

M. Nesbitt: Je suppose, d'après les commentaires du ministre, qu'on ne songe pas à aménager prochainement un autre pont surélevé au-dessus du chenal nord. Le pont actuel, c'est-à-dire le pont Roosevelt, qui enjambe le chenal nord, servira en attendant.

L'hon. M. Marler: En effet.

M. Nesbitt: Je ne veux poser qu'une ou deux autres questions. Ces derniers jours, les journaux ont publié de nombreuses critiques émanant de M. Robert Moses, président de la *New-York Power Authority*; il soutient que l'aménagement de ce pont retardera d'un an la canalisation. J'ai ici plusieurs coupures de journaux qui répètent cette affirmation, mais je n'ai pu y voir ce qui fait penser à M. Moses que la canalisation sera retardée d'un an. Je pose donc la question car je pense bien qu'un homme aussi compétent que M. Moses doit savoir ce qu'il dit. N'oublions pas qu'il est président d'un important organisme de l'État de New-York. Je me demande si le ministre voudrait nous donner son avis sur ce point.

L'hon. M. Marler: Je désire d'abord élucider deux points. A propos du pont du chenal nord. S'il lit de nouveau les amendements qui ont été adoptés plus tôt cette année, l'honorable député se rendra compte qu'ils confèrent à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent l'autorité nécessaire pour aménager un pont sur le chenal nord, si cet aménagement est jugé opportun.

Deuxièmement, je sais que M. Moses a déclaré que si le pont est aménagé à ce nouvel endroit, c'est-à-dire au-dessus du chenal sud plutôt qu'à Pollys-Gut, l'inauguration de la voie maritime en sera retardée. Tout ce que je puis dire au comité, c'est que l'honorable Lionel Chevier, président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, m'a assuré que la question a été étudiée avec le plus grand soin par ses conseillers techniques. Ils ne croient pas que M. Moses ait raison de dire qu'un pont surélevé, sur le chenal sud, retarderait l'ouverture de la voie maritime. C'est aussi, je crois, l'opinion des dirigeants de la *United States St. Lawrence Seaway Development Corporation*.

M. Nesbitt: Apparemment, les dirigeants de l'Hydro d'Ontario n'ont pas exprimé les mêmes vues que M. Moses ni non plus les deux administrations qui s'occupent de l'aménagement de la voie maritime. Cependant, étant donné que M. Moses détient un poste très important, le ministre peut-il nous dire en quoi consiste ses objections et pourquoi il craint ce retard? A-t-on formulé des observations à M. Chevier?

[L'hon. M. Marler.]

L'hon. M. Marler: Je ne crois pas que M. Chevier ait reçu de communications de M. Moses. Tout ce que je puis dire à l'honorable député d'Oxford c'est que, si M. Moses s'intéresse à l'aménagement de parcs et de grandes promenades dans l'État de New-York, il ne peut être que favorable à l'aménagement de ce pont à Pollys-Gut, puisque toute la circulation provenant de Cornwall serait ainsi acheminée vers le réseau de routes d'agrément et vers les ouvrages qui seront vraisemblablement aménagés dans la partie américaine de la voie maritime ou aux alentours. Si j'étais à la place de M. Moses, je tiendrais probablement à ce que le pont soit construit à Pollys-Gut. Mais je n'ai pas à m'occuper des parcs ni des routes d'agrément de l'État de New-York, et je voudrais bien que le pont soit aménagé à un endroit où il puisse être le plus utile aux Indiens de la réserve de Saint-Régis.

M. Nesbitt: Après ces explications,—et je viens aussi d'examiner la carte de la région,—je crois comprendre ce que le ministre veut dire.

J'ai une autre question à lui poser. Dans le mémoire dont il a parlé, on a déclaré que l'aménagement de ce nouveau pont surélevé sur le chenal sud coûterait huit millions tandis que l'aménagement d'un pont à Pollys-Gut coûterait neuf millions. Autrement dit, le deuxième pont coûterait environ un million de moins même si, normalement, on s'attend qu'un pont surélevé coûte plus cher. Quoi qu'il en soit, ce pont surélevé que l'on projette ne servirait qu'à la circulation routière tandis que le premier pont servirait en même temps à la circulation ferroviaire.

L'hon. M. Marler: C'est juste.

M. Nesbitt: En plus de ce montant de huit millions, affectés à ce pont, l'Administration aurait-elle à fournir d'autres sommes?

L'hon. M. Marler: Ces sommes de huit et de neuf millions dont j'ai parlé représentent les frais complets. Nos techniciens estiment que le chiffre de huit millions est plutôt élevé. On réalisera cependant d'autres économies plus importantes que ne semblent l'indiquer ces sommes de huit ou neuf millions. Si l'honorable député veut parler surtout du plan initial, le réaménagement des routes en vue d'acheminer la circulation du pont du chenal nord vers le nouveau pont du chenal sud sera moins compliqué et, comme il n'y aura pas lieu de déplacer de lignes de chemin de fer, il y a des avantages appréciables.

M. Nesbitt: Tout ce que j'avais à dire à ce sujet, monsieur le président, c'est que, à part la somme de huit millions mentionnée par le ministre, aucune autre charge ne sera imputée au Canada, n'est-ce pas?