

au total \$402,677,000, à l'exclusion de l'intérêt couru durant la construction. En 1952 le corps du génie des États-Unis qui est l'organisme chargé de l'aménagement de la voie maritime du côté des États-Unis et aussi de l'exploitation du canal de Panama, a soumis des estimations aux audiences de la Commission conjointe internationale sur les frais d'aménagement hydro-électrique dans la section internationale. En fonction des prix américains, en décembre 1950, cette estimation était de l'ordre de \$493,620,000 à l'exclusion de l'intérêt couru durant la construction.

Le 10 août 1954, le *Power Authority* de l'État de New-York a publié une brochure contenant les estimations établies par les ingénieurs conseils qu'il avait engagés, MM. Sanderson et Porter, de la ville de New-York, et MM. Uhl, Hall et Rich, de Boston. Ces estimations soulignent que le total du coût d'aménagement serait de \$561,730,000, partagé entre le *Power Authority* de l'État de New-York et la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario dans la proportion suivante: le *Power Authority* 310 millions et l'Hydro ontarienne 251 millions.

L'annexe C du décret de la Commission conjointe internationale d'approbation daté de 1952,—le décret d'approbation du contrat d'aménagement hydro-électrique dans la section internationale,—stipule que le coût des travaux d'aménagement hydro-électrique serait divisé également entre l'Hydro d'Ontario et le *Power Authority* de l'État de New-York, et si pour le moment nous n'avons aucun chiffre définitif, il semble que le coût final, sans compter l'intérêt durant la construction, dépassera 650 millions de dollars. Par conséquent, pour ce qui concerne cet aspect de l'aménagement, je dirai que puisque les travaux de construction de l'entreprise hydro-électrique ne seront pas terminés avant 1960, il semble que les frais de construction, non compris l'intérêt et le financement, seront de 600 millions au moins au lieu du chiffre estimatif de M. Lindsay, dont j'ai parlé plus tôt, de \$402,677,000.

Maintenant je voudrais m'en tenir aux aspects relatifs à la navigation. La loi instituant l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été sanctionnée le 21 décembre 1951 et elle prévoit le financement d'une voie entièrement canadienne de Montréal au lac Erie, pour un montant n'excédant pas 300 millions de dollars. Au moment de l'adoption de la loi, on espérait pouvoir construire une voie entièrement canadienne, mais une disposition y prévoyait une participation américaine éventuelle. Comme on ne savait pas à ce moment-là si les États-Unis y participeraient ou non, le chiffre de 300 millions ne pouvait être qu'approximatif. La dernière estimation de coût alors disponible indiquait

que le chiffre en question s'établirait à \$260,-328,000; il faut ajouter à ce montant, bien sûr, les 15 millions que le Canada a consenti à fournir en vue d'élargir le chenal dans les sections supérieures du Saint-Laurent, en conformité de l'échange de notes datées du 30 juin 1952. Le coût des travaux passe alors à \$275,328,000.

Le 11 décembre 1951, j'ai déclaré à la Chambre des communes, comme en fait foi la page 1887 du hansard:

La partie du projet qui concerne la navigation coûtera en tout \$245,993,000 à répartir comme suit: section de Lachine, pour la navigation seule: \$98,-229,000; section de Soulanges, \$37,116,000; section du lac Saint-François, \$2,513,000; section internationale, \$106,833,000; canal maritime de Welland, \$1,302,000. Le total s'établit donc à \$245,993,000.

M. Walker: L'honorable député permettrait-il une question qui me paraît à propos en ce moment? Aurait-il l'obligeance d'expliquer pourquoi son estimation initiale à l'égard du canal de Welland a été de \$1,302,000, alors que sous son gouvernement le coût de ces travaux a finalement dépassé 27 millions?

L'hon. M. Chevrier: Si l'honorable député veut bien me le permettre, je répondrai à cette question à la fin de mes observations car j'ai certaines remarques à faire qui s'y rattachent. Je voudrais cependant lui rappeler ceci: il dit que cette question a été réglée sous mon gouvernement mais je lui rappellerai qu'une partie des travaux du canal Welland a été exécutée sous le gouvernement dont j'étais membre et une autre partie a été exécutée plus tard, sous un autre gouvernement. Je remercie l'honorable député de son interpellation mais peut-être pourrais-je y répondre à la fin de mes observations.

Comme je l'ai fait remarquer, j'ai fait consigner dans le hansard le coût estimatif que j'avais présenté à la Chambre en 1952. Cette évaluation avait été faite par M. Lindsay qui m'a fourni les chiffres et elle représentait le coût de la voie maritime de Montréal jusqu'au lac Erié, aux termes de l'accord conclu avec la province d'Ontario. Je voudrais déposer cette estimation. Elle est intitulée "Extrait d'un rapport intitulé 'Canalisation du système des Grands-Lacs et du Saint-Laurent —résumé' par Guy A. Lindsay, directeur, division des entreprises spéciales, ministère des Transports, Ottawa, le 22 décembre 1951". En fonction de l'accord de 1951 avec l'Ontario, cette étude évalue le coût de la voie maritime canadienne à \$245,993,000. Du consentement du comité, j'aimerais déposer cette estimation.

M. le président suppléant: L'honorable député veut-il que ce document figure au hansard?

L'hon. M. Chevrier: Oui.