

navigation canadien parallèle à un régime d'énergie,—était la ligne de conduite la plus sage et la meilleure pour notre propre pays, afin de maintenir les bonnes relations qui existaient entre les États-Unis et le Canada à l'époque et qui existent à l'heure actuelle.

M. Campbell (Stormont): Le chef de l'opposition me permettrait-il de lui poser une question? Je n'ai jamais donné à entendre, ni même insinué, qu'on ait fait quelque effort pour détruire la voie maritime entièrement canadienne. Ce que j'ai dit c'est que la ville de Cornwall a été pour ainsi dire détruite et sacrifiée aux États-Unis. La question que je veux poser de nouveau et à laquelle on n'a pas répondu de façon satisfaisante est la suivante: pourquoi le canal de Cornwall a-t-il été placé à Massena où un chenal de 11 milles était requis, alors qu'un chenal d'environ 3 milles du côté canadien aurait suffi amplement? Aussi, pourquoi n'a-t-on pas prévu que cette ville deviendrait, pour ainsi dire, isolée?

L'hon. M. Chevrier: Me permettez-vous de répondre à cette question, monsieur le président? Je serais heureux de répondre à la question de l'honorable député de Stormont. Le canal de Cornwall n'a pas été placé du côté américain, comme il le sait. Comme je l'ai déjà dit, le projet de concentration unique avec barrage de régularisation 238-242 prévoyait un canal destiné à contourner le barrage à Cornwall du côté américain, ainsi qu'un canal destiné à contourner le barrage à Iroquois du côté canadien. Tel était le projet approuvé par les ingénieurs du Canada et des États-Unis, ainsi que par la commission conjointe internationale.

Si vous me permettez de traiter de la deuxième partie de sa question, il a dit que Cornwall en a subi un détriment. Il semble que l'honorable député ne soit pas bien renseigné quant à ce qui se passe à propos de Cornwall. En effet, s'il veut bien examiner la carte et se rendre compte de ce qui se passe en face de Cornwall, il y verra un canal de 27 pieds de profondeur s'étendant de la frontière est de Cornwall, desservant toutes les industries situées le long de cette frontière jusqu'au centre de Cornwall, presque jusqu'à la papeterie *Howard Smith*. Peut-on vraiment s'attendre à davantage dans les circonstances. Il y avait auparavant un canal de 14 pieds de profondeur, et il y a maintenant,—ou du moins il y aura, grâce à l'ouverture de la navigation au début du printemps de cette année,—un canal de 27 pieds de profondeur pour desservir toute industrie située en face de Cornwall.

M. Campbell (Stormont): S'agit-il d'un canal qui débouche, ou bien les navires qui y entrent doivent-ils en sortir à reculons?

L'hon. M. Chevrier: L'ancien gouvernement a pris des dispositions pour qu'il puisse déboucher dans l'avenir, si l'on décidait de doubler les installations ou si la circulation venait à augmenter. Il en est question dans l'échange de notes entre le Canada et les États-Unis.

L'hon. M. Hees: L'honorable député de Vancouver-Est a posé deux ou trois questions, et je profite de l'occasion pour y répondre. Il s'est enquis du personnel d'inspection. Le personnel d'inspection dont il a parlé s'occupe expressément d'inspecter l'acier, la machinerie, l'outillage, etc., et les travaux de précision que comporte l'installation de cet outillage. Presque tout ce travail était terminé à la fin de novembre dernier, date où l'inspecteur en chef et plusieurs membres de son personnel ont été congédiés. Le congédiement a eu lieu à la suite d'un rapport et d'une recommandation de l'ingénieur en chef.

J'aimerais donner lecture de ce rapport, qui porte la date du 21 octobre 1958 et qui est signé par M. A. G. Murphy, ingénieur en chef:

Afin de réduire les frais et étant donné le stade où sont rendus le dessein et l'érection des structures d'acier, on croit qu'il serait avantageux de confier la direction du service d'inspection à M. R. W. Willis, ingénieur-constructeur. Grâce à ce changement, la surveillance immédiate des équipes sur place pourrait être confiée à M. K. L. Coldwell, ingénieur-adjoint, qui s'est montré compétent, digne de confiance et bien au courant des normes d'inspection; alors, l'examen des rapports des compagnies d'inspection employées par l'Administration, pourrait être confié aux ingénieurs qui se sont particulièrement intéressés aux plans et à la préparation des dessins d'atelier des diverses structures d'acier.

L'honorable député a demandé aussi à qui serait confiée l'inspection des travaux supplémentaires requis. L'inspection de travaux tels que dragage, creusage du chenal et construction d'écluses a été confiée jusqu'ici au personnel de la Division de génie, qui fonctionne tout à fait séparément du service d'inspection dont on a parlé. Les travaux de cette catégorie qu'il reste à faire continueront d'être l'affaire des ingénieurs de la division.

L'honorable député a aussi posé des questions au sujet du pont sur le chenal sud de l'île Cornwall. Il a demandé qui étaient les ingénieurs-conseils. Les ingénieurs-conseils étaient les suivants: M. D. B. Steinman, de New-York, attaché en vertu d'un contrat au corps du génie de l'armée des États-Unis, à titre d'agent contractant pour la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*; et M. P. L. Pratley (décédé) de Montréal, dont les services ont été retenus par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent en tant qu'ingénieur-conseil associé; ces deux ingénieurs ont été agréés par la *St. Lawrence*