

A cause de cela, ces entretiens ont eu pour résultat que le coût majoré s'est élevé à \$35,874,000, moins les 12 millions de dollars payés par les organismes d'énergie hydro-électrique, ce qui laissait à peu près un solde de 24 millions de dollars. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*, l'organisme des États-Unis, ont consenti à partager ce solde de 24 millions de dollars en en payant chacune la moitié. Le coût estimatif de la voie maritime se trouvait donc majoré de 12 millions de dollars.

Je pose ici la question suivante: Comment se fait-il qu'on n'ait pas prévu cela dans les accords de 1932 ou de 1941? On l'a prévu. Cette question de dragage en aval est clairement comprise dans l'estimation établie par M. Lindsay, mais elle y est considérée comme une entreprise relative à l'aménagement hydro-électrique et à la navigation et non comme une entreprise qui ressortirait uniquement à la navigation.

On n'avait pas prévu, lors des entretiens de 1951, que ces travaux devraient être exécutés dans le chenal sud vis-à-vis de l'île de Cornwall, car le canal se trouvait entièrement en territoire canadien. J'aimerais pousser mon exposé un peu plus loin, mais j'hésite à empiéter sur le temps du comité.

**Des voix:** Poursuivez!

**L'hon. M. Chevrier:** Je suis sûr que la plupart des membres du comité ont visité l'emplacement des travaux. Ils se souviennent de la centrale d'énergie qui se trouve au milieu du fleuve, en partie au Canada et en partie aux États-Unis. En aval de la centrale s'étendent deux chenaux: le chenal nord qui est situé en territoire canadien, le chenal sud qui se trouve en partie au Canada et en partie aux États-Unis. C'est dans le chenal sud que la plupart des travaux de 35 millions dont j'ai parlé étaient prévus lors de la préparation du rapport.

Voici le point que je veux souligner. Le débit de l'eau dans le chenal nord est de 33½ p. 100, entièrement en territoire canadien, et le débit de l'eau est de 66¾ p. 100 dans le chenal sud dont une partie se trouve au Canada et une partie aux États-Unis. Il est devenu évident au cours des pourparlers que les dragages dans le chenal sud, dont j'ai signalé l'étendue, entraveraient le débit dans les eaux limitrophes et qu'une fois parachevés, les dragages porteraient le débit de l'eau à 80 p. 100 dans le chenal sud par opposition à 20 p. 100 dans le chenal nord, alors que la proportion était auparavant de 33½ d'un côté et de 66¾ de l'autre.

Nous,—et quand je dis nous, je veux dire l'Administration de la voie maritime, les

[L'hon. M. Chevrier.]

ingénieurs, le gouvernement et le comité constitué des représentants des différents ministères de l'État,—sont arrivés à la conclusion que la seule chose à faire à ce moment-là était de maintenir le débit de l'eau dans les deux chenaux, car si ce n'était pas fait, plus tard il serait nécessaire de présenter une demande à la Commission conjointe internationale afin d'obtenir l'autorisation de modifier le débit.

Outre la nécessité que j'ai mentionnée, il devint évident que pour maintenir le débit de l'eau, certains autres travaux devaient être entrepris dans le chenal nord. On a proposé à l'époque de draguer un grand trou dans le chenal nord afin de rétablir l'équilibre. Nous étions tous d'avis à ce moment-là que le Canada devait déterminer la façon de maintenir le débit dans le chenal nord, et le Canada a décidé à cette fin de creuser un chenal de 27 pieds dans le chenal nord, ce qui nécessitait un autre canal du côté canadien, chose qui a augmenté considérablement les frais.

Pendant l'été de 1952, il est survenu un autre événement. Je mets de côté pour l'instant le point de vue navigation pure et simple pour dire que...

**M. Pallett:** Ça commence à être long.

**L'hon. M. Chevrier:** Eh bien, je regrette que ce soit long, et je suis reconnaissant au comité de m'avoir permis de parler assez longuement, mais j'aimerais expliquer dans le détail ce qui s'est passé au juste.

**L'hon. M. Hees:** Poursuivez.

**L'hon. M. Chevrier:** Pendant que se déroulaient les auditions de la Commission conjointe internationale au cours de l'été 1952, le National-Canadien a commencé à s'inquiéter des répercussions qu'aurait l'aménagement de la voie maritime du côté de Montréal, et en particulier la construction d'un pont-levis vertical au pont Victoria, du côté de Montréal également, sur la cour de chemin de fer de Pointe-Saint-Charles et sur la circulation ferroviaire entre cette cour et le port de Montréal.

Cette attitude des dirigeants du chemin de fer était quelque peu différente de celle qu'ils avaient adoptée au moment où la section de Lachine avait fait l'objet d'une étude sur les possibilités d'aménagement hydro-électrique et de navigation, attitude qu'ils avaient exprimée dans un rapport en date du 15 octobre 1948, préparé par plusieurs ingénieurs et déposé en cette Chambre. J'ai mentionné plusieurs fois déjà ce rapport à la Chambre; il a trait surtout aux aménagements hydro-électriques et de navigation dans la section de Lachine.