

d'accord—c'est qu'il faut souhaiter que la Colombie-Britannique approuve officiellement ce traité afin qu'il puisse être ratifié, que les travaux puissent commencer le plus tôt possible et que nous puissions bénéficier au plus tôt des avantages qu'il nous vaudra en fournissant de l'énergie à bon marché, en stimulant l'économie et en créant directement des millions d'heures-homme de travail, sans compter l'effet stimulant qu'il aura indirectement sur la production.

Encore un dernier mot. Je me suis parfois fait du souci au sujet de certains propos tenus en Colombie-Britannique, selon lesquels, pour une raison ou pour une autre, les aspects techniques et économiques des dispositions du traité n'auraient pas été suffisamment étudiés avant la signature du traité. Eh bien, le gouvernement fédéral à lui seul a consacré plus de \$4,500,000 à des études techniques et économiques sur le fleuve Columbia. Je ne mentionne pas ce que les Américains ont dépensé, ce que la Colombie-Britannique a dépensé et ce que le secteur privé a dépensé. Les ingénieurs sont de grands spécialistes et des gens très importants, et peut-être leurs services coûtent-ils cher, mais pour \$4,500,000, on fait tout de même exécuter une quantité formidable de travaux techniques. Je rejette donc d'emblée les allégations de tous ceux qui prétendent que nous avons signé ce traité à la hâte et sans avoir fait au préalable les études techniques ou économiques voulues.

Comme je l'ai dit, il reste évidemment certains travaux de génie à faire, et ce sont des travaux importants. Je veux parler des études qui serviront à déterminer l'emplacement précis des barrages. Je ne veux pas dire du tout que ces travaux ne sont pas nécessaires; mais j'affirme catégoriquement qu'aux fins d'un traité comme celui-ci—et la comparaison avec ce qui s'est fait dans le cas du Saint-Laurent me confirme dans cette opinion—on a fait toutes les études et analyses techniques et économiques préliminaires qui étaient nécessaires et raisonnables, et qu'on est même allé au delà de ce qui était raisonnable. Le gouvernement canadien est satisfait de l'attitude qu'il a prise et des renseignements qu'il a obtenus au moyen de ces études. Il demeure disposé à ratifier immédiatement le traité et à mettre le projet en chantier.

L'hon. M. Pearson: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de retarder bien longtemps l'adoption de ce crédit. Le ministre a fait une déclaration que je voudrais commenter brièvement. Je n'ai rien à redire à la façon dont il a exposé les faits, et je ne les mets nullement en doute. Lui-même et le gouvernement fédéral avaient l'impression

d'avoir toute raison de croire que le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique avait été lié aux négociations qui ont conduit à la signature du traité, qu'il avait été tenu au courant de la marche des négociations et, même, qu'il y participait, de sorte que le gouvernement, pense-t-il, avait le droit de présumer que le traité était acceptable au gouvernement de la Colombie-Britannique dont la collaboration, comme je l'ai dit ce matin, est absolument essentielle à sa mise en œuvre.

Autant qu'on puisse en juger, le gouvernement provincial n'estime pas maintenant être engagé à accepter toutes les propositions, toutes les conséquences du traité, de sorte que de nouvelles négociations sont en marche. Je n'ai rien à redire non plus à ce qu'a dit le ministre à propos de l'obligation internationale contractée par le Canada, du fait de la signature d'un traité important de ce genre, obligation qui, dit-il, n'entre pas en vigueur tant que le traité ne sera pas ratifié; or, conformément à notre pratique constitutionnelle, le traité ne sera pas ratifié tant qu'il n'aura pas été étudié par la Chambre des communes. N'empêche que ce traité ne peut être soumis à l'examen du Parlement en ce moment, parce qu'on n'a pas réussi à s'entendre avec la Colombie-Britannique.

Cette façon de procéder fait contraste avec celle qu'on a suivie lors de la négociation de l'accord concernant la voie maritime du Saint-Laurent. Lorsque cet accord a été négocié avec les États-Unis—j'en ai le texte sous les yeux—le traité a été ratifié par les représentants du gouvernement canadien, soit MM. King, Howe et Reed, et par les représentants du gouvernement américain, soit MM. Moffat, Berle et Olds, le 19 mars de l'an de grâce mil neuf cent quarante et un. Le même jour, un accord était signé entre le gouvernement canadien et le gouvernement de la province d'Ontario, accord indispensable à la mise en œuvre de cette entente internationale. Par conséquent, une fois l'accord international ratifié, il existait une entente signée entre le gouvernement du Canada et le gouvernement d'Ontario, qui a permis de donner suite à l'accord international. L'entente avec l'Ontario a été signée par MM. King, Howe, Hepburn et Nixon. On a procédé de la même façon plus tard, en 1951 sauf erreur, alors qu'une entente a été conclue et ratifiée par les représentants de la province d'Ontario et le gouvernement fédéral, permettant encore une fois la mise en œuvre d'un accord international au sujet de la voie navigable du Saint-Laurent.

Telle n'est pas la situation à l'heure actuelle. Il n'existe aucun accord en ce sens entre la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral. La Chambre ne saurait donc