

INITIATIVES PARLEMENTAIRES—BILLS PUBLICS

BILL RELATIF À L'ADMINISTRATION DU PONT BLUE WATER

MODIFICATION PORTANT SUR LA REMISE DES COMPTES DE L'ADMINISTRATION À L'AUDITEUR GÉNÉRAL DU CANADA ET SUR LA PRÉSENTATION D'UN RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT

M. Mac T. McCutcheon (Lambton-Kent) propose Que le bill C-16, tendant à modifier la loi sur l'administration du pont Blue Water (comptabilité publique), soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, en me prononçant en faveur du bill C-16, je crois utile de passer en revue certains des événements qui ont abouti à la situation actuelle. Le 30 avril 1964, j'avais le plaisir d'appuyer la motion de M. Walter Foy, alors député de ce qu'on appelait alors Lambton-Ouest, au sujet du bill S-4 concernant le pont international, dit Blue Water, de la rivière Sainte-Claire. On avait présenté ce projet de loi parce qu'on avait jugé nécessaire de charger quelqu'un de l'entretien du pont.

• (1600)

Ce serait peut-être utile de préciser que ce pont, construit en 1938, grâce à l'appui financier du gouvernement, a amorti sa dette en 23 ans. Il fonctionnait alors sous la direction de la Michigan State Bridge Commission. Une fois la dette épongée, le United States Bureau of Public Roads décrétait que des subventions fédérales destinées à l'aménagement de la grande route du Michigan seraient retenues en vertu de l'entente initiale, laquelle précisait qu'il n'y aurait pas de droits de péage pour les ponts et routes du Michigan. En outre, le village de Point Edward, en Ontario, n'avait pas perçu de taxes pour les terrains industriels d'une très grande valeur où sont situées les approches canadiennes de ce pont. En outre, il n'y a pas eu pour ainsi dire de travaux d'entretien d'effectués pendant cette période. C'est le ministère de la Voirie de l'Ontario qui s'est chargé de faire gratuitement le peu qui s'est fait. Le gouvernement fédéral a fourni l'éclairage et le chauffage au bureau de la douane et de l'immigration.

Compte tenu de ces faits, j'étais très heureux de parrainer le bill. Les journaux locaux nous félicitèrent, le député de Lambton-Ouest et moi-même, de la collaboration dont nous avons fait preuve à l'époque et qui eut pour résultat que la mesure fut adoptée par la Chambre en un temps record, de fait, en moins d'une demi-heure.

Je croyais naïvement que la commission créée pour administrer le pont serait composée de citoyens éminents de la région. La liste de ses membres a fini par prendre l'allure d'un almanac des huiles libérales de Sarnia. En homme politique pratique, j'ai bien compris ce qui s'était produit, mais j'ai supposé tout simplement que c'était inévitable. La commission se chargea dès le début de réimposer le péage. Les taux furent plus élevés qu'on ne l'avait envisagé à l'origine, mais furent acceptés comme étant nécessaires pour assurer l'entretien. Les relevements se succédèrent d'année en année, et à titre de parrain du projet de loi autorisant sa création, je me suis demandé si cet organisme semi-public finirait un jour par préparer un état financier sérieux.

Je crois, pour ma part, que la commission fonctionnait d'une façon assez sérieuse, mais en 1970, des rumeurs ont commencé à circuler à propos des comptes de frais de représentation, de voyages à l'étranger, et le reste, de la

part des membres de la Commission du pont. Elles furent probablement déclenchées par l'annonce de hausses de tarifs. Je me suis senti moralement responsable lorsque le conseil de ville de Sarnia, dans une lettre en date du 8 octobre 1970, demanda qu'on lui fournisse certains renseignements d'ordre financier et qu'on lui dise pourquoi la Commission des transports n'avait pas fait publier un avis public d'une audience concernant l'imposition de péages plus élevés. La réponse à cette demande du conseil est intéressante, monsieur l'Orateur. Je voudrais citer un extrait de cette lettre envoyée le 14 octobre par le président, M. John Blunt, au gérant de la ville de Sarnia, M. Given:

Vous n'êtes pas sans savoir que l'Administration du pont Blue Water a été établie en vertu d'une loi du Parlement comme organisme privé chargé de la gestion et de l'exploitation du pont. Nous ne constituons donc pas, au vrai sens des termes, un organisme public et nous ne sommes pas des agents de la Couronne. Par conséquent, nous ne sommes pas tenus de publier nos rapports financiers, même si nous déposons des états annuels statutaires auprès de l'auditeur général.

Dans un alinéa subséquent, la lettre disait:

Je serais heureux de vous rencontrer ainsi que votre conseiller juridique à n'importe quel moment qui vous conviendra pour vous donner plus de renseignements, y compris des détails d'ordre financier, mais de tels entretiens doivent demeurer confidentiels.

A propos de cette attitude, j'ai fait inscrire une série de questions au *Feuilleton* afin de mettre les choses au point. Cela se passait le 12 novembre 1970. J'ai aussi fait inscrire un avis de motion portant production de documents. Six mois plus tard, j'ai obtenu ce que je pourrais appeler des non-réponses à mes questions. Les réponses suivantes me sont parvenues le 26 mai 1971 et je les joins à la question à laquelle elles se rapportent:

QUESTION: A quelles dates le gouverneur en conseil, ou une autorité désignée, a-t-il ordonné à l'administration du pont Blue Water de mettre à la disposition des autorités ses registres démontrant le coût administratif et ses registres de recettes et dépenses, conformément à l'article 19(1) de la loi sur l'administration du pont Blue Water?

RÉPONSE: Conformément aux impératifs fixés par le gouvernement canadien et à ses responsabilités, l'Administration du pont Blue Water a présenté au gouvernement certaines données financières se rapportant aux péages, et ceci en vertu des dispositions contenues dans la loi sur les chemins de fer. Jusqu'à ce jour, aucune nouvelle demande de renseignements n'a été faite en vertu de la clause habilitante contenue dans la loi sur les chemins de fer, article 19, paragraphe 1, alinéa a),

QUESTION: A quelles dates l'administration du pont Blue Water a-t-elle fourni au gouverneur en conseil ou à son mandataire des rapports spécifiés, détaillés et vérifiés de toutes les recettes et dépenses de l'administration du pont, comme le veut l'article 19(2)a) de la loi?

RÉPONSE: Sans objet.

QUESTION: A partir de 1964, de quelles années les comptes de l'administration du pont Blue Water ont-ils été vérifiés par des personnes désignées par le gouverneur en conseil, ou son mandataire, aux termes de l'article 19(2)b) de la loi?

RÉPONSE: Personne n'a été nommé pour cette charge.

QUESTION: L'auditeur général a-t-il récemment demandé au ministère compétent les renseignements, les rapports et les explications au sujet du fonctionnement de l'administration du pont Blue Water?

RÉPONSE: Non.

Comparez ces déclarations que j'ai reçues en réponse à mes questions avec celles de M. Blunt, président de l'Administration du pont au Conseil municipal de Sarnia. Prenez ma question et la réponse au sujet de l'Auditeur général—personne n'avait demandé de renseignements et aucun n'a été reçu non plus. Comparez-la avec la déclaration de M. Blunt dans sa lettre à la ville de Sarnia dans