

M. le président suppléant: Le comité permet-il que ce document soit versé au hansard?

Des voix: Oui.

L'hon. M. Chevrier: Voici le document:

## ANNEXE X

FRAIS ESTIMATIFS POUR ACHEVER LA CANALISATION À 27 PIEDS COMPORTANT UNE CENTRALE DE

2,200,000 C.V. DANS LA SECTION DES RAPIDES INTERNATIONAUX

(Niveau des prix de décembre 1950)

	Canada	Entreprise conjointe avec les États-Unis (Accord de 1941) États-Unis	Total	Tracé exclusivement canadien jusqu'au lac Érié
<b>I. TOTAL DES FRAIS POUR ACHEVER L'ENTREPRISE</b>				
Canaux des lacs supérieurs .....		\$ 88,695,000	\$ 88,695,000	
Creusement du canal de Welland ....	\$ 1,302,000		1,302,000	\$ 1,302,000
<b>Fleuve Saint-Laurent:</b>				
Section des Mille-Isles .....		1,593,000	1,593,000	1,593,000
Section des rapides intern. ....	81,067,000	393,627,000	474,694,000	508,600,000
Section du lac S. François .....	2,513,000		2,513,000	2,513,000
Section de Soulanges .....	37,116,000		37,116,000	37,116,000
Section de Lachine .....	98,229,000		98,229,000	98,229,000
<b>Total des frais d'achèvement .....</b>	<b>\$220,227,000</b>	<b>\$483,915,000</b>	<b>\$704,142,000</b>	<b>\$649,353,000</b>
<b>II. FRAIS IMPUTABLES À LA NAVIGATION</b>				
Cas a: Si tous les frais des ouvrages relatifs à la navigation et à l'énergie sont imputables à l'énergie ..	\$ 20,632,000	\$284,320,000	\$304,952,000	
Cas b: Si tous les frais des ouvrages relatifs à la navigation et à l'énergie sont imputables à la navigation	\$126,609,000	\$390,296,000	\$516,905,000	
Cas c: Tracé exclusivement canadien, sur la base de l'accord de 1951 avec l'Ontario .....				\$245,993,000

Division des entreprises spéciales du ministère des Transports, Ottawa, 20 décembre 1951.

Guy A. Lindsay,  
Directeur.

Extrait du rapport intitulé: "Canalisation du système des Grands Lacs et du Saint-Laurent-Résumé", de Guy A. Lindsay, directeur de la Division des entreprises spéciales du ministère des Transports, Ottawa, 22 décembre 1951.

Il convient de noter (a) que ce montant ne comprend pas \$1,593,000 pour le secteur des Mille-Isles, b) ni l'intérêt pendant la période de construction et c) que M. Lindsay a présumé que l'Ontario paierait environ 13 millions et demi du prix de la voie maritime en lieu et place d'aménagements d'un canal de navigation de 14 pieds. A noter également que le coût estimatif du secteur de Lachine, \$98,229,000, ne comprenait qu'un canal de navigation du côté de Montréal et des ponts-levis verticaux au passage à niveau du Pacifique-Canadien aux rapides de Lachine et à l'extrémité montréalaise du pont Victoria, mais ne comprenait pas le coût du pont-levis vertical à aménager au pont Mercier, là où il franchit la voie maritime, car on avait présumé que la province de Québec s'en chargerait.

[L'hon. M. Chevrier.]

A la suite d'un échange de notes entre le Canada et les États-Unis, les prévisions établies, tant pour les aménagements hydro-électriques que pour les installations de navigation, ont dû être modifiées à deux importants égards. D'abord, le coût des aménagements hydro-électriques a été réduit d'environ 15 millions par suite de la contribution du Canada, et, ensuite, le Canada a consenti à ce que les aménagements hydro-électriques, du moins pour ce qui est des États-Unis, ne soient pas alourdis du coût des aménagements propres à permettre le passage de bateaux tirant à 14 pieds d'eau, soit 13 millions et demi.

En octobre 1952, M. Lindsay a fait une autre estimation du coût de la voie maritime de Montréal au lac Érié en fonction des prix