

ministre des Transports. On a bloqué l'extrémité occidentale du fleuve Saint-Laurent, de sorte que le chenal doit maintenant emprunter le côté américain. En conséquence, le port de Kingston est devenu un port d'accès indirect.

On nous a donné certaines réponses aujourd'hui, mais voici une question dont j'aimerais connaître la réponse. Pourquoi l'ancien gouvernement a-t-il jugé bon, pour l'amour d'un million de dollars, alors que nous dépensions 300 millions, de bloquer l'entrée du port canadien de Kingston, qui était prospère?

**M. McMillan:** Monsieur le président je m'intéresse à ce projet de résolution en vertu duquel nous accordons des fonds additionnels à l'Administration de la voie maritime afin de terminer le projet. J'ai également écouté avec intérêt ce qu'on a dit du canal Welland. J'habite le long de ce canal de navigation, et je puis assurer aux honorables membres du comité qu'on trouve beaucoup de roc dans la région. Moi-même, je n'arrivais pas à comprendre les premières estimations sur les frais à engager pour approfondir ce canal. Je me suis informé à l'époque, et l'on m'a dit que, selon les ingénieurs, le projet coûterait, si ma mémoire est bonne, un peu moins de deux millions de dollars. L'ancien ministre des Transports du gouvernement libéral, l'honorable député de Laurier, qui a ensuite été président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, ne pouvait certainement pas savoir que, hiver comme été, les eaux dans cette région recouvrent du roc sur des milles et des milles. Sa profession, c'est celle d'avocat. L'honorable député de Carleton, dans son discours d'aujourd'hui, a posé en principe qu'un ministre est responsable de ceux qui fournissent les renseignements dans son ministère. Cela m'a rappelé que l'autre jour, quand le ministre des Finances a dit qu'il s'était trompé de dix millions dans le chiffre de l'augmentation de l'intérêt sur l'emprunt de conversion, il en a blâmé le sous-ministre de son ministère. A mon sens, le cas est semblable. Le ministre des Finances est censé être mathématicien, et l'honorable député de Laurier est avocat.

J'ai une ou deux questions à poser au ministre des Transports. Étant donné que le péage est censé amortir sur une période de cinquante ans, les frais d'aménagement, je me demande en quoi l'augmentation que nous votons ici aujourd'hui influera sur le péage. Le 18 janvier 1959, ainsi qu'en fait foi le hantsard, le ministre nous a donné les grandes lignes de l'échelle de péage qu'on se propose d'appliquer. Je me demande si, en raison des 335 millions de dollars dont il est

question dans le présent projet de résolution l'on augmentera les frais de péage sur toute la voie maritime du Saint-Laurent, ou sur une partie du trajet.

**M. Small:** Monsieur le président, je m'intéresse vivement à la canalisation du Saint-Laurent depuis très, très longtemps, et j'ai déjà traité la question ici à plusieurs occasions. Cet après-midi, je rappellerai probablement, au cours de mon discours, certains commentaires de l'honorable député de Laurier et du chef de l'opposition.

On a rappelé aujourd'hui que la voie maritime n'est devenue réalité qu'après bien des années et de nombreuses difficultés. L'idée de la voie maritime date d'un tiers de siècle environ, si mes renseignements sont exacts. L'idée est née dans l'esprit de sir Adam Beck, qui a fait entrevoir les besoins d'énergie du Canada. Ayant fait une estimation à ce sujet, il a constaté que la seule autre façon d'obtenir de l'énergie, c'était d'aménager la voie maritime du Saint-Laurent. Il savait qu'on ne pourrait obtenir l'énergie qu'à la condition d'aménager ce qu'on appelait une voie fluviale profonde qui permettrait le commerce et le passage des océaniques. Il y a eu des tentatives d'obtenir l'accord des gouvernements intéressés, aux divers échelons. Ces tentatives ont plus ou moins réussi car elles se heurtaient à des difficultés suscitées à l'époque par les intérêts du port de Montréal et par les magnats de l'électricité. Un certain accord ayant été réalisé, on s'est heurté à de nouvelles difficultés déclenchées aux États-Unis par de puissants intérêts dans les domaines du transport et de l'électricité. La possibilité de réaliser l'accord commença à s'estomper. Tous les efforts déployés en ce sens paraissaient futiles.

Le jour vint cependant où les ressources des États-Unis commencèrent à s'épuiser. On savait que les ressources naturelles abondaient au Canada, surtout dans le Québec et le nord de l'Ontario. Il parut nécessaire d'entreprendre le projet pour permettre le transport des matières brutes, et surtout du minerai de fer, du Canada aux grandes aciéries des États-Unis.

C'est alors, comme l'a dit le chef de l'opposition, que le gouvernement canadien a pris une attitude ferme ou, selon l'expression populaire, a "fait le dur". Le gouvernement déclara aux États-Unis qu'ils avaient laissé le projet traîner trop longtemps et que le Canada croyait maintenant pouvoir entreprendre sans assistance l'aménagement de la voie maritime et des canaux du côté canadien. Le gouvernement sut se montrer persuasif et parvint à convaincre les États-Unis qu'il parlait sérieusement.