

Seaway Development Corporation et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

L'honorable député a demandé en outre s'il était sage, du point de vue des travaux de génie, d'asseoir des piliers sur argile glaciaire dense, plutôt que sur le roc. On me dit que c'est en effet le cas. A tout événement, l'installation de ces piliers était conforme aux devis qu'avaient approuvés les ingénieurs-conseils engagés par le corps du génie de l'armée des États-Unis et dont la compétence ne saurait, à la légère, être mise en doute. Je pourrais également ajouter que les ennuis que nous avons eus à propos de ces piliers n'avaient rien à voir à la question de savoir s'ils étaient assis sur de l'argile plutôt que sur du roc.

La difficulté a été qu'il a fallu, avant de poser le béton, s'assurer de la propreté de l'argile glaciaire. Notre ingénieur-conseil, M. P. L. Pratley, qui était, je crois, considéré comme le meilleur ingénieur de ponts au pays, a certifié que la surface de l'argile glaciaire était propre et dans un état satisfaisant. Lorsque le béton a été coulé, nous avons constaté que la surface de l'argile n'avait pas été nettoyée convenablement, ce qui explique l'adhésion plutôt médiocre et les ennuis qui en ont résulté. Nous avons retenu les services d'une société d'ingénieurs-conseils, la meilleure que nous puissions obtenir au pays, à notre avis, c'est-à-dire la *Foundation of Canada Engineering Corporation*, pour faire enquête sur l'erreur commise, et essayer de trouver qui il fallait blâmer; or, cette compagnie a rapporté qu'étant donné que l'ingénieur-conseil employé par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, M. Pratley, avait certifié que la surface de l'argile glaciaire était suffisamment propre, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent devait assumer la responsabilité de l'erreur, et c'est ce que nous avons fait.

Je crois que la dernière question posée par l'honorable député de Vancouver-Est demandait s'il était sage, du point de vue des travaux de génie, de consulter pour les travaux d'inspection les ingénieurs-conseils qui en ont fait les plans. On me dit que c'est exact, parce que les ingénieurs-conseils qui ont fait les plans des travaux sont dans la meilleure situation possible pour examiner les travaux effectués par les entrepreneurs et déterminer s'ils ont été effectués selon leurs plans. C'est pourquoi cette ligne de conduite a été suivie.

M. Allmark: Monsieur le président, j'ai attendu tout l'après-midi la réponse à une question qui me préoccupe depuis que je siége à la Chambre. J'ai écouté l'ancien ministre des Transports, l'honorable député de Laurier, parce que j'étais à peu près sûr

[L'hon. M. Hees.]

d'avoir la réponse aujourd'hui à cette question, qui est la suivante: pourquoi la voie maritime du Saint-Laurent n'a-t-elle pas suivi jusqu'au lac Ontario, le même chenal qui a toujours été suivi par la navigation depuis le début de l'histoire?

Kingston est un port florissant depuis les tout débuts de la navigation. Peut-être serait-il bon que je décrive au comité les 25 milles dans la partie ouest du Saint-Laurent, en deçà du lac Ontario. A environ 25 milles à l'est de Kingston, le Saint-Laurent est divisé par l'île Wolfe; au sud de l'île Wolfe il y a le chenal américain, et au nord, le chenal canadien. Ces dernières années, environ 90 p. 100 de la navigation passait à travers le Saint-Laurent pour se rendre au lac Ontario en passant par le chenal canadien. Lorsqu'on a commencé la voie maritime du Saint-Laurent, il y avait une petite section d'environ $\frac{3}{4}$ de mille de long, à l'extrémité est de l'île Wolfe, qui avait besoin de dragage afin de l'approfondir de 16 à 27 pieds. Le coût de ces travaux se serait élevé à environ un million de dollars. Si on avait fait cela, cette seule section aurait permis à la navigation de traverser le chenal canadien pour les 25 derniers milles de la voie maritime jusqu'au lac Ontario. Cependant, la décision du gouvernement précédent a été que ce million de dollars ne pouvait pas être affecté à ces travaux de dragage,—et cela après avoir dépensé 300 millions de dollars,—de sorte que le trafic sur la voie maritime ne passera plus du côté canadien, au détriment du port florissant de Kingston. Je dis que Kingston est un port florissant parce que, l'an dernier, les expéditions partant de Kingston se sont élevées à environ un million et demi de tonnes. Un million et demi de tonnes passant à travers la voie maritime représentent de \$600,000 à \$700,000 de revenus pour l'Administration de la voie maritime, aux termes des taux proposés. Pourtant, l'ancien ministre des Transports et l'Administration maritime ont décidé, pour ne pas dépenser un million de dollars, d'écarter de la voie maritime ce chenal canadien.

Je crois que nous avons environ 500 navires de Kingston qui passent par la voie maritime du Saint-Laurent. Aujourd'hui, il faut emprunter le chenal américain, se rendre jusqu'au lac Ontario, et revenir sur une distance de dix-huit milles pour atteindre le port de Kingston. Je signale que dix-huit milles, pour 500 navires, cela représente environ \$100,000 par année en frais d'exploitation inutiles. Pour épargner un million de dollars, nous imposons aux compagnies de navigation des frais inutiles de \$100,000. Je prétends que c'est un exemple d'incurie de la part de l'ancien gouvernement, et que cela témoigne de l'imprévoyance de l'ancien