fait, tous les secteurs de notre collectivité sont intéressés au premier chef dans cette entreprise en raison des péages qui seront exigés. Je parle des

péages parce qu'on en imposera à une section de la voie maritime où, par entente, il n'en y a jamais eu auparavant. Je veux parler du canal Welland. Dans le passé, on pouvait le franchir gratis.

Hier, le ministre des Transports a indiqué que l'accroissement des frais relatifs au creusement du canal, conformément aux devis arrêtés à l'automne de 1955, a été de 23 millions de dollars, et que le coût total des travaux effectués dans cette partie de la voie maritime atteindrait près de 30 millions de dollars. Il faudra recouvrer cette somme à l'aide de péages. L'honorable député de Carleton a très bien expliqué la situation qui existe dans cette région et il m'a ainsi épargné la tâche de soulever la question du canal Welland. Il a démontré qu'il y avait eu plusieurs erreurs de calcul, mais j'en impute le blâme à l'incompétence parce qu'on ne s'est pas servi des renseignements disponibles dans les divers ministères. Si l'on s'était prévalu de ces renseignements, on aurait évité une bonne partie de ces dépenses supplémentaires.

Il y a d'autres points qui se rattachent à cela, mais ils n'entraînent pas nécessairement des peines supplémentaires aux usagers du canal Welland. Cependant, ils se rattachent à l'ensemble de l'entreprise et indiquent bien ce qui s'est produit depuis le début de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent. Je n'ai pas l'intention de citer des chiffres; nous les avons. Ils représentent de fait une augmentation de 60 p. 100 du coût primitif qui avait été estimé au cours des années. Nous reconnaissons le bien-fondé de certaines augmentations. Il arrive, après l'adjudication d'un contrat des choses qu'on ne pouvait pas prévoir. Je veux parler d'augmentations de salaires et autres choses du genre, causées par des hausses de l'indice des prix qui influent sur le coût de la main-d'œuvre. On n'a rien à redire de cela. Certaines de ces choses sont nécessaires. Je ne les traiterai pas séparément; ensemble, elles se chiffrent par 104 millions de dollars. J'imagine que notre gouvernement devra payer l'excédent de l'estimation primitive. Je ne m'arrêterai pas à tous ces frais; car certains sont pas mal raides. J'imagine que notre gouvernement devra en défrayer une partie et que d'autres organismes devront en faire autant. Par exemple, je remarque l'article suivant:

Dépense supplémentaire 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, \$11,000,000.

Apparemment, il s'agit d'une prévision de travaux futurs. On fait des changements en