

Enfin, la principale raison pour laquelle je prends la parole ici ce soir, c'est pour demander pourquoi, en premier lieu, a-t-on construit cette voie maritime, alors qu'elle est très peu utile à la navigation océanique. Pourquoi n'a-t-on pas tout simplement élargi l'ancien réseau de canaux à vingt-deux pieds de tirant d'eau, ce qui aurait permis aux cargos des lacs de se rendre jusqu'à Montréal, d'y décharger leurs céréales, d'y charger le minerai de fer et ensuite de transporter ce dernier jusqu'à la tête des Lacs? Ces travaux auraient pu se faire pour une fraction du coût total de la voie maritime et auraient servi la même fin.

Nous aurions eu alors une voie maritime sans péage, une voie entièrement canadienne, et tous les navires auraient encore passé par Cornwall comme ils le font depuis cent ans. La raison, c'est peut-être que l'ancien ministre a été mal conseillé par ses adjoints, tels que M. R. A. C. Henry, qui avait des attaches dans une compagnie à qui des contrats ont été passés par le ministère des Transports, alors que le même M. Henry conseillait le ministère. Je crois qu'à l'ancien ministre des Transports revient tout le mérite pour le rôle qu'il a joué dans la construction de la voie maritime, et je crois, en outre, que le ministre actuel des Transports mérite toute notre sympathie pour la tâche non enviable qui consistera à essayer d'en faire un succès.

**M. Winch:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre dont nous étudions présentement les crédits. Le ministre a-t-il l'intention de commenter le discours si bien lu, et les accusations portées, par le député de Stormont?

**L'hon. M. Hees:** Non, monsieur le président.

**L'hon. M. Chevrier:** Monsieur le président, je n'ai pas l'intention non plus de commenter le discours de l'honorable député de Stormont; mais, si je prends la parole, c'est pour parler brièvement d'une affaire qu'on a abordée plus tôt et qui entre sous cette rubrique, c'est-à-dire la construction du pont du chenal sud à Cornwall. Je le fais avec beaucoup de détachement, car le pont a été construit après que j'ai eu quitté l'Administration de la voie maritime, bien que je doive admettre que le contrat avait été adjugé un peu avant mon départ. Je veux en parler en raison de certaines déclarations de l'honorable député d'Assiniboia. Il y a une ou deux choses qui n'ont pas été signalées au comité et dont j'aimerais parler ici.

Le premier point, c'est qu'il s'agit d'un pont international, dont le tiers se trouve au Canada et les deux tiers, aux États-Unis. En vertu d'une entente avec la *St. Lawrence*

*Seaway Corporation*, c'est-à-dire l'organisme américain, il a été convenu que le Canada érigerait l'infrastructure du pont, et que les États-Unis construiraient la superstructure. Il a été convenu également que l'ingénieur du pont serait M. D. B. Steinman, ingénieur-conseil de New-York, qui travaillait en société avec M. Pratley, aujourd'hui décédé; mais les plans et devis ont été préparés par M. Steinman. Ce que je veux souligner de nouveau ici, c'est que le pont se trouve pour le tiers au Canada et pour les deux tiers aux États-Unis.

L'autre point que je veux mentionner c'est que le contrat pour l'infrastructure a été accordé à une société canadienne. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a retenu les services de la *Foundation of Canada Engineering Corporation Limited* pour déterminer les défauts dans les piliers. On a dit qu'un des piliers du côté nord, près de l'île Cornwall, avait bougé dans une certaine mesure parce qu'il ne reposait pas sur de l'argile glaciaire. On a prouvé plus tard que cette affirmation était fautive. Il se trouvait, cependant, à brève distance d'un dépôt d'argile glaciaire. Il y avait une certaine quantité de sédiment entre la base du béton et l'argile glaciaire. Après cette constatation, on y a remédié et un autre examen a eu lieu. Une commission indépendante de conseils a été formée pour étudier les mesures prises; cette commission était composée de deux ingénieurs américains et d'un membre de la *Foundation Company of Canada*. Ayant examiné le pilier, ils ont constaté qu'il était en état de porter tous les poids morts ou vifs, et que les travaux correctifs qu'ils avaient recommandés avaient été complétés.

Ce que je veux faire ressortir, c'est qu'il s'agissait avant tout d'une entreprise conjointe canado-américaine en ce qui regarde la construction du pont. D'autre part, l'entreprise était purement américaine en ce qui regarde les plans et devis. Pour ce qui était de l'infrastructure, c'était une entreprise purement canadienne, mais je suis sûr que la *United States development Corporation* n'aurait jamais songé à placer sur l'infrastructure le poids du tablier à moins d'être convaincue, comme la Commission de conseils s'en est rendu compte, que le poids du tablier serait porté par l'infrastructure.

Ensuite, il y a aussi le fait que ce pont relie les deux pays. Ce pont, pour ce qui est de ses piliers, ne diffère pas de beaucoup d'installations entreprises par l'Administration de la voie maritime où les murs ont été placés sur de l'argile glaciaire et, d'après les renseignements que j'ai obtenus, je suis sûr qu'il n'y a absolument rien qui cloche