

Ainsi, on peut dire en toute justice, pour établir une comparaison équitable entre les prévisions de décembre 1950, dont j'ai parlé plus tôt, et celles de décembre 1957, qu'en gros, les prix de 1950 devraient être haussés d'au moins 35 p. 100. Par conséquent, l'estimation de 260 millions se rapportant à la navigation devrait être portée à environ 350 millions et l'estimation de 402 millions relative à l'énergie, à environ 543 millions, à condition bien sûr, qu'aucune modification importante n'ait été apportée aux travaux relatifs à la navigation ni à ceux de l'aménagement hydro-électrique projeté en 1950. Je termine en disant que ces chiffres ne comprennent pas l'intérêt pendant la construction.

J'arrive maintenant aux travaux de Welland. L'estimation de M. Lindsay pour l'aménagement de Welland était de \$1,302,000 et le montant que le ministre a mentionné dans son exposé, qu'on retrouve dans le *hansard* d'hier, était de...

L'hon. M. Hees: \$25,600,000.

L'hon. M. Chevrier: ... 25 millions en chiffres ronds. J'aimerais faire remarquer que cette estimation était évidemment très fautive. C'est une estimation qui n'a pas été dressée par le ministre des transports d'alors, qui l'a annoncée à la Chambre, mais par l'ingénieur et je l'ai déposée. Les ingénieurs de l'Administration n'ont découvert l'erreur qu'en 1956, au moment d'adjuger les contrats et de préparer les plans et devis des travaux sur le canal Welland. Toutefois, on constate que les travaux prévus et mentionnés dans la brochure publiée par le ministère des Transports diffèrent beaucoup des travaux effectivement exécutés parce que le chenal a été élargi de 200 à 300 pieds et creusé plusieurs pieds de plus qu'il n'était requis.

Les ingénieurs me disent qu'une profondeur de 27 pieds exige un ou deux pieds de plus par mesure de sécurité, mais que lorsqu'on frappe le roc, il faut creuser deux ou trois pieds de plus. On m'a dit qu'en un endroit du canal Welland, on a découvert une forte quantité de roc, sur une longueur d'environ sept milles et, la Chambre le sait, le coût du dragage du roc est beaucoup plus élevé que celui du dragage de la terre ordinaire. Le dragage du roc sur une profondeur de quatre pieds, me dit-on, coûte \$17 la verge cube; à une profondeur d'un pied, il coûte \$24 la verge cube et à une profondeur de six pouces, \$30 la verge cube; or, le coût est de \$2 la verge cube pour le dragage de la terre ordinaire.

Pourquoi a-t-on décidé de creuser si profondément dans le roc? Les ingénieurs de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, après consultation avec les ingénieurs des États-Unis, ont conclu qu'il

[L'hon. M. Chevrier.]

ne serait pas prudent de permettre à un navire de 72 pieds de largeur de naviguer dans un chenal de 200 pieds de largeur et de passer au-dessus du roc à moins que la profondeur n'ait au moins 5 pieds de plus que les 27 pieds prévus. Je n'étais pas là quand les travaux ont été achevés. J'étais là lors de l'adjudication de la plupart des contrats, car, la Chambre le sait, j'ai quitté en avril 1957. Mais les ingénieurs maritimes savent bien, m'a-t-on dit, que, pour des raisons de sécurité, il faut creuser jusqu'à cette profondeur supplémentaire lorsqu'on rencontre le roc.

Il a fallu près de 12 millions pour draguer le roc dans ce seul secteur. Quant à la différence entre les 12 millions et la somme citée par le ministre, tout ce que je puis dire, c'est qu'il y a eu une erreur dans la première estimation. J'ai accepté l'estimation telle qu'on me l'a donnée et j'en ai fait part à la Chambre. Je ne possédais aucun moyen de la vérifier. On ne s'attendait pas que j'aie fait une inspection *de visu* du canal. C'était la fonction de ceux qui avaient travaillé au canal Welland pendant des années et aussi, certes, l'affaire de ceux qui étaient chargés d'adjuger les contrats.

M. Walker: Puis-je poser une question? Serait-il vrai alors que l'estimation reçue des ingénieurs a été faite sans sondages préalables? Si oui, cela ressemble beaucoup à ce qui a été fait à l'égard de l'Imprimerie nationale.

L'hon. M. Chevrier: Je ne peux pas dire si l'ingénieur qui a fixé l'estimation a réellement procédé à des forages d'essai parce que je ne lui en ai jamais parlé. Je ne crois pas l'avoir revu depuis le jour où j'ai déposé l'estimation à la Chambre. Je dois faire une réserve sur ce point; il se peut que je l'aie revu une ou deux fois, mais certainement pas pour discuter la question.

Pour en revenir à la question de l'estimation, j'imagine que la responsabilité des forages d'essai incombait aux ingénieurs du canal de Welland. Il se peut que ce fût la responsabilité de ceux qui ont prévu les coûts estimatifs dans les accords de 1932 et de 1941. Je n'en sais rien. Je n'y étais pas. Mais l'erreur a été découverte bien entendu quand nos ingénieurs ont établi les plans et devis pour le canal de Welland.

Mon honorable ami demande s'il n'y a pas lieu d'établir un parallèle avec l'enquête menée au comité des comptes publics au sujet de l'imprimerie nationale. Voilà la raison qui m'a poussé à passer tant de temps à démontrer ce qui se passe à l'égard des estimations. Les estimations sont préparées, elles sont révisées, re-révisées, et d'autres gouvernements les révisent encore. En faisant l'historique de ces estimations, on remarquera qu'elles sont normales. Si on les envisage à