

a été déposée en 1951. Elle a été aménagée en partie sur le territoire américain et en partie sur le territoire canadien, dans le secteur international. En deuxième lieu, elle n'a pas été établie sur le côté du fleuve St-Laurent où se trouve Montréal comme on l'avait prévu en 1951 mais plutôt sur la rive sud, sur le côté du fleuve où est situé Saint-Lambert. Pour aménager la voie maritime sur la rive sud à cet endroit, il a fallu apporter des transformations à trois ponts qui vont de la rive sud à l'île de Montréal, et qu'on me permette de dire aux honorables députés que 75,000 voitures circulent chaque jour sur ces trois ponts.

Comment pourrait-on installer des travées levantes sur ces ponts quand le canal enregistre 60 éclusages par jour? On immobiliserait les voitures sur des milles et des milles de distance. Le public s'insurgerait contre un tel état de choses. Dans les circonstances, il ne restait qu'à traiter équitablement la population de Montréal comme nous l'avons fait en transformant les abords du pont Jacques-Cartier, travaux dont le coût avoisine 10 millions, les abords du pont Victoria, travaux qui comme je l'ai déjà dit, pourraient coûter bien plus que le montant prévu de 6 millions, et les abords du pont Mercier dont le coût s'élèvera à quelque 10 millions. Ni l'Administration de la voie maritime ni le gouvernement du Canada n'auraient pu décemment prévoir moins que ce qui a été prévu en matière d'aménagements de transport pour la ville de Montréal. A mon humble avis, si le présent gouvernement avait été au pouvoir, il aurait fait exactement ce que nous avons fait, car si ses membres lui avaient déclaré, ainsi que nos membres l'ont fait, qu'il ne pouvait interrompre un seul instant la circulation automobile sur ces trois ponts sans créer la confusion dans le grand Montréal, il n'aurait pas pris une autre décision que nous. J'affirme au comité, en toute déférence, que les dépenses accrues se justifiaient et qu'elles seront au bénéfice du Canada.

M. Bell (Carleton): Monsieur le président, l'explosion de fureur à laquelle le comité a assisté ces dernières cinquante-cinq minutes me rappelle une chose seulement, que Shakespeare a très bien exprimée dans Hamlet: "Je pense que la dame proteste trop!" Car, monsieur le président, toute la fureur, toute la faconde, toute l'éloquence habile de mon honorable et savant ami, l'avocat de la défense de Laurier, toutes ces choses ne peuvent dissimuler les faits essentiels qui ont été présentés au comité aujourd'hui. Le coût de l'aménagement du canal maritime de Welland a été estimé par le gouvernement précédent, estimé par le député de Laurier, premièrement à \$1,157,000, puis à \$1,302,000, puis à 2 millions. Qu'a-t-il

coûté? Il coûte entre 25 et 29 million. Dans tout ce qu'il a dit ce soir, le député a-t-il essayé de justifier cette augmentation? Il a simplement cherché à masquer la question.

Il a mis toute son astuce d'avocat à essayer d'obscurcir un fait essentiel, et ce fait essentiel, le voici: l'augmentation du coût du canal Welland sera payée par les usagers de ce canal, les cultivateurs de l'Ouest canadien, les fabricants de l'Ouest ontarien et les consommateurs de l'Ouest et de l'Est du Canada. Voilà les gens qui paieront pour les erreurs de calcul exorbitantes dont l'honorable député est le premier responsable. Je sais que, ce soir, il a cherché à cacher le fait que plus de 21 millions de contrats ont été adjugés par lui en sa qualité de président de l'Administration de la voie maritime à l'égard d'un projet dont le ministère qu'il dirigeait, dont il était le ministre responsable, disait qu'il devait coûter \$1,157,000. Ce soir l'honorable député demande "Qu'est-ce que le présent gouvernement aurait pu faire?" Il a accepté, dit-il. Il a accepté les chiffres mis de l'avant, a-t-il dit. Eh bien, que veut-il dire? Veut-il laisser entendre que les dépenses ou ce montant de 21 millions et plus engagés dans ce projet auraient dû être abandonnés par le présent gouvernement? Aurait-il dû répudier les contrats conclus par mon honorable ami, ces mêmes contrats qui portaient sa signature? Qu'aurait-il dit ce soir à la Chambre des communes si le gouvernement avait répudié des contrats portant sa signature?

Il y a une chose que j'ai négligé de mentionner. L'honorable député a dit qu'il ne savait pas qu'il y avait du roc. Pense-t-il que les chutes du Niagara sont faites de sable ou de fromage vert ou d'autre chose encore? Vraiment, monsieur le président, à quel point l'honorable député peut-il être absurde dans sa façon de présenter cette question. Tout ce que le gouvernement précédent devait faire d'abord, c'était de draguer la vase. Mais ce sale roc, semble-t-il, s'est mis en travers. La dernière fois que j'ai entendu cette histoire, c'était le contraire. L'autre histoire était la suivante: on voulait seulement creuser le roc, mais cette sale eau s'en est mêlée cette fois-là. Je veux parler des passages souterrains de l'imprimerie. A quel point l'honorable député peut-il être désespéré et malheureux. D'abord il a trop d'eau ensuite il a trop de roc. Si seulement il pouvait équilibrer les deux, comme il serait heureux.

L'honorable député appelle l'attention du comité sur le budget de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Il dit que ce budget a été soumis à la Chambre, de façon à permettre un contrôle du Parlement sur les dépenses de l'Administration, pendant le temps qu'il la dirigeait. Très bien,

[L'hon. M. Chevrier.]