

tions, le nouveau gouvernement, dont je ferai partie, veillera à ce que le projet de loi soit adopté sans tarder.

**M. Jack Cullen (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources):** Monsieur l'Orateur, je suis très encouragé d'entendre que les libéraux ont repris espoir au point que le député de Lambton-Kent (M. McCutcheon) a jugé bon d'annoncer qu'il va s'inscrire au parti libéral et faire partie du gouvernement après les prochaines élections. Je crois que nous avons tous deux écrit nos discours ce matin lorsque nous pensions que des élections allaient être annoncées à 2 heures cet après-midi.

Sérieusement, je dois avouer que j'ai craint que le tour de ce bill ne viendrait pas au cours de cette session et que nous n'aurions pas l'occasion d'en débattre. Quiconque a étudié l'histoire du pont Blue Water—comme je l'ai fait—doit admettre que feu Ross W. Gray, C.R., qui fut député libéral au Parlement de 1927 à 1942, fut l'un des principaux responsables de sa construction. J'ai eu l'honneur de faire mon apprentissage auprès de M. Ross Gray et plus tard de travailler avec lui dans le domaine juridique et de cette association, tant comme collègue en matière juridique qu'en tant qu'ami intime, j'ai beaucoup appris sur les tribulations auxquelles M. Gray a dû faire face lorsqu'il s'efforçait de convaincre le pouvoir à l'époque de la nécessité de cet ouvrage. Je me souviens parfaitement de l'album que possédait M. Gray et qui montrait les différentes étapes de la construction et je ne pouvais m'empêcher d'être étonné de la prévoyance dont ont fait preuve M. Gray et les gouvernements d'alors en entreprenant un projet de cette ampleur.

• (1620)

La convention signée à ce moment-là prévoyait notamment que le péage cesserait aussitôt que les obligations seraient rachetées et les dettes du pont réglées. Elle prévoyait également que, tous les ans, le village de Point Edward toucherait \$5,000 en guise d'impôts. Le 1<sup>er</sup> juin 1961, les conditions posées à la commission étaient remplies.

Si nous remontons à ce moment précis, exerçant alors le droit et remplissant les fonctions de conseil auprès de l'Administration—je sais donc ce que je dis—l'ancien député de Lambton-Ouest, M. Walter Foy, et le député de Lambton-Kent (M. McCutcheon) qui l'est toujours d'ailleurs, ont jugé nécessaire d'établir l'Administration du pont Blue Water et d'autoriser le paiement d'impôts au village de Point Edward qui serait en rapport avec les valeurs détenues par ladite Administration.

Le ministre des Transports de l'époque, lorsqu'il a proposé la deuxième lecture du bill S-4, a demandé au député de Lambton-Ouest, qui connaissait à fond la question, d'expliquer le bill et les raisons sur lesquelles il s'appuyait. Je crois que c'est à l'honneur de ces deux hommes, de deux partis différents, d'avoir collaboré dans l'intérêt de la région. Le ministre des Transports rendait hommage au député de Lambton-Ouest, M. Foy, en le choisissant pour présenter le bill à cause de sa compétence en la matière.

Le député de Lambton-Ouest savait que le village de Point Edward serait lésé, ne recevant plus de recettes, ni de subventions gouvernementales, ni du fisc et en outre, lui-même et le député de Lambton-Kent reconnaissaient la nécessité de créer une administration du pont Blue Water afin d'entretenir et d'exploiter le côté canadien de ce pont. Le député de Lambton-Ouest déclarait le 30 avril 1964, comme en fait foi le hansard à la page 2898:

[M. McCutcheon.]

Dans l'accord original, le village de Point Edward devait toucher un montant annuel de \$5,000 en remplacement d'impôts. L'accord primitif ne prévoyait pas la nomination de Canadiens à la Commission du pont, bien que celui-ci soit international.

En outre, l'accord stipulait qu'au moment où les obligations et la dette à l'égard du pont seraient échues et remboursées, on supprimerait les droits de péage. C'est ce qui s'est passé en 1961. Le député de Lambton-Ouest à l'époque a fait à peu près le même exposé que le député de Lambton-Kent aujourd'hui. Ce dernier appuie le bill et les arguments invoqués par l'ancien député, comme en fait foi le hansard de ce jour-là à la page 2763.

Voilà donc deux députés qui ont compris la nécessité de travailler ensemble. Il y avait certainement unanimité à ce moment-là et, comme l'a dit le député de Lambton-Kent, le bill a été soigneusement examiné au Sénat. Je suppose que lui aussi l'avait soigneusement examiné puisqu'il l'appuyait. Il convient donc que le député de Lambton-Kent présente le bill cette fois-ci pour pouvoir combler les lacunes qu'il a décelées dans les dispositions du bill S-4.

J'ai moi aussi une certaine appréhension au sujet des dispositions de l'article 19 parce qu'il mettait l'Administration du pont Blue Water dans une situation plutôt difficile en stipulant qu'elle ne pouvait pas, et elle ne peut toujours pas le faire, présenter des états financiers au public, mais uniquement aux personnes désignées par le gouverneur en conseil. Cette administration était prête à le faire n'importe quand.

En préparant mon discours au sujet de ce bill, je n'avais aucune idée de la position qu'adopterait le député de Lambton-Kent, mais j'étais convaincu qu'il n'allait pas laisser entendre que le pont était mal administré ou que des fonds avaient été utilisés à mauvais escient. Je me suis réjoui, cet après-midi, de l'entendre dire qu'il ne portait pas de telles accusations. Il a déclaré au contraire que le pont était admirablement bien administré, mais que le problème résidait dans le moyen de faire connaître cette comptabilité au grand public. Ses instances ne visaient qu'à corriger cette lacune de l'article 19(1).

Il s'est rendu compte, au cours de mes entretiens antérieurs, que la question me préoccupait et que j'ai aussi souligné au ministère des Transports et au ministère des Affaires extérieures la nécessité de modifier cet article, ne serait-ce que pour protéger les intérêts de ceux qui bénévolement prêtent leurs services à l'Administration du pont Blue Water.

Lorsque le député de Lambton-Kent demanda des explications, l'Administrateur général du pont d'alors lui écrivit une lettre en date du 15 juin 1971. Le député l'interprète d'une façon tandis que je l'interprète d'une autre. L'Administrateur de la Commission du pont Blue Water, qui doit respecter les directives imposées à l'article 19(1), lui écrivit que l'Administration ne pouvait publier ses états financiers et ne devait les faire connaître qu'aux personnes désignées par le gouverneur en conseil mais qu'elle était disposée à le faire dès qu'elle recevrait l'autorisation voulue. Il ajoute dans la lettre qu'étant donné l'intérêt que le député porte au bill, l'Administration aimerait qu'il soit au courant de toute la situation.

J'aimerais vous citer un des passages que le député n'a pas jugé bon de nous lire.

C'est dans cet esprit que les membres de l'Administration vous invitent à visiter les bureaux du pont, à en voir le fonctionnement sous tous ses aspects, à vous entretenir avec les commissaires que vous aimeriez voir ou l'Administrateur général ou le trésorier ou les vérificateurs, W. L. Smith & Co., et à y recevoir des réponses détaillées à toutes les questions qu'il vous plaira de poser au sujet du fonctionnement passé ou actuel.