

pour but d'amoinrir d'aucune façon le travail précieux des divers fonctionnaires, ingénieurs et hommes de métier qui ont fait du bon travail, parce qu'ils devaient respecter les plans et devis. Il est arrivé quelquefois que les plans n'étaient pas prêts. Voici ce que disait hier le ministre au sujet des réclamations:

...réclamations basées sur de prétendues conditions géologiques et hydrographiques non révélées; réclamations basées sur de prétendus changements dans le programme des travaux apportées pour diverses raisons, y compris des modifications des plans et des retards dans la remise de ces plans par les ingénieurs de l'Administration.

Ces paroles intéressent encore une fois le ministre que l'honorable député dirigeait. En conséquence, il aura encore plusieurs choses à expliquer quant à l'excellent travail de son équipe. Nous devons le mettre sur la sellette. Qu'est-il survenu à la division du génie de son ministère pour qu'on ne fasse pas les travaux de recherche et de reconnaissance nécessaires? Il ne lui sera pas facile d'expliquer toutes ces circonstances. Je lui reconnais l'habileté pour tirer son épingle du jeu, quand c'est possible, mais les chiffres sont là et nous avons les déclarations du ministre actuel et l'ancien ministre est aussi coupable que les ingénieurs de son ministère. S'il ne bénéficiait pas des services d'ingénieurs compétents, il pouvait certainement en obtenir ailleurs, car il y a des ingénieurs au pays. Il aurait pu obtenir que les fabriques de caoutchouc et les autres améliorent leurs produits. Avec tous les progrès magnifiques accomplis au pays dans le domaine scientifique, la situation aurait été meilleure s'il s'était occupé de son affaire.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance

M. Small: Durant les quelques instants dont je dispose, monsieur le président, je vais essayer de résumer brièvement un ou deux des sujets dont j'ai parlé. Je veux relever d'abord quelque chose qu'a dit l'honorable député de Welland. J'ai été étonné de l'entendre dire que ce qui a causé bien des difficultés dans cette affaire c'est le fait d'avoir trouvé de l'eau et de la pierre dans le canal. Je me demande bien un peu ce qu'il s'attendait à y trouver. Certes, il devait s'attendre qu'on y trouve de l'eau. Il y avait aussi de la pierre. Si l'on avait pris les précautions requises, fait les sondages et les essais requis, on aurait su à quoi s'en tenir à ce sujet.

Depuis 1903, le canal de Welland est exempt de péage. En vérité, la navigation sur les Grands lacs en est aussi exempte depuis lors,

en vertu d'un accord intervenu avec les États-Unis et portant qu'il ne serait exigé aucun droit ni péage à l'égard du transport de toute sorte dans la région des Lacs. C'est un principe qui a été accepté depuis des années. Nous voyons maintenant ce qui se produit et qui se rattache beaucoup au coût supplémentaire du canal de Welland. Certains pensent que ce sera environ 29 millions de dollars. Voilà la raison pour laquelle des taux de péage seront imposés. De grandes difficultés vont être causées à la navigation et à l'économie de la province d'Ontario, étant donné surtout que son matériel brut est relié si étroitement à la navigation, et les difficultés vont se faire sentir dans tout le reste du Canada. Il y aura de graves répercussions par la suite sur l'expédition par voie d'eau du blé provenant des provinces de l'Ouest. Mais, en sus de tout cela, le coût du dragage nous est imposé, au lieu d'être imputé au pays comme il l'a été aux États-Unis, où l'on a absorbé le coût de dragage de la rivière Detroit et de la rivière St. Mary, dont le coût ne s'est pas ajouté à celui de l'entreprise, comme dans le cas du canal de Welland. La même situation existait dans le fleuve Saint-Laurent avant l'entrée dans la voie maritime. Le dragage du fleuve a occasionné des frais énormes et je crois que le coût du creusement du canal de Welland sera aussi élevé. Mais, en plus de cela, le département de la Marine des États-Unis a subventionné certaines catégories de navigation jusqu'à concurrence de \$750 par jour. Il faut aussi songer aux subventions à la construction de navires, jusqu'à 40 p. 100, surtout pour les navires de haute mer. Cela aura une répercussion désastreuse sur la navigation au Canada. Ce sera lui imposer un fardeau de plus. On n'a pas tenu compte de cet aspect du problème en étudiant la navigation sur les Grands lacs.

Une chose que j'ai laissé passé ce soir dans mon résumé, c'est la grossière négligence relative aux rapides internationaux où l'on s'est heurté à des difficultés à cause de la présence imprévue du granit qui a rendu les travaux d'autant plus difficiles et longs. Ces éléments accumulés ont abouti aux résultats que nous avons signalés. Comme je l'ai déjà dit, le supplément de frais occasionné par les travaux de Beauharnois et des rapides internationaux, en raison de la présence de granit en ces lieux, a monté verticalement. Cela a retardé presque d'un an l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent. Une seule chose en est résulté: l'accroissement des frais. Cette augmentation particulière alourdit l'ensemble des dépenses; elle se répercutera dans les taux de péages exigés sur la voie maritime.

Comme je l'ai fait remarquer, la loi Wiley-Dondero aux États-Unis infléchit tout en leur