

dispositions, mais malheureusement celles-ci ne prévoient rien qui puisse aider le gouvernement fédéral à décider ce qu'il y aurait lieu de faire à propos du pont.

Je soulignerai, toutefois, que le pont du canal nord, comme celui du canal sud avaient été aménagés en tant que partie intégrante d'une ligne de chemin de fer. A l'origine, ils n'étaient pas destinés à la circulation routière. En réalité, je crois comprendre que, lorsqu'il y a un train sur le pont, les véhicules ne peuvent y passer. Le député comprendra donc que cela remonte à un certain temps.

**M. Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce):** Oui, je crois connaître le pont dont il s'agit, et il n'est pas très grand; ce n'est pas un pont dont il y a lieu d'être fier. Je crois, en effet, que le seul pont dont l'aspect et l'aménagement sont pires est le pont Victoria, près de Montréal; mais ce n'est là qu'une opinion personnelle.

Cependant, voici ce que je voulais savoir: lors du renouvellement du bail en 1950, a-t-on demandé, d'une façon quelconque, l'approbation préalable du gouvernement fédéral?

**L'hon. M. Marler:** Je ne veux pas laisser sans commentaires les remarques de l'honorable député au sujet du pont Victoria. Je ne considère pas le pont Victoria comme un pont aussi moderne que le pont Jacques-Cartier, à Montréal. Mais, quoi qu'il en soit, les gens de Montréal semblent assez contents que le pont Victoria soit là. Pour ma part, je pense que le public est assez heureux de voir qu'il y a plus d'aménagements sur le pont Victoria, malgré ce que vient de dire l'honorable député.

Je ne veux pas faire de digression, monsieur le président, parce que je sais que le pont Victoria n'est pas visé dans cette mesure. Je ne veux pas chercher à étendre le cadre du débat pour traiter cette question, mais, si mon honorable ami de Notre-Dame-de-Grâce aime en parler lorsque le comité sera saisi de mes crédits, je serai très heureux d'en discuter avec lui aussi complètement qu'il le désirera. C'est tout simplement parce que j'estime que le sujet est en dehors du cadre de cette résolution que je résiste à la tentation de dire ce que je pense.

**M. Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce):** Nous confirmerons cette date dès maintenant. J'attends l'occasion propice.

**L'hon. M. Marler:** Je ferai de mon mieux, malgré les remarques de l'honorable député, pour dormir profondément d'ici là. Quand les faits seront connus, on constatera, même si l'honorable député n'en est peut-être pas convaincu, que les gens qui aborderont la question sans idées préconçues conclueront

que ce qui a été fait présente certains avantages.

J'aimerais répondre à la question du député au sujet du bail. Je dirai toutefois que les deux ponts appartiennent à la *New York Central Railway* ou à une filiale, et que le gouvernement fédéral n'était pas partie au renouvellement du bail en 1950. La société ferroviaire n'avait pas besoin du consentement fédéral pour donner la propriété à bail. J'ai l'impression que les propriétaires du pont songeaient à faire des dépenses plutôt considérables à l'époque et ont négocié pour 25 ans un renouvellement du bail afin d'avoir l'occasion de récupérer leur nouveau placement sur une plus longue période.

**M. Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce):** Un mot encore. La motion est piètrement rédigée, ayant nettement laissé à certains d'entre nous l'impression que l'Administration de la voie maritime recevait l'autorisation de construire, d'entretenir et d'exploiter des ponts, au pluriel, et peut-être autant de ponts qu'elle désirerait en construire sans se présenter derechef à la Chambre. Cette déclaration figure en clair dans la première phrase de la motion dont voici la teneur:

Qu'il y a lieu de présenter une mesure législative aux fins d'accorder à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent le pouvoir de construire, d'entretenir et d'exploiter des ponts internationaux comme l'autorise spécifiquement la loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que de construire, d'entretenir et d'exploiter des ouvrages s'y rattachant.

J'attire tout particulièrement l'attention sur le fait que les mots "ponts" et "ouvrages" sont au pluriel. Quiconque lit cela en retire infailliblement l'impression qu'il s'agit d'une résolution à portée générale. Or le ministre nous laisse entendre que cette résolution, et le bill lorsqu'il sera présenté, ne viseront qu'un seul et unique pont, et que si l'on construit de nouveaux ponts, il faudra que le Gouvernement redemande à la Chambre de nouvelles autorisations.

Pour ma part, je suis très heureux qu'il en soit ainsi. Je n'ai jamais aimé, et je ne pense pas y parvenir un jour, le genre de lois à portée générale qui remettent entre les mains d'un organisme gouvernemental auxiliaire des initiatives qui appartiennent de droit au Parlement. Le Gouvernement a été assez porté à agir ainsi dans le passé. Il semble toutefois que dans le cas présent il ne va pas en faire autant, mais cela ne m'empêche pas de penser que lorsqu'une résolution est présentée à la Chambre elle devrait être rédigée de telle sorte que nous puissions comprendre ce qu'elle signifie et le but qu'on lui assigne avant qu'elle n'arrive à la Chambre et que le ministre en refasse l'exposé en des termes qui, en l'occurrence,