

tration de la voie maritime, les entrepreneurs devraient respecter les termes du contrat, et nous ne recommanderions pas d'en modifier les termes, à moins qu'il n'y ait une réclamation en justice, et d'après nous, les grosses réclamations en justice ont été rares, s'il y en a eu. Il peut y avoir eu, —et j'ai appris depuis qu'il a paru y en avoir, —des réclamations en justice valables. Une ou deux réclamations me viennent à l'esprit.

Je pense à un entrepreneur qui avait construit un batardeau et qui, à cause de la glace dans la région montréalaise,—et les députés de Montréal savent très bien que dans le bassin de Laprairie, il arrive que la glace lève,—a constaté que le sommet de son batardeau avait été arraché et il a dû le reconstruire. Y a-t-il là, oui ou non, matière à une réclamation juridique? Je ne suis pas en mesure de décider maintenant, comme je n'étais pas en mesure de le décider alors. C'est un cas, ai-je dit, qu'il appartient au tribunal de trancher. Certes, il n'appartient pas à l'Administration de la voie maritime mais au gouvernement de trancher la question des réclamations des entrepreneurs. C'est au gouvernement à juger si, oui ou non, la réclamation est fondée. Je termine cette partie de mes observations en disant que les termes du contrat renfermaient peu de chose qui aurait permis à l'entrepreneur d'obtenir les montants dont j'avais entendu parler.

Le problème présente un autre aspect cependant, et c'est l'aspect moral ou de l'équité. Les entrepreneurs prétendent,—je l'ai entendu dire et je sais que c'est vrai,—que le sol leur a causé de très graves difficultés. Je connais, par exemple, deux entrepreneurs des États-Unis qui ont fait faillite à cause de l'argile glaciaire à blocs. Un honorable député l'a appelé granit cet après-midi. C'est l'argile à blocs. On me dit que cet argile est aussi dur que le béton et qu'il n'est pas facile à enlever. Bien des entrepreneurs prétendent qu'ils en ont eu à enlever et qu'ils devraient toucher une plus forte rémunération.

J'affirme donc que les contrats intervenus entre l'Administration de la voie maritime et les entrepreneurs, et qui sont, à mon avis, parmi les meilleurs passés au pays, ont été dans l'ensemble, à certaines exceptions près, exécutés de façon compétente. Les dispositions fondamentales du contrat étaient assez strictes. Comme je l'ai dit, des retards étaient inévitables, et ils se sont produits. Si l'on se reporte au rapport de 1947 du conseil des ingénieurs pour la section de Lachine, ainsi qu'à d'autres rapports, on constate qu'il faudra six ans pour aménager la Voie maritime du Saint-Laurent. Il a fallu vingt ans pour construire le canal de Panama, il a fallu plus de dix ans pour construire celui

de Welland. Or, on nous demandait de construire la Voie maritime du Saint-Laurent en quatre ans. Ce délai avait été dicté par une considération majeure à laquelle nous ne pouvions rien, à savoir qu'en vertu d'une entente intervenue entre le Canada et les États-Unis, l'énergie devait être prête à être mise en valeur au 1^{er} juillet 1958. Par conséquent, il ne restait que quatre pleines saisons de construction pour exécuter les travaux.

Comment aurait-on pu faire autrement que de se hâter? Il y a probablement eu des retards et il peut bien y avoir eu d'autres raisons dont je ne suis pas au courant. Dans l'ensemble, je le répète, les travaux ont été exécutés de façon efficace et compétente et le Canada a été chanceux d'avoir de tels entrepreneurs pour exécuter le travail.

Les entrepreneurs ont-ils droit à ce qu'ils réclament? C'est là une toute autre question sur laquelle je n'ai pas compétence pour porter un jugement autre que l'opinion que j'ai exprimée il y a un instant en disant que nous, de l'Administration de la voie maritime, étions liés par le contrat et qu'étant ainsi liés, nous devons juger les réclamations en nous fondant sur les termes du contrat. Toutefois, nous avons alors jugé, comme le ministre juge aujourd'hui, sur le conseil, j'en suis sûr, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent telle qu'on l'a recomposée au cours des années écoulées depuis mon départ, que la solution de la question ressortissait au programme ministériel et non à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

A mon avis, le ministre a adopté la bonne ligne de conduite en recourant aux lumières de deux ingénieurs indépendants qui ont acquis de l'expérience avec la Commission d'énergie hydro-électrique de l'Ontario et qu'on ne peut certes accuser d'être sympathiques envers la population des régions d'aval, pour établir la validité de ces réclamations. Quand ces deux messieurs auront fait rapport sur chacune de ces réclamations, il incombera à l'Administration de la voie maritime de décider si de fait certaines de ces réclamations peuvent être acceptées et si certaines doivent être rejetées. Puis, finalement, le gouverneur en conseil, le gouvernement actuel, devra décider dans sa sagesse si ces réclamations sont valides ou non. J'ai cru devoir, en ce qui me concerne, consigner ces faits.

Je termine en remerciant une fois de plus le comité d'avoir bien voulu m'écouter. Je déclare que la voie maritime qui se déploiera sous nos yeux en 1959 différera de celle qu'on envisageait en 1951. En premier lieu, elle n'a pas été aménagée en territoire canadien comme il était prévu quand l'estimation