

ceux qui sont donnés au Parlement. Il en va ainsi de toutes les phases de la préparation des plans et de l'aménagement de la voie maritime. Notre administration de la voie maritime et notre ministère des Transports en auraient beaucoup à apprendre des organismes correspondants des États-Unis en ce qui concerne les rapports soumis aux autorités législatives. De toute façon, voilà le compte rendu des prévisions de dépenses révélées à la Chambre et au pays. C'est ainsi que les travaux d'aménagement de la voie maritime ont été entrepris.

Que dire des dossiers relatifs aux contrats qui ont été accordés? Dans les dossiers publics, j'ai pu trouver mention de l'adjudication de huit contrats. J'estime qu'il y aurait lieu de consigner ces contrats. Le 3 décembre 1955, un contrat pour l'élargissement du chenal entre les écluses n^{os} 1 et 2 a été accordé à la *McNamara Construction Company Limited* au coût de \$359,755. A la même date, un contrat pour l'élargissement du chenal entre les écluses n^{os} 2 et 3 a été accordé à la *Swansea Construction Company Limited* au coût de \$698,260. A la même date également, un contrat pour l'élargissement du chenal entre les écluses n^{os} 3 et 4 a été accordé à la compagnie *Aiken and MacLachlan* au coût de \$104,000. Par conséquent, le 3 décembre 1955, trois contrats, qui représentaient une très petite partie des travaux, avaient été accordés, au montant global de \$1,161,000, soit un montant qui excédait déjà l'estimation primitive pour l'ensemble des travaux. Donc, déjà en décembre 1955, l'Administration de la voie maritime et le ministre des Transports se trouvaient mis en garde quant au coût définitif. Mais absolument rien n'indique que ce problème ait été communiqué au Parlement.

Le quatrième contrat a été adjugé le 13 juillet 1956 à la *Canadian Dredge and Dock Company Limited* et à la *McNamara Construction Company Limited* solidairement. Il s'agissait de procéder au dragage depuis la station 1231 jusqu'à la station 1460, et cela pour la somme totale de \$11,623,000. Si je comprends bien, ce montant incluait les travaux exécutés depuis l'écluse de garde à Port-Colborne jusqu'au lac Érié, soit sur une distance d'environ 2½ milles, et sur le point de partage depuis l'écluse de garde sur une distance d'environ 1½ mille.

Le 15 novembre 1956, on a adjugé un contrat à la *Russell Construction Limited* pour effectuer le dragage depuis la porte de garde jusqu'à la station 710 + 00. Soit sur une distance d'environ quatre milles. Le montant était de \$7,280,575.

Le sixième contrat fut adjugé le 28 décembre 1956 à la *J. P. Porter Company* pour

effectuer les travaux de dragage par suction depuis l'entrée du lac Ontario jusqu'à l'écluse n^o 1 moyennant un montant de \$642,600. Donc, en 1956 seulement, on a adjugé des contrats totalisant \$19,546,375; le projet avait été estimé à l'origine à \$1,157,000. Le Parlement en a-t-il été avisé? Pas que je sache. Mais ce n'est pas tout. Au contrat pour dragage par suction à l'entrée du lac Ontario on a ajouté un autre pour dragage de roches, aussi adjugé à la *J. P. Porter Company Limited* le 26 septembre 1957 moyennant \$1,283,900. Un huitième contrat a été adjugé à la même compagnie pour qu'elle fournisse et utilise un appareil de dragage moyennant \$351,000 au total.

Ces huit contrats dont j'ai la liste se totalisent par \$22,343,290, soit 19 fois seulement le montant des estimations premières, \$1,157,000, ou encore 17 fois seulement le chiffre estimatif prévu lorsque la voie maritime a été approuvée, ou bien seulement 11½ fois les dernières estimations établies le 15 février 1955 par l'honorable député de Laurier. Mais ce n'est pas tout! Ces huit contrats, d'après ce que je comprends des caractéristiques géographiques de la région, ne prévoient pas le parachèvement du dragage du niveau supérieur. De toute façon, on me dit que le dernier budget de l'Administration indique un coût total estimatif de \$25,655,775.

Or, si l'on se reporte au rapport du comité des péages, en date du 12 juin 1958, page 3, on trouve une autre estimation plus forte encore:

Coût du creusage du canal de Welland, du lac Ontario au lac Érié, et autres améliorations, \$27,500,000; intérêt couru pendant la construction, \$1,500,000.

Soit en tout 29 millions, chiffre sur lequel se fonderont les taux de péage.

C'est le montant qui doit être amorti par ceux qui acquitteront les droits de passage du canal navigable. Pour tous les membres de la Chambre qui s'occupent de statistiques, je dirai que le chiffre est vingt-cinq fois le montant estimé primitivement, vingt-deux fois l'estimation établie lorsque le projet de la voie maritime a été approuvé et quatorze fois et demie l'estimation faite par le député de Laurier et confirmée par son successeur au ministère des Transports, l'honorable George C. Marler.

Suivant la déclaration qu'a faite hier le ministre, qu'on retrouve à la page 1218 du *hansard*, l'augmentation du coût du canal Welland est de 23 millions. La raison qui a été donnée est l'augmentation des prix des travaux de creusement prévus par les devis établis en automne 1956.

J'ai cherché dans les rapports annuels de l'Administration de la voie maritime pour l'année financière terminée le 31 décembre