

Je disais donc que les dirigeants du National-Canadien avaient commencé à s'inquiéter. Le 15 janvier 1953, le président du National-Canadien écrivait au ministre des Transports de l'époque et lui donnait le coût estimatif de l'adaptation des aménagements ferroviaires du National-Canadien aux conditions créées par la voie maritime du côté de Montréal et de Saint-Lambert respectivement. Dans le cas de Saint-Lambert, il donnait le chiffre de six millions, et dans le cas de Montréal, dix-huit millions.

Comme le comité le sait, nous avons placé le canal du côté de Saint-Lambert. Les idées exprimées par la suite par le National-Canadien au sujet du pont Victoria différaient sensiblement de celles énoncées dans la lettre en date du 15 janvier 1953. Récemment, la presse, et plus précisément la *Gazette* de Montréal, dans son numéro du 24 janvier 1959, publiait une nouvelle relative à certaines réunions qui avaient été tenues sur la rive sud, au cours desquelles l'ingénieur du National-Canadien a admis, toujours d'après la nouvelle de presse, que le coût global du pont serait peut-être plus près de 30 millions de dollars. J'ai jugé à propos de signaler ce point au comité.

Hier, lorsque le ministre a pris la parole, il a consigné au compte rendu les prévisions de dépenses que doit déposer à la Chambre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, en conformité de la loi sur l'administration financière, annexe D; je crois bien que c'est cette partie de la loi qui intéresse l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Le ministre a signalé que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent n'a pas le droit d'accorder de contrats dont la valeur dépasse \$50,000, mais que sous le régime de la loi sur l'administration financière et la loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, tous ces contrats doivent être soumis à l'approbation du gouverneur en conseil et du Conseil du Trésor. En conformité du mandat que lui a confié le Parlement, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a déposé chaque année ses budgets à l'égard de l'ensemble des dépenses; le ministre les a données au cours de son exposé, comme en fait foi le compte rendu à la page 1217. Si je ne m'abuse, deux de ces budgets ont été déposés alors que j'étais encore président de l'Administration de la voie maritime et deux autres après que j'eus quitté cet organisme. Le cinquième n'a pas encore été déposé, quoique le ministre ait annoncé qu'il s'élève à 329 millions de dollars. En conséquence, depuis que le premier budget a été présenté à la Chambre et que les crédits y ont été approuvés, la Chambre a eu l'occasion de connaître, de voir et d'examiner en détail

les dépenses de l'Administration de la voie maritime, qui sont passées de 205 millions de dollars en 1955 à 329 millions cette année.

Permettez-moi de dire un mot de la loi des États-Unis. Cette dernière autorise la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* à aménager une voie maritime du côté américain de la section internationale jusqu'à concurrence de 105 millions de dollars. Ce montant, comme le comité le sait, englobait deux écluses et un canal: le canal du Long-Sault et l'écluse Eisenhower, puis plus tard l'écluse Wiley-Dondero. La même loi permettait l'aménagement d'un canal et d'une écluse en face d'Iroquois (Ont.), à Point-Rockway du côté américain. Ce canal de Point-Rockway devait coûter \$21,259,000. Comme le comité le sait, le Canada a plus tard décidé d'exécuter ces travaux. C'est mon collègue, alors secrétaire d'État aux Affaires extérieures et maintenant chef de l'opposition, qui a annoncé, en août 1954, que le Canada avait décidé d'aménager en territoire canadien le canal de l'écluse d'Iroquois.

Les ingénieurs de l'armée américaine ont évalué les travaux du côté américain, à 96 millions de dollars et cette évaluation, contenue dans le rapport du comité des relations étrangères daté du 16 juin 1953, comprenait l'intérêt couru pendant la période de l'aménagement. La *United States Development Corporation* a présenté une demande au Congrès et elle a été autorisée à dépenser jusqu'à concurrence de 140 millions de dollars. Je ne saurais dire si ce montant sera suffisant pour permettre aux États-Unis de terminer les travaux du côté américain, mais on m'informe qu'il sera suffisant.

Un dernier point, si on me le permet, et je termine. L'indice des prix de la construction du Bureau fédéral de la statistique évalué à 136.50 l'augmentation du coût de la construction entre décembre 1950, qu'il fixe à 100, et décembre 1957, ce qui indique que durant cette période, l'augmentation du coût de la construction a été de 36.50 points. Je désire ajouter ceci. Même si l'indice des prix de la construction du Bureau fédéral de la statistique, que je viens de mentionner, vise cet aspect, il ne porte pas précisément sur un autre aspect qui revêt une extrême importance dans le cas présent, c'est-à-dire l'achat, la fabrication et le montage de l'acier, dont les frais ont sensiblement augmenté, comme le démontre le tableau que j'ai sous les yeux. En fait, en 1949, le prix estimatif par unité pour les travées d'acier armées, employées dans la construction de viaducs, s'établissait à 18c. la livre, suivant un indice du coût de 100 pour 1949; en 1958, il atteignait l'indice 158, le prix étant passé à .285 la livre.