

de construction de décembre 1950. En voici l'énumération:

Secteur de Lachine, navigation seulement, rive nord	\$98,229,000
Secteur de Soulanges	\$37,116,000
Lac Saint-François	\$2,513,000
Les rapides internationaux	\$119,575,000
Les Mille-Îles	\$1,593,000
Canal Welland	\$1,302,000
	<hr/>
	\$260,328,000

A cela on doit ajouter la somme que le Canada s'est engagé à payer pour les aménagements hydro-électriques, soit 15 millions, ce qui fait en tout \$275,328,000.

Le décret d'approbation de la Commission conjointe internationale du 29 octobre 1952, contenait une disposition à l'appendice A, alinéa a), au sujet de l'élargissement des chenaux, qui était destinée, à la suite d'un compromis avec les États-Unis, à réduire le coût de l'énergie mais à augmenter celui de la navigation. Je cite l'appendice A, alinéa a):

En aval des blocs-usines, le chenal sera élargi pour réduire le niveau du canal de fuite près des blocs-usines.

Bien qu'au cours de négociations de 1952, les États-Unis aient tenté de persuader le Canada d'accepter de prendre à sa charge une grande partie des ouvrages dits communs en tant que frais d'installations de navigation, le Canada a accepté de verser 15 millions.

M. le président: A l'ordre! Je suis désolé d'interrompre l'honorable député, mais son temps est écoulé. Plaît-il au comité de permettre à l'honorable député de continuer?

Des voix: D'accord!

L'hon. M. Chevrier: Je remercie le comité de sa courtoisie et m'efforcerai de n'en pas abuser; toutefois, j'ai encore quelque chose à dire et j'aimerais aborder la question soulevée par l'honorable député de Rosedale.

J'ai dit que même si, durant les négociations de 1952, les États-Unis se sont efforcés de persuader le Canada d'assumer au titre de la navigation une grande partie des ouvrages dits ordinaires, lorsque la loi, intitulée *Wiley Dondero Act*, a été adoptée, elle limitait spécifiquement le travail que devait accomplir la société des États-Unis aux ouvrages servant uniquement à la navigation. Les États-Unis ont donc non seulement refusé d'assumer la moitié du coût de 15 millions de dollars que le Canada avait convenu de payer aux organismes d'énergie électrique mais ils ont essayé de soutenir que, notwithstanding le libellé précis de l'ordonnance d'approbation de la Commission conjointe internationale, dont j'ai lu un extrait au sujet d'un canal de fuite, les organismes

d'énergie devraient être tenus d'entreprendre les travaux considérables de dragage requis pour la navigation au nord et au sud de l'île de Cornwall et aussi pour le maintien du partage naturel des eaux entre les canaux nord et sud qui entourent l'île de Cornwall.

La question a fait l'objet de longs entretiens entre le Canada et les États-Unis, entre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la *St. Lawrence Development Corporation*,—l'organisme des États-Unis,—entre l'autorité chargée de la mise en valeur de l'énergie de l'État de New-York et l'Hydro-Ontario; or, au cours de ces entretiens, il est devenu évident que les États-Unis voulaient en arriver à placer le Canada dans l'obligation de formuler une demande auprès de la Commission conjointe internationale au cas où le Canada désirerait plus tard construire des écluses et un canal, au Canada, dans les environs de Cornwall, et ainsi parachever un canal de 27 pieds, au Canada, de Montréal au lac Érié.

J'aimerais résumer et consigner au hansard, si vous le permettez, le résultat de ces entretiens. En voici le résumé. 1) L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la *St. Lawrence Development Corporation* s'entendraient pour assumer la responsabilité de l'élargissement du chenal au nord et au sud de l'île Cornwall; 2) les deux organismes de la voie maritime assumeraient aussitôt que possible la responsabilité du coût global des travaux d'élargissement dans leurs pays respectifs; 3) il est essentiel que le Canada protège dès maintenant sa situation future et qu'il prévienne également la construction d'un chenal de 27 pieds, à l'entrée du futur canal, au Canada, entre le lac Saint-François et le bassin qui se trouve en amont du barrage-usine, ainsi que l'élargissement du chenal au nord et au sud de l'île Cornwall, de manière à maintenir la répartition de l'écoulement des eaux entre les chenaux nord et sud, et à réduire la vitesse du courant à l'entrée du canal de 27 pieds au Canada; 4) chacun des organismes relatifs à l'énergie verserait 6 millions de dollars, soit un total de 12 millions de dollars, au titre du coût des élargissements, et une amélioration d'environ un pied à la chute est prévue lorsque les élargissements seront terminés; 5) l'élargissement du chenal au nord et au sud de l'île de Cornwall comporte un travail considérable et aura pour effet, non seulement de réduire le coût de la mise en valeur de l'énergie électrique qu'on prévoyait à l'origine lorsque le Canada s'est entendu avec l'Ontario en décembre 1951, mais aussi d'augmenter sensiblement le coût de la voie maritime tant pour les États-Unis que pour le Canada.