

Nous avons ici des états de compte exacts de chaque montant, certifiés par quatre signatures et la vérification de l'auditeur, et un chèque annulé dans le cas de chaque dépense. Nous avons un rapport signé vérifié et détaillé de l'état des dépenses de chaque commissaire, avec les pièces justificatives pour tout voyage d'affaires entrepris par un commissaire ou un employé.

On espère, dit-on dans la lettre, que le député acceptera l'invitation. Cela ne répond pas à la question du député mais nous démontre à quel point les membres de la Commission et les administrateurs du pont ont les mains liées par l'article 19(1). Ils se sont efforcés d'assurer le fonctionnement aux termes des dispositions imposées par la loi. Ils ne dissimulaient donc rien mais voulaient indiquer qu'ils agissaient ouvertement, sans rien cacher mais qu'ils n'étaient pas autorisés à faire ce que nous estimons nécessaire. Le député de Lambton-Kent présente donc fort à propos le bill C-16, où cette question est traitée dans son ensemble. Le député ne fait que proposer une autre méthode qui serait selon lui préférable à celle qui est actuellement prévue à l'article 19(1) du bill.

On m'a appris cependant que le gouvernement est très content de l'opinion du député quant à la loi sur l'administration du pont Blue Water, mais qu'il ne voit pas la nécessité des amendements que propose le député. En fait, j'ai le plaisir d'annoncer à la Chambre qu'en conformité de l'article 19 de la loi sur l'administration du pont Blue Water, celui-là même que le député veut remplacer, on travaille actuellement à la rédaction d'un décret du conseil qui obligerait l'Administration du pont à présenter chaque année un rapport financier vérifié au ministre des Transports. Je trouve qu'il est temps que cela se fasse, mais de toute façon, on y veille.

J'accepte l'appui que m'a prêté le député quand j'ai posé ces questions au sujet du bill et dans les conversations que nous avons eues privément ainsi qu'à la radio et devant les caméras de télévision. Tout le monde est bien d'accord. Une telle procédure serait conforme à la pratique relative aux organismes de la Couronne qui retirent des revenus. L'amendement du député amènerait l'Administration du pont à présenter ses rapports financiers à l'Auditeur général. Soit dit en toute déférence, à mon avis, l'Auditeur général est responsable de la vérification des fonds publics, des fonds provenant des impôts, mais non pas de la vente des services par une entité qui n'est pas un ministère de l'État.

La proposition que j'ai exposée reflète mieux, je pense, la pratique établie depuis longtemps au Canada. Je crois que le député de Lambton-Kent a montré qu'elle répondrait mieux à ses besoins, puisque nous suivrions la pratique établie depuis longtemps au Canada. Notre objectif est le même. Les moyens sont légèrement différents, mais, à mon avis, le député reconnaîtra que ce décret du conseil répond bien à l'objectif qu'il vise en présentant le bill C-16.

L'amendement proposé par le député présente une légère lacune à un autre point de vue, d'ailleurs peu important. Il demande la présentation des rapports financiers de l'Administration aux États-Unis. Il est vrai que la loi pertinente envisage l'établissement d'une Administration internationale, mais, de fait, les États-Unis, en particulier le Michigan, ont décidé de ne pas établir d'administration conjointe du pont. L'Administration du pont Blue Water est donc une entité purement canadienne et ses rapports financiers doivent être soumis seulement au gouvernement du Canada. Peut-être le député envisageait-il et espérait-il, comme moi, une administration conjointe plutôt qu'une administration du seul côté canadien.

De crainte qu'on ne pense que depuis 1964, alors que la loi sur l'Administration du pont Blue Water a été adoptée, le gouvernement ignore les obligations financières de l'Administration, je veux faire clairement comprendre qu'il n'en est pas ainsi. L'article 9 de la loi sur les chemins de fer, et si on trouve quelque chose à redire, il suffit de lire cet article-là, accorde expressément à la Commission canadienne des transports compétence et contrôle sur les péages à imposer pour la circulation sur les ponts internationaux et exige que toute administration d'un pont présente son barème de péages accompagné d'un état financier à la Commission afin qu'il soit dûment évalué.

• (1630)

Le gouvernement était donc pleinement conscient des opérations financières de l'administration. En outre, quoique veut contester le tarif des péages du pont Blue Water ou de tout autre pont international peut le faire en s'adressant de la manière habituelle à la Commission canadienne des transports qui est habilitée à convoquer une audience publique en vue d'examiner les droits de péage. On a dit que cela n'avait pas été fait. C'est faux. Après la création de l'Administration du pont Blue Water et après ses études préliminaires et ses premiers travaux de gestion, on a demandé une audience publique. La Commission canadienne des transports en a tenu une à Sarnia, en 1965, je crois. Je n'en connais pas la date précise, mais je sais qu'une audience publique a eu lieu à cette époque. A titre d'avocat de la corporation du comté de Lambton, je le sais.

Mon ami a laissé entendre, et il aurait dû le faire par écrit quand tous deux nous croyions à la venue d'élections, que les membres de l'Administration du pont Blue Water sont tous des gros bonnets libéraux. On pourrait attribuer cet état de choses à un revirement car, de 1942 à 1962, c'étaient des députés conservateurs qui siégeaient à l'Assemblée provinciale comme au Parlement fédéral. Toutes les nominations de conservateurs avaient été faites à cette époque. Il ne restait que des libéraux. Nous avons pu choisir des hommes merveilleux. Ils ont accompli un travail admirable.

Il y a un poste vacant à l'heure actuelle au sein de l'Administration du pont Blue Water. Au moins 27 noms m'ont été proposés. Je suis flatté qu'un de mes collègues conservateurs, un avocat, m'ait proposé sept candidats. Le député aura une surprise agréable si l'on accepte ma recommandation, que ce ne soit pas un libéral notoire en particulier. Nous aurons au moins un membre reconnu d'un autre parti.

Je remercie le député d'avoir présenté ce bill. Il est sûrement valable. Toutefois, j'estime que nous n'en avons vraiment pas besoin, étant donné les renseignements que j'ai obtenus du ministère des Affaires extérieures et le fait que l'on rendra un décret du conseil pour atteindre les buts que le député et moi-même nous nous sommes fixés. D'autres voudront probablement faire des commentaires au sujet du bill.

Je ne m'étais pas rendu compte de l'intérêt qu'on portait au pont Blue Water. Je viens d'une région où coulent les eaux magnifiques de la rivière Sainte-Claire et du lac Huron. Je ne possède pas les statistiques—l'honorable député de Lambton-Kent les a peut-être données dans son discours—mais il y a des milliers de touristes qui traversent ce pont chaque année. C'est peut-être pour cette raison qu'il y a plus de gens que d'habitude à la Chambre à cette heure tardive par un vendredi après-midi. Ils veulent entendre parler du pont Blue Water.