

**M. Nesbitt:** Ainsi que l'a signalé le ministre, l'Administration de la voie maritime n'est pas une entreprise de construction de ponts, sauf lorsque la voie maritime elle-même rend un pont nécessaire. Je crois qu'on pourrait déduire de cela d'autres conséquences d'ordre plus général.

L'accroissement du trafic entre l'océan et les lacs et la plus grande dimension des navires vont créer une foule de nouveaux problèmes, dont bon nombre ne peuvent être prévus à l'heure actuelle. S'il doit y avoir d'autres ponts internationaux, que construiront soit l'initiative privée soit le secteur public, il me semble que l'Administration de la voie maritime devrait voir à disposer d'un large droit de surveillance à l'égard de ces ponts. Alors que la voie maritime servira à un plus grand nombre de navires, et à des navires de plus fort tonnage, qu'ils soient Canadiens ou étrangers, il conviendrait de confier à l'Administration de la voie maritime l'autorité sur tout pont aménagé au-dessus du Saint-Laurent depuis Kingston jusqu'à Montréal, et même au delà.

Toutes sortes de difficultés pourront se présenter, que nous ne saurions distinguer en ce moment. Certains indices permettent de croire que le pont d'Ogdensburg sera peut-être construit. Quelle sera l'autorité de l'Administration de la voie maritime pour ce qui est de la hauteur des ponts, par exemple? Encore une fois, les problèmes seront multiples et divers. Un pont peut nuire au trafic, par exemple. Le ministre peut-il nous donner quelque assurance sur ce point ?

**L'hon. M. Marler:** J'appelle l'attention du député sur le libellé du projet de résolution. Il permet de se faire une idée du projet de loi dont il sera suivi. Ainsi, la première partie se lit ainsi:

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 exploiter des ponts internationaux comme l'autorise spécifiquement la loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Ces mots indiquent clairement, à mon avis, qu'il faudra une autorisation bien précise. On a parlé du pont au-dessus du goulet Polly. Je crois que, si l'on décidait plus tard (je ne m'attends pas à cela dans le moment) que l'Administration de la voie maritime devrait être chargée de la construction d'un autre pont international, il faudrait modifier la loi précisément pour cela. J'espère que cela répond à la question.

**M. Nesbitt:** Non pas exactement à ce à quoi je songeais. Si l'on construit d'autres ponts internationaux sur le Saint-Laurent, que ce soit une entreprise privée ou un organisme d'État, mais pas l'Administration de

[L'hon. M. Marler.]

la voie maritime elle-même, qui exécute cette entreprise, quelle autorité exercera l'Administration de la voie maritime sur ces ponts?

**L'hon. M. Marler:** L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent n'exerce pas d'autorité de cette sorte. Le secteur particulier du Saint-Laurent qui nous intéresse ne comprend pas toutes les eaux navigables au Canada. D'une façon générale, la compétence de l'Administration s'étendra vers l'ouest à partir du port de Montréal jusqu'à l'extrémité du canal Welland mais ce n'est pas l'Administration qui approuve le plan. C'est une tâche qui incombe au ministère des Travaux publics en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables. Cette loi exige que la hauteur d'un pont au-dessus d'un cours d'eau navigable soit telle qu'elle ne nuise pas à la navigation. Ce n'est pas une fonction qui incombe proprement dit à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui doit remplir des fonctions administratives déterminées. On exerce sous l'empire de la loi une surveillance générale afin de protéger la navigation contre les erreurs du génie ou l'enthousiasme excessif des constructeurs de pont. On trouve à la loi que je viens de citer les dispositions relatives à cette surveillance.

**M. Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce):** Monsieur le président, le ministre nous a donné à entendre que le bail relatif aux ponts actuels de Cornwall devait expirer en 1957 mais qu'il a été renouvelé en 1950 pour n'expirer qu'en 1982. Entre quelles parties le contrat de location a-t-il été conclu?

**L'hon. M. Marler:** Le bail a été conclu entre le chemin de fer *New York Central*, une filiale de cette société dont le nom m'échappe, et le locataire, qui est la *Cornwall International Bridge Company*. Sauf erreur, telles sont les trois parties au bail qui a été négocié, je crois en 1950.

**M. Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce):** Le gouvernement fédéral est-il, de quelque façon, partie à ce bail? Autrement dit, le pont a dû être construit au su du gouvernement fédéral et avec son assentiment. Le gouvernement fédéral se trouve-t-il, de quelque façon, partie à ce bail?

**L'hon. M. Marler:** Si ma mémoire ne me fait pas défaut, monsieur le président, le pont jeté sur le canal nord, et la partie canadienne du pont qui enjambe le canal sud ont été aménagés en vertu d'une loi adoptée il y a bon nombre d'années. Je ne voudrais pas l'affirmer comme ayant été vérifié tout récemment, mais j'ai l'impression que la mesure date de 1887. Elle contenait bien des