



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Wednesday, November 8, 2006
Tuesday, November 21, 2006
Wednesday, November 22, 2006

Issue No. 5

First, second and third meetings on:

Bill C-3, An Act respecting international bridges
and tunnels and making a consequential
amendment to another act

APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport,
Infrastructure and Communities

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 8 novembre 2006
Le mardi 21 novembre 2006
Le mercredi 22 novembre 2006

Fascicule n° 5

Première, deuxième et troisième réunions concernant :

Le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts
et tunnels internationaux et modifiant
une loi en conséquence

COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député,
ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Champagne, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(or Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Comeau substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*November 8, 2006*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Comeau (*November 9, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Champagne, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(ou Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Comeau est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 8 novembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Comeau (*le 9 novembre 2006*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Tuesday, October 24, 2006:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Eyton, seconded by the Honourable Senator Angus, for the second reading of Bill C-3, An Act respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another Act.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Tkachuk, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 24 octobre 2006 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Eyton, appuyée par l'honorable sénateur Angus, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Tkachuk, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, November 8, 2006
(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:45 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Champagne, P.C., Comeau, Dawson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (9).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 24, 2006, the committee began its consideration of Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act.

APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities

WITNESSES:*Transport Canada:*

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs;

Brian E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs;

Alain Langlois, Counsel, Legal Services.

The minister made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 8:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 21, 2006
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (11).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 8 novembre 2006
(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Champagne, C.P., Comeau, Dawson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (9).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 octobre 2006, le comité entreprend son examen du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :*Transports Canada :*

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres;

Brian E. Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts;

Alain Langlois, avocat, Services juridiques.

Le ministre fait une déclaration d'ouverture puis, aidé des autres témoins, répond aux questions.

À 20 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 21 novembre 2006
(16)

traduction

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Champagne, C.P., Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (11).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 24, 2006, the committee continued its consideration of Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act.

WITNESSES:

Bridge and Tunnel Operators Association:

Thomas E. Garlock, President;

Ron Rienas, General Manager, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority.

Mr. Garlock made an opening statement and, together with Mr. Rienas, answered questions.

At 10:40 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 22, 2006

(17)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 12:05 p.m., in room 356-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (10).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 24, 2006, the committee continued its consideration of Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act.

WITNESSES:

City of Windsor:

His Worship Eddie Francis, Mayor.

David Estrin, Legal Counsel.

Mr. Francis made an opening statement and, together with Mr. Estrin, answered questions.

At 1:12 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 octobre 2006, le comité poursuit son examen du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

TÉMOINS :

Association des administrateurs des ponts et des tunnels :

Thomas E. Garlock, président;

Ron Rienas, directeur général, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority.

M. Garlock fait une déclaration d'ouverture puis, aidé de M. Rienas, répond aux questions.

À 10 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 22 novembre 2006

(17)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 12 h 5, dans la salle 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (10).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 octobre 2006, le comité poursuit son examen du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et les tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

TÉMOINS :

Ville de Windsor :

Son honneur M. Eddie Francis, maire;

David Estrin, conseiller juridique.

M. Francis fait une déclaration d'ouverture puis, aidé de M. Estrin, répond aux questions.

À 13 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 8, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act, met today at 6:45 p.m. to consider the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) presiding.

[*Translation*]

The Chairman: The meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications will now come to order. Today, we welcome Mr. Lawrence Cannon, Minister of Transport. Accompanying him are Ms. Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Program, Mr. Bryan E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs, and Mr. Alain Langlois, Legal Counsel for the Department. Welcome to all of you. You have the floor, Minister.

[*English*]

Hon. Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Honourable senators, it is with pleasure that I appear before you again, this time to discuss specifically Bill C-3, a bill referred to you by the Senate for your consideration.

To the best of my knowledge, this is the first time that the Senate and this committee have been asked to review a bill that deals with international bridges and tunnels. There were previous bills, Bill C-26 and Bill C-44, to be exact, but those bills died on the House Order Paper and therefore did not make it to the Senate.

I would suggest, Madam Chairman, that Bill C-3 goes further and is more complete than the other bills. I am therefore proud to speak to you about this bill this evening.

The last time I appeared before you, I spoke about strengthening our national transportation system through the adoption of strong federal policies and legislation. I also spoke to you about the importance of trade corridors to our country's economic well-being and the need to ensure that a safe, efficient, secure and sustainable transportation system is in place to support these trade corridors.

Of the many legislative initiatives introduced by my department this year, Bill C-3 touches upon all these issues. Bill C-3 applies to all of Canada's international bridges and tunnels. The bill does not differentiate between small or large bridges and tunnels; between those that carry vehicles, trains or both; or between those that are owned publicly or privately. The reason for this is simple: under the Constitution, the federal government is responsible for all these structures, no matter what shape or form they come in.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 8 novembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 45 afin d'étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente : Je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Aujourd'hui, nous souhaitons la bienvenue à M. Lawrence Cannon, ministre des Transports. Il est accompagné par Mme Evelyn Marcoux, directrice générale, programmes des infrastructures terrestres, de M. Bryan E. Hicks, directeur, politiques et programmes des ponts, ainsi que de M. Alain Langlois, conseiller juridique du ministère. Bienvenue à tous. Nous vous donnons maintenant la parole, monsieur le ministre.

[*Traduction*]

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Honorables sénateurs, c'est avec plaisir que je me présente de nouveau devant vous pour vous parler cette fois-ci du projet de loi C-3, Loi sur les ponts et tunnels internationaux, dont le Sénat vous a saisi à des fins d'étude.

À ma connaissance, c'est la première fois que l'on demande au Sénat et à votre comité d'examiner un projet de loi traitant des ponts et tunnels internationaux. Deux anciens projets de loi, à savoir les projets de loi C-26 et C-44, sont morts au Feuilleton à la Chambre des communes et, par conséquent, ne se sont pas retrouvés devant le Sénat.

J'estime, madame la présidente, que le projet de loi C-3 va beaucoup plus loin et est plus complet que ces autres projets de loi et c'est pourquoi je suis fier de vous le présenter ce soir.

La dernière fois que je me suis adressé à vous, j'ai discuté du renforcement de notre réseau de transport national grâce à l'adoption de politiques et de lois fédérales solides. J'ai également discuté de l'importance des corridors commerciaux pour la prospérité économique de notre pays et de la nécessité d'assurer qu'un réseau de transport sécuritaire, efficace, sûr et durable est en place pour appuyer ces corridors commerciaux.

De toutes les multiples mesures législatives présentées par mon ministère cette année, le projet de loi C-3 traite de l'ensemble de ces questions. Il s'applique à tous les ponts et tunnels internationaux du Canada. Le projet de loi n'établit pas de distinction entre les petits ou les grands ponts et tunnels, entre ceux sur lesquels circulent des véhicules, des trains ou les deux, ou entre ceux de propriété publique ou privée. La raison en est simple : en vertu de la Constitution, le gouvernement fédéral est responsable de ces structures dans leur intégralité, peu importe leur forme.

[Translation]

To date, no law has been adopted by Parliament that has clarified the extent of the federal government's role when it comes to international bridges and tunnels in general, and that provides the government with concrete tools with which to consistently exercise this jurisdiction. The tools provided by Bill C-3 include the establishment of administrative processes for approving the construction of new bridges and tunnels. Also included are the powers to make regulations in the areas of security and safety, operation and use, and repair and maintenance, and certain extraordinary powers, such as the power to make ministerial orders for necessary repairs, and emergency directions in the face of security threats.

Honourable senators, in your review of this bill, you will learn that over the years, over 50 special acts of Parliament have been adopted to deal with half that number of bridges and tunnels. In most cases, these special acts were enacted for the purpose of approving the original construction of these structures, and rarely did they focus on issues such as safety and security. Regrettably, times have changed and Bill C-3 is needed to address these issues.

On the issue of security, the last time I was before you, I made reference to this government's commitment to invest in national security. Border security, in particular, is a priority of this government. At least since 9/11, the issue of security has also been a priority for the owners and operators of Canada's international bridges and tunnels. Many have invested significant time and resources in improving the security of their structures.

The reality of today is that these security measures must be regularly assessed and updated to meet new security threats. Bill C-3 would enable the government to play a greater oversight role in this area. It will promote the sharing of security information between the government and the bridge and tunnel owners and operators, and will empower the government to make regulations on issues such as what type of security measures should be imposed, and how often these measures should be re-evaluated.

[English]

While the safety and security of Canadians is always our first priority, we must also recognize that our international bridges and tunnels play a crucial role in Canada's economy and are also deserving of our protection. It is interesting to note that the four busiest border crossings between Canada and the United States, in terms of both traffic and trade, are all bridges. Trade also translates into jobs, so protecting trade also means protecting jobs. At last count, more than 860,000 Canadians were employed in the transportation industry

[Français]

Jusqu'à maintenant, le Parlement n'a adopté aucune loi qui clarifie la portée du rôle du gouvernement fédéral lorsqu'il est question de ponts et tunnels internationaux en général, et qui offre au gouvernement des outils concrets avec lesquels il peut exercer sa compétence de façon uniforme. Les outils fournis par le projet de loi C-3 comprennent l'établissement de processus administratifs visant l'approbation de la construction de nouveaux ponts et tunnels. On y compte également le pouvoir de prendre des règlements dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, de l'exploitation et l'usage, de l'entretien et de la réparation, ainsi que certains pouvoirs extraordinaires comme le pouvoir d'édicter des ordres du ministre pour des réparations nécessaires et la prise de directives d'urgence en cas de menace à la sûreté.

Honorables sénateurs, au cours de l'étude de ce projet de loi, vous apprendrez qu'au fil des années, plus de 50 lois spéciales du Parlement ont été adoptées visant la moitié du nombre de ponts et tunnels. Dans la majorité des cas, ces lois spéciales ont été promulguées afin d'approuver la construction initiale de ces structures et ont rarement traité des questions comme la sécurité et la sûreté. Malheureusement, les temps ont changé et le projet de loi C-3 est nécessaire pour régler ces questions.

En ce qui concerne la sûreté, la dernière fois que je me suis présenté devant vous, j'ai fait mention de l'engagement de ce gouvernement à investir dans la sûreté nationale. La sûreté frontalière, notamment, constitue une priorité pour ce gouvernement. Depuis le 11 septembre, la sûreté est également devenue une priorité pour les propriétaires et exploitants de ponts et tunnels internationaux du Canada. Plusieurs d'entre eux ont investi du temps et des ressources considérables pour accroître la sûreté de leurs structures.

La réalité d'aujourd'hui fait en sorte que ces mesures de sûreté doivent être évaluées et mises à jour régulièrement afin de répondre aux nouvelles menaces de la sûreté. Le projet de loi C-3 permettrait au gouvernement de jouer un plus grand rôle en matière de surveillance dans ce domaine. Il favorise le partage d'informations sur la sûreté entre le gouvernement et les propriétaires et exploitants de ponts et tunnels et habilite le gouvernement à prendre des règlements sur des questions comme le type de mesures de sûreté qui devraient être imposées et à quelle fréquence ces mesures devraient être réévaluées.

[Traduction]

La sécurité et la sûreté des Canadiens demeurent notre priorité absolue, mais nous devons également reconnaître que nos ponts et tunnels internationaux jouent un rôle crucial dans l'économie canadienne et méritent également notre protection. Il est intéressant de souligner que des six postes frontaliers les plus occupés au Canada et les plus importants sur le plan du trafic et du volume commercial, quatre d'entre eux sont des ponts internationaux. De plus, le commerce génère des emplois et la protection du commerce garantit également des emplois. Selon les

and over 40 per cent in the trucking business. The real challenge will be in choosing the right security measures that protect but do not hinder trade.

This bill also applies to rail bridges and tunnels. While they may not be as numerous as the international bridges and tunnels that carry vehicles, they are just as important to trade. In 2005, 17 per cent of Canada's trade in terms of value was transported by rail. On October 4 I told you that it is projected that the value of container traffic in 2020 will have more than doubled from what it is currently, leading to the injection of \$10.5 billion per year into Canada's economy.

[Translation]

On another note, many of these bridges and tunnels were built years ago. And, while engineered to last many decades, it is a fact that this infrastructure will have to be renewed, and additional structures will have to be built.

Currently, the only way that government can give its approval for new construction or alterations to existing structures is by way of a special act.

Clearly, when House and Senate time is so precious, this is not the best solution. Bill C-3 proposes that this approval process be dealt with administratively, rather than legislatively.

Bill C-3 also proposes a second approval process, which was not found in any of the previous bills dealing with international bridges and tunnels, namely government approval of all transactions that affect the ownership or the operation of one of these structures.

The question you may ask is why have the government intervene in this area? It is true that some of the special acts that I have referred to do make this a condition to any transaction, but most do not.

The simple answer is that the nature of these assets requires it. If the government is to truly exercise oversight over these bridges and tunnels, it should know at all times who owns and operates them, and be able to ensure that these structures are being operated in accordance with government objectives, such as in the interest of national security.

[English]

Finally, Bill C-3 is an enabling piece of legislation. The regulations and guidelines to be adopted under this bill will circumscribe the extent of the government's involvement with respect to these structures. Much of the work has already been done, and still more lies ahead in the development of guidelines and regulations.

dernières données, plus 860 000 Canadiens travaillent dans l'industrie des transports et plus de 40 p. 100 dans le secteur du camionnage. Le défi véritable consiste à choisir les bonnes mesures de sûreté qui protègent, mais qui n'entravent pas le commerce.

Ce projet de loi s'applique également aux ponts et tunnels ferroviaires et bien qu'ils ne soient pas aussi nombreux que les ponts et tunnels internationaux empruntés par des véhicules, ils sont tout aussi importants pour le commerce. En 2005, 17 p. 100 du commerce du Canada en termes de valeur a été transporté par chemin de fer. Le 4 octobre, je vous ai dit que la valeur du trafic de conteneurs en 2020 devrait plus que doubler par rapport à la valeur actuelle, entraînant une injection de 10,5 milliards de dollars par année dans l'économie canadienne.

[Français]

D'autre part, plusieurs de ces ponts et tunnels ont été construits il y a de nombreuses années. Même si elles ont été bâties pour durer plusieurs décennies, ces infrastructures doivent être renouvelées et d'autres structures doivent être construites.

À l'heure actuelle, le gouvernement ne peut donner son approbation pour une nouvelle construction ou une modification à des structures existantes que par le biais d'une loi spéciale.

Puisque le temps est si précieux pour la Chambre et le Sénat, il est évident qu'il ne s'agit pas de la meilleure solution. Le projet de loi C-3 propose que ce processus d'approbation soit traité de façon administrative plutôt que par voie législative.

Le projet de loi C-3 propose également un second processus d'approbation qui ne se retrouve dans aucun des projets de loi précédents traitant des ponts et des tunnels internationaux. Ce processus consiste en l'approbation par le gouvernement de toutes les transactions qui ont eu une incidence sur la propriété ou l'exploitation de l'une de ces structures.

Vous pouvez vous demander pourquoi le gouvernement interviendrait dans ce domaine. Il est vrai que certaines des lois spéciales dont j'ai fait mention exigent une approbation comme condition à toute transaction, mais la majorité ne le font pas.

La réponse, bien simple, est que la nature de ces biens l'exige. Si le gouvernement veut véritablement assurer une surveillance de ces ponts et tunnels, il devra savoir en tout temps qui en sont les propriétaires et les exploitants, et être en mesure d'assurer que ces structures sont exploitées conformément aux objectifs du gouvernement, notamment dans l'intérêt de la sécurité nationale.

[Traduction]

Enfin, le projet de loi C-3 constitue une mesure législative habilitante. Les règlements et lignes directrices qui doivent être adoptés en vertu de ce projet de loi délimiteront la portée de la participation du gouvernement à l'égard de ces structures. Beaucoup de travail a déjà été accompli en ce sens, mais il en reste beaucoup à faire.

I can tell you that during the many consultations with stakeholders, the majority have been very supportive of this initiative. The government has clearly demonstrated its willingness to consider stakeholder input, and the House of Commons amended the bill during third reading in response to concerns raised by a municipal government. The issue dealt with the federal government's obtaining municipal input into the decision-making process for construction, alteration or change of ownership in an international bridge or tunnel. This bill as amended includes provisions for the Minister of Transport to consult with other levels of government or individuals who may have direct interest in the matter.

It has also been suggested that building a second bridge beside an existing one is somehow different than constructing a new bridge. The Canadian Environmental Assessment Act requires a full review of the application for a new crossing or alterations to an existing structure. As such, this bill addresses both situations, and each will require Governor-in-Council approval.

Thank you, Madam Chairman and honourable senators, for allowing me to speak to you today about Bill C-3. I will be pleased to answer any questions you might have.

[*Translation*]

The Chairman: Clause 15 of the bill empowers the government to make regulations stipulating the types of vehicles that can use a bridge or the tolls that may be charged to bridge users. Certain stakeholders such as bridge owners and operators maintain that the authority to stipulate which vehicles can use the bridge is so considerable that ultimately it could affect their communities and their activities. Obviously, they have demanded that they be consulted before any decision is reached.

The House of Commons committee proposed a number of amendments, particularly with respect to subclause 15(2). A consultation mechanism was added. However, pursuant to subclause 15(2), the minister shall consult with local authorities or any interested party if he deems this to be necessary, under the circumstances. I believe that this was the compromise worked out by the House of Commons committee.

I would like to know why the bill does not require the minister to engage in consultations at all times. In the initial version of the bill, there was no mention at all of consultations. Now, however, there is a provision whereby consultations will take place provided the minister feels these are absolutely necessary. Why the reluctance to consult the main parties affected by the federal government's decisions?

Mr. Cannon: Thank you for your question. I will ask Mr. Hicks to address more specifically this aspect of the bill.

Je peux vous dire que jusqu'à maintenant, après quelques consultations auprès des intervenants, la plupart de ceux-ci ont manifesté un grand appui à l'égard de cette initiative. Le gouvernement a démontré clairement sa volonté de prendre en compte les avis des intervenants et la Chambre des communes a amendé le projet de loi en troisième lecture à la suite des préoccupations démontrées par une administration municipale. Il s'agissait de la question voulant que le gouvernement fédéral obtienne les commentaires des administrations municipales avant d'engager le processus décisionnel pour la construction, la modification ou le transfert de propriété d'un pont ou d'un tunnel international. Ce projet de loi, tel qu'il a été amendé, comprend des dispositions pour que le ministre des Transports consulte les autres ordres de gouvernement ou des particuliers qui pourraient avoir un intérêt direct dans le dossier.

On a aussi avancé que la construction d'un nouveau pont à proximité d'un pont existant est quelque peu différente de la construction seule d'un nouveau pont. La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale exige un examen complet de toute demande visant la construction d'un ouvrage de franchissement ou la modification d'une structure existante. À ce titre, ce projet de loi aborde ces deux situations et exigera l'approbation du gouverneur en conseil dans chaque cas.

Je vous remercie, madame la présidente et honorables sénateurs, de m'avoir permis aujourd'hui de vous parler du projet de loi C-3. Je serai heureux de répondre à vos questions.

[*Français*]

La présidente : À l'article 15 du projet de loi, on accorde au gouvernement un pouvoir de réglementation important en lui permettant de préciser les types de véhicules pouvant utiliser le pont ou encore des droits à acquitter pour circuler. Certains intervenants comme des propriétaires exploitants de ponts soutiennent qu'un pouvoir aussi important que celui de déterminer le type de véhicules peut, ultimement, avoir un impact sur les activités et leurs communautés. Ils ont réclamé d'être consultés évidemment avant qu'une décision soit prise.

À la Chambre des communes, le comité a proposé des amendements, notamment avec le paragraphe 15(2) à l'article 15.1; on y ajoute un mécanisme de consultation. Par contre, le paragraphe 15(2) prévoit que le ministre consulte les autorités locales ou toute personne intéressée s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire. Je pense que c'est le compromis qui a été établi par le comité de la Chambre des communes.

J'aimerais savoir pour quels motifs on n'a pas prévu que le ministre aurait une obligation de consultation en tout temps. Dans la première version du projet de loi, il n'y avait rien à ce sujet. Mais maintenant, avec cet amendement, on prévoit la consultation sous réserve que le ministre soit d'avis que c'est absolument nécessaire. Qu'est-ce qui explique les réserves à consulter les principales parties concernées par les décisions du gouvernement fédéral?

M. Cannon : Merci. Je vais demander à M. Hicks de répondre plus précisément à cet aspect du projet de loi.

[English]

Brian E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs, Transport Canada: Thank you for the question. For the construction or alteration of any international bridge, there is a requirement to do an environmental assessment process. That process involves extensive consultations. It was our view, in developing this bill, that to add another set of consultations after the one that had already been undergone for the environmental assessment was duplication. You would then end up asking what kind of consultations would you do for the environmental assessment and why would that be different than the consultations under this bill? That is why originally the bill did not include more consultations.

[Translation]

The Chairman: Some stakeholders argue that they were not consulted during the drafting stages of Bill C-3. In the case of the previous version of the bill, the former Bill C-44 which died on the Order Paper, stakeholders affected by the bill's provisions were consulted extensively. There is a major difference between Bill C-3 and Bill C-44. In Bill C-3, clauses 23 to 28 stipulate that any transaction involving the ownership, operation or monitoring of international bridges and tunnels requires prior federal government approval.

The Canadian Transit Company claims that it was not consulted on clauses 23 to 28 of Bill C-3. As the owners of the Ambassador Bridge, one of two privately owned bridges in Canada, the company would truly have liked to be duly consulted before the bill was tabled.

I understand that broad consultations were held in 2005 in conjunction with Bill C-44. Why did Transport Canada not consult with the stakeholders affected by the changes introduced in Bill C-3?

Mr. Cannon: I was told that the owners' association was consulted and that nothing could be done before the bill was actually tabled. No doubt Ms. Marcoux can provide a more detailed answer.

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs, Transport Canada: Consultations were held in conjunction with Bill C-44 and C-26, but then a new government was elected. At the time, we had been in contact with the Bridge and Tunnel Operators Association.

Obviously, at the drafting stage, consultations were more limited, but as soon as the bill was tabled, we took steps to explain the new clauses. We received broad, but not unanimous, support from the association. However, after explaining the reasons behind the new clauses, we were better able to address most of the concerns raised.

[Traduction]

Brian E. Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts, Transports Canada : Merci de poser la question. Lorsqu'on envisage de construire ou de modifier un pont international, un processus d'évaluation environnementale est exigé. Ce processus comporte de longues consultations. Lorsque nous avons élaboré ce projet de loi, nous avons jugé que ce serait faire double emploi que d'ajouter une autre série de consultations après celle qui aurait déjà été faite dans le cadre de l'évaluation environnementale. On pourrait se demander quelles consultations seraient faites pour l'évaluation environnementale et pourquoi elles seraient différentes des consultations prévues par ce projet de loi. C'est pour cette raison qu'à l'origine, le projet de loi ne prévoyait pas d'autres consultations.

[Français]

La présidente : Certains intervenants ont fait valoir qu'ils n'avaient pas été consultés à l'étape de la préparation du projet de loi C-3. Pour la version précédente, l'ancien projet de loi C-44 mort au *Feuilleton*, il y avait eu de vastes consultations auprès des intervenants qui étaient touchés par les dispositions du projet de loi. Il y a une différence importante entre le projet de loi C-3 et le projet de loi C-44; parce que dans le projet de loi C-3, avec les articles 23 à 28, on exige que toute transaction concernant la propriété, l'exploitation ou le contrôle des ponts et tunnels internationaux reçoive au préalable l'approbation du gouvernement fédéral.

La Canadian Transit Company prétend qu'elle n'a pas été consultée au sujet des articles 23 à 28 du projet de loi C-3. Comme elle est propriétaire du pont Ambassadeur, un des deux ponts privés au Canada, elle aurait vraiment souhaité être consultée en bonne et dû forme avant le dépôt du projet de loi.

Je comprends qu'une large consultation avait eu lieu en 2005 dans le cadre du projet de loi C-44. Pourquoi le ministère des Transports n'a-t-il pas consulté les intervenants touchés par les changements opérés dans le projet de loi C-3?

M. Cannon : On me dit que des consultations ont été faites auprès de l'association des propriétaires et qu'avant le dépôt du projet de loi nous ne pouvions procéder. Mme Marcoux peut sans doute ajouter à ma réponse.

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres, Transports Canada : Les consultations avaient été menées pour les projets de loi C-44 et C-26, puis le gouvernement a changé. Nous étions alors en contact avec l'Association des opérateurs de ponts internationaux.

Évidemment, lorsqu'on rédige un projet de loi, les consultations sont plus limitées avant que le projet de loi soit déposé. Dès que le projet de loi a été déposé, nous avons fait des démarches pour expliquer les clauses additionnelles. Nous avons alors joui d'un appui important de la part de l'association. Ce n'était pas un appui unanime. Toutefois, après avoir expliqué le bien-fondé des clauses additionnelles, nous avons été plus en mesure de répondre à la plupart des inquiétudes soulevées.

The Chairman: The aim of clauses 13 and 14 seems clear. The provisions are aimed at increasing federal government oversight with respect to the state of repair of bridges.

Clause 13 authorizes Transport Canada to take whatever steps are necessary to maintain bridges and tunnels in good working condition. Clause 14 empowers the Governor in Council to make regulations respecting bridge and tunnel maintenance and repair.

You want to play a greater oversight role. Whatever you may have heard, do you really believe that there are problems today in terms of the maintenance and state of repair of international bridges?

Mr. Cannon: Based on our experience with the Jacques Cartier Bridge Company, we believe that bridge maintenance and repairs are carried out quickly on a regular basis. Following recent incidents — no doubt you will recall the collapse of the Concorde overpass in Laval — all federally owned structures were inspected, notably all bridges in the Montreal area. A visual inspection was conducted. However, regular annual inspections are done as part of a clearly defined procedure in place.

We want to establish the same kind of procedures to ensure that structures are regularly checked for problems that could go unnoticed.

The Chairman: You would like international bridges to be regularly checked as well?

Mr. Cannon: Yes.

The Chairman: And you would conduct these inspections on set dates?

Mr. Cannon: In the case of the Champlain Bridge, an inspection is conducted over a two-year period. A physical inspection of a set span of the bridge is done. Technicians on site check the bolts as well as the condition of the steel. Over a period of two years, the entire bridge is inspected. If memory serves me well, the operation costs several million dollars.

This is the kind of process that we are considering. Certain methods already employed could be incorporated into this operation.

[English]

Senator Zimmer: What screening technologies do they have such as X-rays? I presume they use things like that. What methods do they have to find out about these deteriorating bridges?

Mr. Cannon: The engineer is here so I will have him answer that question.

Mr. Hicks: There are all kinds of different techniques. It depends on the type of bridge and the way it was constructed. As you mentioned, if it is a concrete bridge and there is reinforcing steel, then you want to do X-rays and so on to see the condition of the steel and the voids in the concrete. In other bridges, if there is

La présidente : Avec les articles 13 et 14 du projet de loi, l'objectif semble évident. Les mesures consistent à accroître la surveillance du gouvernement fédéral quant à l'état des ponts.

L'article 13 permet au ministre des Transports de prendre les mesures nécessaires afin de maintenir en bon état les ponts et tunnels. L'article 14 accorde au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer sur l'entretien et la réparation des ponts et tunnels.

Vous désirez accroître la surveillance des ponts. Quelle que soit l'indication qui vous a été donnée, pensez-vous qu'il existe actuellement des lacunes dans l'entretien et la réparation des ponts internationaux?

M. Cannon : L'expérience que nous vivons présentement avec la Société des ponts Jacques-Cartier nous permet de croire que cette tâche s'effectue de façon régulière et avec célérité. Suite aux récents événements — vous vous rappellerez évidemment la chute du pont Concorde à Laval — on a procédé à une inspection de toutes les installations qui sont la propriété du gouvernement fédéral, notamment des ponts dans la région de Montréal. Cette inspection s'est faite de façon visuelle. Toutefois, elle se fait sur une base annuelle, de façon régulière, et dans le cadre d'un déroulement bien précis.

C'est cette même prévoyance que nous aimerions mettre en place pour s'assurer que les infrastructures soient régulièrement visitées et ne fassent pas l'objet de défaillances qui pourraient passer inaperçues.

Le président : Vous désirez faire de même pour les ponts internationaux?

M. Cannon : Oui.

Le président : Vous comptez effectuer cet exercice à des dates fixes?

M. Cannon : Dans le cas du pont Champlain, l'exercice se fait sur une période de deux ans. On fait une inspection physique du pont, sur une distance bien précise. Des techniciens sont sur les lieux et vérifient tant les boulons que la capacité de l'acier. Sur une période de deux ans, on réussit à faire l'ensemble de l'infrastructure. Cette démarche représente quelques millions de dollars, si je ne m'abuse.

La façon générale de faire que nous entrevoyons va précisément dans ce sens. Il existe déjà des méthodes que serions en mesure de mettre en application.

[Traduction]

Le sénateur Zimmer : Quelles techniques de dépistage utilisent-ils? Je présume qu'ils utilisent des radiographies, ce genre de choses. Quelles méthodes ont-ils pour évaluer les ponts qui se détériorent?

M. Cannon : L'ingénieur est ici et je vais lui demander de répondre à cette question.

M. Hicks : Il y a toutes sortes de techniques différentes. Tout dépend du type de pont et de la façon dont il a été construit. Comme vous l'avez dit, s'il s'agit d'un pont de béton avec une armature en acier, vous prenez des radiographies, entre autres, pour évaluer l'état de l'acier et les vides dans le béton. Pour

scour under the piers, we will send down divers who look in the river bed to see the condition of the piers. Each bridge type is peculiar and requires a different type of examination.

Senator Zimmer: I presume the X-rays will pick up the fissures and cracks that you cannot see by the naked eye?

Mr. Hicks: Yes.

Senator Tkachuk: Thank you for agreeing to meet with us. I have a couple of questions on the actual construction and management, to help us sort out what exists presently.

I notice in the briefing paper that was prepared by the Library of Parliament that there are two border crossings that are private. The rest are publicly owned, either singly or in partnership, but managed by private operators. Are they all managed by private operators?

Mr. Cannon: Ms. Marcoux can answer that. The governance structures in some cases are different. The one in Cornwall, for instance, is managed by The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated. The one in Fort Frances is private, and the Ambassador Bridge is private. There are different structures in terms of governance.

Ms. Marcoux: The international bridges are managed through Crown corporations that are under the jurisdiction of the Government of Canada or some authorities that would have mixed governance between the United States and Canada, while some are privately owned, as the minister explained.

Senator Tkachuk: Other than those two, the bridges are all privately managed even though they are publicly owned. They may be managed singly or in partnership between the two countries. Is that correct?

Ms. Marcoux: That is correct. The governance of Crown corporations, for instance, operates at arm's length from governments. They are de facto operating with their maintenance systems. The minister and Parliament have oversight over their corporate plan.

Senator Tkachuk: They are the shareholders?

Ms. Marcoux: Yes. As you know, they have a different governance system than if they were a department, for instance.

Senator Tkachuk: Let us deal with the privately owned ones first. If they wish to build new facilities and there is ongoing construction with companies involved from both sides of the border, do they merge to put all of this together? They both work under different jurisdictions and different laws. How do they get that organized?

Mr. Cannon: Are you referring to the under the bill in front of you or as it is done now?

Senator Tkachuk: How will they do it under the proposed legislation in front of us now? How will that happen?

d'autres ponts, s'il y a affouillement sous les piles, des plongeurs iront examiner l'état des piles dans le lit de la rivière. Chaque pont a ses particularités et nécessite un examen différent.

Le sénateur Zimmer : Je présume que les radiographies détecteront les fissures et les failles qu'on ne peut voir à l'œil nu?

M. Hicks : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Merci d'avoir accepté de nous rencontrer. J'ai quelques questions sur la construction et la gestion, qui pourraient nous aider à comprendre ce qui existe présentement.

Je remarque dans les notes d'information préparées par la Bibliothèque du Parlement que deux points de passage transfrontaliers appartiennent à des intérêts privés. Les autres appartiennent à des entités publiques, soit exclusivement soit en partenariat, mais ils sont exploités par le secteur privé. Sont-ils tous gérés par des entreprises privées?

M. Cannon : Mme Marcoux peut répondre à cette question. Les structures de gouvernance dans certains cas sont différentes. Le pont de Cornwall, par exemple, est géré par Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée. Le pont de Fort Frances est privé, de même que le pont Ambassador. Les structures de gouvernance sont différentes.

Mme Marcoux : Les ponts internationaux sont gérés par des sociétés d'État qui relèvent du gouvernement du Canada ou par certaines autorités dont la gouvernance est partagée entre les États-Unis et le Canada, tandis que d'autres appartiennent à des intérêts privés, comme le ministre l'a expliqué.

Le sénateur Tkachuk : Mis à part ces deux-là, les ponts sont tous gérés par le secteur privé même s'ils appartiennent à des entités publiques. Ils peuvent être exploités par une seule entreprise ou en partenariat par des entreprises des deux pays. Est-ce exact?

Mme Marcoux : C'est exact. La gouvernance des sociétés d'État, par exemple, est indépendante des gouvernements. Elles veillent de facto aux systèmes d'entretien. Le ministre et le Parlement exercent une surveillance sur leur plan général.

Le sénateur Tkachuk : Elles sont les actionnaires?

Mme Marcoux : Oui. Comme vous le savez, leur système de gouvernance est différent de celui d'un ministère, par exemple.

Le sénateur Tkachuk : Parlons tout d'abord des ponts appartenant à des intérêts privés. Si on veut construire de nouvelles installations et que des entreprises de part et d'autre de la frontière participent aux travaux de construction, doivent-elles se fusionner pour mettre tout cela ensemble? Ces entreprises sont assujetties à des lois différentes, de différents pays. Comment s'organisent-elles?

M. Cannon : Voulez-vous dire dans le cadre du projet de loi à l'étude ou ce qui se fait à l'heure actuelle?

Le sénateur Tkachuk : Comment vont-elles procéder dans le cadre du projet de loi présentement à l'étude? Comment les choses vont-elles se faire?

Ms. Marcoux: Each bridge has a different governance system. This bill only regulates the Canadian side of the operation. They are used to managing together, the Canadian and the American sides, and they consult regularly about what steps they will take in terms of maintenance or capital investments. They meet in the middle. For example, the Peace Bridge is an authority that has American and Canadian staff on board. They have contracting procedures to ensure that Canadian and American contractors have access to the work and that sort of thing.

The bridge is very much managed in consultation. This bill will apply, as I said, to the Canadian side of the operation, which will be managed accordingly.

Senator Tkachuk: One section of the bill refers to incorporation by letters patent. Could you tell the committee what that means? Later clauses of the bill state that the Governor-in-Council, on the recommendation of the minister, may revoke those letters patent. I think it would be difficult for a government to go to a bank and ask for a loan if they knew the government could revoke the incorporation. How does that work? Why is it necessary to have that in the bill?

Alain Langlois, Counsel, Legal Services, Transport Canada: First, it needs to be stressed that there is no requirement in the bill that compels someone who wants to construct or operate a bridge to obtain letters patent. This measure provides an additional tool in terms of corporate structure that can be used to start a corporation that will construct or operate a bridge. You can either incorporate a company under the Canada Business Corporations Act and apply under the other provisions of the bill to construct or operate a bridge or tunnel or you could apply for letters patent.

You would normally not anticipate a private investor who wishes to operate or construct a bridge to ask for the issuance of letters patent. You would normally expect those companies to go under the Canada Business Corporations Act. However, where the governance structure includes a mixed element of public and private partnership, here is a tool that enables the government to issue letters patent.

To get to your point about the possibility of the Governor-in-Council's revoking letters patent, just to make it clear —

Senator Tkachuk: Just so it is clear, the letters patent exist in the case of a private company and the government doing a partnership.

Mr. Langlois: Ultimately, it will be the choice of the corporation. If a purely private corporation wants to have letters patent issued, then these tools are available for that corporation.

Basically, the provision in this bill allows for a choice. Either you go under the Canada Business Corporations Act or you ask for the issuance of letters patent. Under normal circumstances

Mme Marcoux : Chaque pont a un système de gouvernance différent. Ce projet de loi régleme seulement la moitié canadienne de l'ouvrage. Les Canadiens et les Américains sont habitués à gérer ces choses ensemble et ils se consultent régulièrement pour déterminer les mesures qu'ils vont prendre pour l'entretien ou l'investissement de capitaux. Ils se rencontrent au milieu. Par exemple, l'autorité responsable du Peace Bridge est composée d'Américains et de Canadiens. Leurs procédures d'attribution de contrats font en sorte que les entrepreneurs canadiens et américains peuvent effectuer les travaux et ont accès à ce genre de choses.

La gestion du pont se fait en consultation. Comme je l'ai dit, ce projet de loi s'appliquera à la moitié canadienne de l'ouvrage, qui sera gérée en conséquence.

Le sénateur Tkachuk : Une partie du projet de loi porte sur la constitution de personnes morales par lettres patentes. Pouvez-vous dire au comité ce dont il s'agit? Un peu plus loin, une disposition du projet de loi précise que le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre, révoquer ces lettres patentes. Je crois que ce serait difficile pour un gouvernement de s'adresser à une banque pour demander un prêt en sachant que le gouvernement peut révoquer la constitution d'une personne morale. Comment cela fonctionne-t-il? Pourquoi est-il nécessaire de préciser cela dans le projet de loi?

Alain Langlois, avocat, Services juridiques, Transports Canada : Tout d'abord, il faut préciser que le projet de loi n'oblige personne qui souhaite construire ou exploiter un pont à obtenir des lettres patentes. Cette mesure donne un outil supplémentaire pouvant servir à mettre sur pied une société qui construira ou exploitera un pont. Vous pouvez former une société dans le cadre de la Loi canadienne sur les sociétés par actions et faire une demande en vertu des autres dispositions du projet de loi en vue de construire ou d'exploiter un pont ou un tunnel, ou vous pouvez demander des lettres patentes.

Normalement, un investisseur privé qui souhaite exploiter ou construire un pont ne demandera pas la délivrance de lettres patentes. Ces entreprises agissent habituellement dans le cadre de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. Toutefois, lorsque la structure de gouvernance comporte un élément de partenariat public-privé, il s'agit d'un outil qui permet au gouvernement de délivrer des lettres patentes.

Pour répondre à votre question sur la révocation possible des lettres patentes par le gouverneur en conseil, il faut préciser...

Le sénateur Tkachuk : Pour bien nous comprendre, les lettres patentes existent dans le cas d'un partenariat entre une entreprise privée et le gouvernement.

M. Langlois : Ultiment, ce sera le choix de la société. Si une société entièrement privée souhaite obtenir des lettres patentes, alors ces outils sont à sa disposition.

Essentiellement, cet article du projet de loi vous donne le choix. Vous pouvez agir dans le cadre de la Loi canadienne sur les sociétés par actions ou encore demander la délivrance de lettres

you would not expect a private entity or a fully commercial proposal where you only have the private sector involved to ask for letters patent. It does not mean it is impossible. If they come in, there is that tool available to them.

With regard to the revocation of letters patent, subclause 29(4) of the bill does not give the Governor-in-Council a power that it does not already have. There is a principle in common law that implies that the power to issue implies the power to revoke. That principle in common law has been codified in subsection 31(4) of the Interpretation Act. That section codifies the principle that if the Governor-in-Council issues letters patent, it has the ability to take them back. This clause in Bill C-3 does not create a new power for the Governor-in-Council. It already has that power.

Senator Tkachuk: Why do you state it, if it already has that power?

Mr. Langlois: This clause directs the Governor-in-Council as to how a revocation of letters patent will be done. This bill requires the Governor-in-Council to issue a notice that the letters patent were issued and then allows for the publication of that notice in the *Canada Gazette*. This is a requirement that is not in the Interpretation Act.

To be clear, this clause does not give the Governor-in-Council a power it does not already have.

Senator Tkachuk: I am still not clear why you need it.

The way it has been described is that if these private groups or public groups want to do upgrading or build a new border crossing, an application, approval and a piece of legislation is required. Is that the way it is presently done?

Ms. Marcoux: It is not a piece of legislation. The purpose of this bill is to make it administrative. It would require the approval of the Governor-in-Council.

Senator Tkachuk: This bill is but proposed legislation. That is how it is done presently.

Ms. Marcoux: That is correct.

Senator Tkachuk: What this bill does is get rid of that one step in legislation. If someone wants to make a proposal, they make it directly to the minister. What is the process after that? Is there a regulatory body that advises the minister? Is there someone in Transport Canada who receives them? Does the chief of staff get it? How does it work?

Ms. Marcoux: In developing this, we went to Washington to look at how the Americans do it. They have something called the application pyramid process. We are trying to learn the good and the bad from that process. We are trying to simplify it and make it more user friendly.

As the bill states, and as the minister indicated, we will have to create regulations and guidelines. That is the process that will take place next.

patentes. En temps normal, on ne s'attend pas à ce qu'une entité privée ou une entreprise exclusivement commerciale et privée demande des lettres patentes. Cela ne veut pas dire que c'est impossible. Cet outil est à sa disposition si elle souhaite s'en servir.

En ce qui a trait à la révocation des lettres patentes, le paragraphe 29(4) du projet de loi ne donne au gouverneur en conseil aucun pouvoir qu'il n'a pas déjà. Il existe un principe en common law selon lequel le pouvoir de délivrance implique aussi le pouvoir de révocation. Ce principe de common law a été codifié au paragraphe 31(4) de la Loi d'interprétation. Ce paragraphe codifie le principe selon lequel si le gouverneur en conseil délivre des lettres patentes, il a le pouvoir de les révoquer. Cette disposition du projet de loi C-3 ne donne pas un nouveau pouvoir au gouverneur en conseil. Ce pouvoir existe déjà.

Le sénateur Tkachuk : Pourquoi donc le préciser, si ce pouvoir existe déjà?

M. Langlois : Cette disposition dicte au gouverneur en conseil la façon dont des lettres patentes seront révoquées. Le projet de loi exige que le gouverneur en conseil publie un avis disant que les lettres patentes ont été délivrées et prévoit la publication de cet avis dans la *Gazette du Canada*. Cette exigence ne se trouve pas dans la Loi d'interprétation.

Pour être clair, cette disposition ne donne au gouverneur en conseil aucun pouvoir qu'il n'a pas déjà.

Le sénateur Tkachuk : Je ne comprends toujours pas pourquoi vous devez le préciser.

Selon ce qui a été décrit, si des groupes privés ou publics veulent améliorer un point de passage ou en construire un nouveau, une demande, une approbation et une mesure législative sont nécessaires. Est-ce la façon de faire présentement?

Mme Marcoux : Ce n'est pas une mesure législative. L'objectif de ce projet de loi est d'en faire une mesure administrative. Il faudrait l'approbation du gouverneur en conseil.

Le sénateur Tkachuk : Ceci n'est qu'un projet de loi. C'est de cette façon que les choses se font présentement.

Mme Marcoux : C'est exact.

Le sénateur Tkachuk : Ce que fait ce projet de loi, c'est éliminer cette étape de la loi. Si quelqu'un veut faire une proposition, cette personne s'adresse directement au ministre. Quel est le processus après cela? Existe-t-il un organisme de contrôle qui conseille le ministre? Y a-t-il quelqu'un à Transports Canada qui les reçoit? Est-ce le chef de cabinet? Comment le système fonctionne-t-il?

Mme Marcoux : Lorsque nous avons élaboré ce projet de loi, nous sommes allés à Washington pour voir ce que font les Américains. Ils ont ce qu'ils appellent un processus pyramidal de demande. Nous essayons d'apprendre quels sont les avantages et les inconvénients de ce processus. Nous essayons de le simplifier et de le rendre plus facile à utiliser.

Comme il est précisé dans le projet de loi, et comme le ministre l'a indiqué, nous devons établir un règlement et des lignes directrices. Ce sera la prochaine étape.

Once that is in place, the application will come into the department. It will be processed through these steps of regulations. It will go through the environmental assessment process as per the act. The requirements under the Water Protection Act will continue to exist. The Fisheries and Oceans Canada permit will continue to be required. There will be an extensive consultation and regulatory process to go through. Eventually, a recommendation will be made by the minister through Governor-in-Council to approve the regulation.

Senator Tkachuk: I can see a private company going through the environmental process and everything else. However, if the government is applying unto itself, is there not a conflict of interest? I always find this strange. That is why I do not like Crown corporations. The government is the shareholder and it rules on the environmental policy of the Crown corporation.

Here you will have a government organization making an application. The government will be ruling on itself as far as environmental impact and all the rest of it. Maybe it is just I from Saskatchewan who sees a problem with this.

Mr. Cannon: Absolutely not. I think you are cutting the corner too quickly there. You have to remember we do not plunk a bridge in the middle of somewhere. We need the provinces to buy in because there must be roads that will lead to it. Environmental impact studies must be done. All the other provisions of legislation that generally govern this kind of thing will be present. I do not see the Crown being in a conflict of interest in this case.

One of the reasons we added that consultation process with municipalities was specifically to take care of concerns that municipalities might have, for instance, in the province of Quebec, in terms of their schema and in terms of how they develop their territories for years to come. That is a concern we want to look at.

Senator Phalen: My first question is somewhere in the vicinity of where Senator Bacon was. Having recently seen the news reports about the overpass collapse in Montreal, I would like to know who is currently liable if such an accident were to happen on any of the international bridges or tunnels. Would this proposed legislation change the legal liability?

Mr. Cannon: I am told that generally speaking all the operators have insurance to cover that kind of liability.

Senator Phalen: Has anything changed in that respect?

Mr. Cannon: No.

Senator Phalen: I received correspondence from the City of Windsor, dated September 19, in which they outline their concerns that this proposed legislation ignores the municipality in the decision-making process, even though the municipality will be directly impacted by any changes.

Can you or have you addressed any of the concerns of the municipalities?

Lorsque le système sera en place, la demande arrivera au ministère. Elle sera traitée suivant les étapes prévues dans le règlement. Le processus d'évaluation environnementale sera suivi conformément à la loi. Les exigences prévues dans la Loi sur la protection des eaux canadiennes continueront d'exister. Le permis de Pêches et Océans Canada sera encore exigé. Il faudra suivre un long processus de consultation et de réglementation. Ultiment, une recommandation sera faite par le ministre, par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, pour l'approbation du règlement.

Le sénateur Tkachuk : Je peux très bien voir une entreprise privée se soumettre au processus environnemental et tout le reste. Toutefois, si le gouvernement s'adresse à lui-même une demande, n'y a-t-il pas un conflit d'intérêt? Cela me paraît toujours étrange. C'est pourquoi je n'aime pas les sociétés d'État. Le gouvernement est l'actionnaire et il se prononce sur la politique environnementale de la société d'État.

Vous aurez ici une organisation gouvernementale qui présentera une demande. Le gouvernement décidera lui-même de l'impact environnemental et de tout le reste. Moi qui suis originaire de la Saskatchewan, je suis peut-être le seul à voir un problème ici.

M. Cannon : Absolument pas. Je crois que vous prenez trop rapidement des raccourcis. Vous devez vous rappeler que nous ne construisons pas un pont au beau milieu de nulle part. Les provinces doivent donner leur accord parce qu'il faut des routes qui conduiront au pont. Des études sur l'impact environnemental doivent être effectuées. Toutes les autres dispositions législatives qui régissent habituellement ce genre de chose seront appliquées. Je ne vois pas comment le gouvernement serait en conflit d'intérêt dans ce cas.

Nous avons ajouté ce processus de consultation auprès des municipalités notamment pour répondre aux préoccupations qu'elles pourraient avoir, par exemple au Québec, en ce qui a trait à leur schéma et à la façon dont elles développent leurs territoires pour les années à venir. C'est une préoccupation dont nous voulons tenir compte.

Le sénateur Phalen : Ma première question se rapproche de ce que disait le sénateur Bacon. Ayant vu récemment les reportages sur l'effondrement du viaduc à Montréal, j'aimerais savoir qui, à l'heure actuelle, serait responsable si pareil accident se produisait sur un des ponts ou des tunnels internationaux. Ce projet de loi changerait-il la responsabilité légale?

M. Cannon : On me dit qu'en général, tous les exploitants ont une assurance pour couvrir ce type de responsabilité.

Le sénateur Phalen : Y a-t-il un changement à cet égard?

M. Cannon : Non.

Le sénateur Phalen : J'ai reçu une lettre de la Ville de Windsor, en date du 19 septembre, dans laquelle on se dit inquiet que le projet de loi proposé n'inclue pas la municipalité dans le processus de prise de décision, même si celle-ci sera directement touchée par un changement quelconque.

Pouvez-vous répondre ou avez-vous répondu aux préoccupations des municipalités?

Mr. Cannon: At the outset I will indicate to you that of course this is federal jurisdiction. That is the first point I want to mention.

Second, I was responding to the senator's question in terms of the consultation process. We did introduce amendments to be able to take care of those concerns to make sure that we do not literally railroad a bridge or a tunnel into some place without having spoken to the interested parties, the stakeholders or the municipalities. In that regard, the bill does cover those aspects.

Senator Phalen: They seem to be using two acts to support their claim. One is the 1921 act incorporating the Canadian Transit Company and another is a 1927 act incorporating the Detroit and Windsor Subway Company. The latter act states that the companies shall not construct or operate any of the works mentioned in the act along, under or over any highway, street or public place without first obtaining the consent expressed by the bylaw of the municipality having jurisdiction over such highway, street or other public place and upon terms to be agreed upon with the municipality. Do these acts still have any force?

Mr. Cannon: I will let our lawyer respond to that, but I think that the legislation you are talking about pertains to the construction period. As you well know, before authorizing construction of a bridge or tunnel, many municipalities must ensure that it respects the urban plan, the rules and the regulations, the bylaws, et cetera, in terms of its construction. I would suspect that is what we are referring to.

Mr. Langlois: The minister answered the question. The act puts conditions on construction and initial operation. They had to consult the municipal official and get an approval of the bylaw. The passage you refer to is accurate.

This infrastructure has been constructed and the operation is started without telling you that these bills are spent, construction has now been completed so the conditions have been met. This bill will apply to future construction. If someone wants to construct new infrastructure, the conditions that will have to be met will be the ones in the bill in front of you.

Windsor would like to have — I do not want to call it a veto power — a right to approve construction and operation. The government addressed that concern through the amendment that was made in the House committee, to have the minister consult with the municipalities that are implicated through the construction operation.

Senator Phalen: Has anyone spoken to officials at the City of Windsor since I received this letter on September 19?

Ms. Marcoux: What is the date of the letter?

Senator Phalen: September 19. I am just wondering if they are happy or still upset or what?

M. Cannon : Pour commencer, je vais vous dire qu'il s'agit évidemment d'une compétence fédérale. C'est le premier point que je veux souligner.

Deuxièmement, je répondais à la question du sénateur concernant le processus de consultation. Nous avons apporté des amendements pour tenir compte de ces préoccupations, afin de garantir que nous ne construirons aucun pont ni aucun tunnel à un endroit quelconque sans avoir parlé aux parties concernées, aux intervenants ou aux municipalités. À cet égard, le projet de loi couvre ces aspects.

Le sénateur Phalen : Elles semblent s'appuyer sur deux lois, la loi de 1921 constituant en corporation la Canadian Transit Company, et une autre loi de 1927 constituant en corporation la Detroit and Windsor Subway Company. Cette dernière précise ceci : « La Compagnie ne doit ni construire ni mettre en service, le long, au-dessous ou au-dessus d'une voie publique, d'une rue ou d'un autre lieu public, aucun des ouvrages énumérés en la présente loi, sans avoir au préalable obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève cette voie publique, cette rue ou cet autre lieu public, ni autrement qu'aux conditions convenues avec ladite municipalité. » Ces lois sont-elles encore en vigueur?

M. Cannon : Je vais laisser notre avocat répondre à cette question, mais je crois que la loi dont vous parlez porte sur la période de construction. Comme vous le savez très bien, avant d'autoriser la construction d'un pont ou d'un tunnel, de nombreuses municipalités doivent garantir que cette construction respecte le plan d'urbanisme, les règles et la réglementation, les règlements municipaux, et cetera. Je crois que c'est ce dont nous parlons ici.

M. Langlois : Le ministre a répondu à la question. La loi impose des conditions sur la construction et l'exploitation initiale. Ils devaient consulter les représentants municipaux et obtenir une approbation, par règlement. L'extrait que vous avez lu est exact.

Cet ouvrage a été construit et l'exploitation a commencé; la construction est maintenant terminée et donc les conditions ont été respectées. Ce projet de loi s'appliquera aux constructions futures. Si quelqu'un veut construire un nouvel ouvrage, les conditions qui devront être respectées sont celles que prévoit le projet de loi à l'étude.

Windsor aimerait avoir — je ne veux pas parler d'un veto — le droit d'approuver la construction et l'exploitation d'une structure. Le gouvernement a donné suite à cette préoccupation au moyen de l'amendement apporté par le comité de la Chambre, de sorte que le ministre consultera les municipalités qui sont visées par les travaux de construction.

Le sénateur Phalen : Est-ce que quelqu'un a parlé aux représentants de la Ville de Windsor depuis que j'ai reçu cette lettre le 19 septembre?

Mme Marcoux : Quelle date porte cette lettre?

Le sénateur Phalen : Le 19 septembre. Je me demande simplement si les représentants sont satisfaits ou encore inquiets.

Ms. Marcoux: I believe they are coming to testify here at the end of the month.

Senator Phalen: I know that.

Ms. Marcoux: Regarding the new crossing in Windsor, an extensive consultation process is happening right now with four levels of government — the Province of Ontario, the federal government, Michigan and the federal government of the United States. That foursome is going through an extensive consultation process and the City of Windsor is totally involved.

Over and above what we had in the bill for the Canadian Environmental Protection Act, additional consultations were added to this bill at the request of the City of Windsor in two or three different clauses to give another voice to Windsor in the consultation process. I do not know if they are happy, but I would argue that we have accommodated that request very well.

Senator Phalen: Thank you.

[Translation]

Senator Dawson: Minister, this is the first opportunity that I have had to congratulate you. I have not always agreed with your choices, but clearly, you stand by your political beliefs and I respect that.

I have known you for 35 years, as a businessman, as a provincial minister and as a consultant. Faced with a project affecting one company in particular and representing 25 per cent of the market, I think the old Lawrence Cannon would have met with stakeholders before adopting a bill. As I see it if, indirectly, they are about to lose control of their company, then I think their concerns should at least be heard.

The truth of the matter is that your decisions affect them. I understand that there are municipal, provincial and joint corporations, but one private stakeholder is affected more than any other. I received a letter saying that you had refused to meet with them. The old Lawrence Cannon that I knew would have happily met with these people, if their company was affected. As a consultant, I am sure you requested meetings on occasion with individuals. Why then, Minister, at a time when you are announcing public-private partnerships in Quebec and asking private companies to invest in projects, are you refusing to speak to those directly concerned?

Mr. Cannon: I am happy to welcome you to Canada's Parliament. Since you mentioned Autoroute 30, you are absolutely right. The Prime Minister and the provincial premier announced an amazing project. When you said that departmental officials had refused to discuss the bill with the Ambassador Bridge authority, I have to tell you that we are open to discussions. If people want to discuss matters with us, all they need to do is write —

Mme Marcoux : Je crois qu'ils vont venir témoigner ici à la fin du mois.

Le sénateur Phalen : Je le sais.

Mme Marcoux : Concernant le nouvel ouvrage à Windsor, les quatre paliers de gouvernement — la province de l'Ontario, le gouvernement fédéral, le Michigan et le gouvernement fédéral des États-Unis — procèdent actuellement à un long processus de consultation, et la Ville de Windsor y participe pleinement.

En plus de ce qui figurait dans le projet de loi relativement à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, des dispositions supplémentaires ont été prévues, à la demande de la Ville de Windsor, dans deux ou trois articles du projet de loi pour donner une autre voix à la ville dans le processus de consultation. Je ne sais pas si elle en est satisfaite, mais je suis d'avis que nous avons très bien donné suite à cette demande.

Le sénateur Phalen : Je vous remercie.

[Français]

Le sénateur Dawson : Monsieur le ministre, c'est la première occasion que j'ai de vous féliciter. Je n'ai pas toujours été d'accord avec vos choix, mais il est clair que vous avez une conviction politique et je la respecte.

Je vous connais depuis 35 ans, comme homme d'affaires, comme ministre au provincial et comme consultant. Face à un projet de loi qui affecte une compagnie en particulier, qui représente 25 p. 100 du marché économique, je pense que l'ancien Lawrence Cannon aurait rencontré les individus avant de passer à un projet de loi. Je pense que si, indirectement, on est presque en train de prendre contrôle de leur compagnie, on devrait, au minimum, les écouter.

La réalité est que vos décisions les affectent. Je comprends qu'il y a des corporations municipales, des corporations provinciales, des corporations mixtes, mais il y a un joueur privé qui est plus affecté que tous les autres. J'ai reçu une lettre mentionnant que vous avez refusé de les rencontrer. L'ancien Lawrence Cannon que je connais aurait eu plaisir à rencontrer des gens, si cela affectait leur compagnie. Quand il était consultant, lui-même, il devait, de temps en temps, demander des rendez-vous à des gens. Je me demande pourquoi aujourd'hui, monsieur le ministre, au moment où vous êtes en train d'annoncer que vous faites des partenariats public-privé au Québec, que vous allez demander à des entreprises privées d'investir dans des projets, conjointement avec les gouvernements, vous refusez de parler avec des gens qui sont concernés.

M. Cannon : Je suis heureux de vous souhaiter aussi la bienvenue au Parlement du Canada. Puisque vous avez parlé de l'autoroute 30, vous avez absolument raison, c'est un projet extraordinaire qui a été annoncé par les deux premiers ministres. J'avoue bien franchement, lorsque vous indiquez qu'on a refusé, dans notre ministère, de discuter avec l'autorité de l'Ambassador Bridge, nous sommes ouverts aux discussions. Si les gens veulent nous parler, vous pouvez me citer une lettre...

[English]

Senator Dawson: We have requested on more than one occasion to meet with the Honourable Minister Cannon to discuss the above issues and we have not been granted an audience. In this case, because it is a private company and it is the only real player, if you will be doing private-public projects I think you should be indicating to the private industry that you will be cooperating.

[Translation]

Mr. Cannon: Senator, Ms. Marcoux has told me on several occasions that she met with stakeholders. If there are any other issues that warrant discussion throughout the course of the process, then I will be happy to examine them. I believe that to date, we have come up with a draft legislation that reflects a consensus of opinion. If there are any particular areas of concern, I invite people to communicate with Ms. Marcoux. We will review suggestions and proposed amendments. You are quite right to say that I am open to new suggestions. That is always the case. If I have learned one thing over the years, it is to be receptive to new ideas.

Senator Dawson: I have one last comment. I see that you have announced the new “Michel Fortier” autoroute than will cut through the riding of Vaudreuil, Mr. Fortier’s riding of choice. I am a little surprised that you did not select Autoroute 50 for your announcement, given that all politics is local. However, I expect there will be another press conference at some other time.

The bill was the brainchild of the previous government, therefore we agree that we should move quickly on this initiative. However, the only real difference between Bill C-3 and the former bill is the way in which the private sector is treated. I ask that you talk with these stakeholders and see how the bill could be improved, if at all possible.

Mr. Cannon: Once again, I feel compelled to set the record straight. Autoroute 50 has been fully funded. There are no problems on that score. I get along extremely well with my counterpart Michel Després with whom I served in Quebec City. We have successfully developed a project in partnership with the Quebec government. The friendship forged over the years with my former colleague in the National Assembly enables me to state very clearly at this time that we can resolve issues. I hope that I can say the same of you, senator.

Ms. Marcoux: I would like to comment on two or three points. First of all, the operators of the Ambassador Bridge met with us on several occasions. I believe you also met with Mr. Garlock, the head of the Bridge and Tunnel Operators Association. The association had a problem with the toll issue. The clause was amended to address their concern and that problem was resolved. They also mentioned two other big concerns. The first was the requirement for a permit to construct or make alterations to a bridge. The federal Environment Act requires that consultations be held when changes are being proposed. It is important to recall the bill’s main objective. The government has jurisdiction over

[Traduction]

Le sénateur Dawson : Nous avons demandé plus d’une fois à rencontrer l’honorable ministre Cannon pour discuter des questions mentionnées précédemment et on ne nous a pas accordé une rencontre. Dans le dossier qui nous occupe, étant donné qu’il s’agit d’une entreprise privée et qu’elle est la seule véritable partie intéressée, je crois que, si vous réalisez des projets publics-privés, vous devriez indiquer au secteur privé que vous entendez coopérer.

[Français]

M. Cannon : Sénateur, Mme Marcoux m’a dit qu’à plusieurs occasions, elle a rencontré ces gens. S’il y a des points qui doivent être soulevés tout au long de ce processus, il me fera plaisir de les examiner. Je pense que jusqu’à présent, nous avons développé un projet de loi qui reflète le consensus que nous avons obtenu jusqu’à présent. S’il y a des éléments particuliers, j’invite les gens à reprendre le dialogue avec Mme Marcoux. Nous examinerons les suggestions et les amendements proposés. Vous avez absolument raison de dire que je suis ouvert; je suis toujours en mode écoute. Si j’ai appris quelque chose au cours des années, c’est bien cela.

Le sénateur Dawson : Un dernier commentaire. J’ai vu votre lancement pour l’autoroute « Michael Fortier » qui va passer dans le comté de Vaudreuil; le lancement officiel du choix de comté de M. Fortier. Je suis un peu surpris que vous n’ayez pas fait l’autoroute 50 avant parce que « all politics is local », mais on va attendre une autre conférence de presse.

Le projet de loi vient de l’ancien gouvernement, donc nous sommes d’accord et nous voulons être expéditifs. Cependant, le seul véritable changement entre l’ancien projet de loi et celui-ci, c’est la façon dont on traite le côté privé. Je vous demanderais de reconsidérer un peu, avec ces gens, ce qui pourrait être fait pour améliorer, si c’est le cas, le projet de loi.

M. Cannon : Encore une fois, je suis obligé de vous corriger. L’autoroute 50 est financée pleinement et totalement. Il n’y a pas de problèmes de ce côté. Je m’entends extrêmement bien avec mon collègue, Michel Després, avec qui j’ai siégé à Québec. Nous avons réussi à développer un projet en partenariat avec le gouvernement du Québec. L’amitié que j’ai pu développer depuis des années avec mon ancien collègue à l’Assemblée nationale me permet aujourd’hui de dire haut et fort que nous sommes capables de régler des dossiers. J’espère que je pourrais dire la même chose de vous, sénateur.

Mme Marcoux : J’ai trois ou quatre points à soulever. D’abord, les gens du pont Ambassadeur sont venus nous rencontrer à plusieurs reprises. D’emblée, je dois vous dire — vous allez également rencontrer M. Garlock, le président de l’Association des administrateurs des ponts et des tunnels — qu’ils avaient un problème sur le plan du péage. On a changé la clause pour rencontrer les besoins et on a répondu à ces attentes. Les gens du pont Ambassadeur ont aussi deux autres grandes inquiétudes. La première concerne la demande de permis relative à la construction ou à la modification sur un pont. La loi fédérale sur l’environnement demande qu’il y ait des

these infrastructures, but it has never given itself the right tools with which to exercise that jurisdiction. That is precisely what this bill does.

Second, by acknowledging that Parliament's time is valuable, the government wants to bring in an administrative measure instead of having to introduce new legislation each time a new bridge is constructed or alterations made. As such, this bill is a positive initiative that will serve the government and bridge operators well.

Two problems remain with respect to the Ambassador Bridge, namely construction and alterations. In our opinion, these international bridges are critically important to our international trade. The goal is to ensure —

[English]

— a free flow of goods, people and merchandise. It is the number one objective we are trying to achieve after the administrative objective.

I would argue that it is not unreasonable for the federal government to have access to reports on bridge structures or to information on who owns those bridges, for security and safety issues. It is not unreasonable to understand what changes will be made that could affect the flow of traffic or that could create problems for the commercial trade.

The other point causing problems for the Ambassador Bridge is the change of ownership for the operator and control. This clause was not created for the Ambassador Bridge; it was created for all international bridges. The objective, again, is for the government to understand who owns these structures. It is not meant to interfere with private sector enterprises that want to acquire or transfer a bridge, in the case of a succession for an estate or will. The government will do its due diligence to ensure a bridge is not falling into the hands of terrorist associations. That was the extent to which this clause was put in place.

We do not want to have someone own the bridge and then lease the bridge; that is why the subclauses are there. We need to know that an owner will not sublease a bridge to an undesirable party.

Those are the purposes of these clauses. We have tried to reassure the Ambassador Bridge and Fort Frances owners of these clauses.

Senator Mercer: You have me more confused than I was when we started. This confusion of publicly owned bridges managed by privately owned companies has confused the issue.

consultations par rapport à ces changements. Il faut regarder l'objectif numéro un du projet de loi. Le gouvernement a juridiction, mais il ne s'est jamais donné les outils appropriés pour exercer sa juridiction. C'est ce qu'on crée aujourd'hui.

Deuxièmement, en respectant le temps précieux du Parlement, on veut passer à une mesure plus administrative que d'arriver avec un projet de loi à chaque fois qu'on veut construire un nouveau pont ou faire une altération. Dans ce contexte, c'est une mesure positive qui va bien servir le gouvernement et les opérateurs de pont.

Deux problèmes demeurent par rapport au pont Ambassadeur. La construction et l'altération. À notre avis, ces ponts internationaux sont un cœur important pour notre commerce international. L'objectif est d'assurer...

[Traduction]

... la libre circulation des biens, des personnes et des marchandises. C'est là le principal objectif que nous nous efforçons d'atteindre, après celui d'ordre administratif.

À mon avis, il n'est pas déraisonnable que le gouvernement fédéral ait accès, pour des raisons de sûreté et de sécurité, aux rapports sur les structures des ponts ou à des renseignements sur l'identité des propriétaires de ces ponts. Il n'est pas déraisonnable de demander à être mis au courant des modifications qui seront apportées et qui sont susceptibles d'avoir des conséquences sur la fluidité de la circulation ou de créer des problèmes sur le plan des échanges commerciaux.

L'autre élément causant des problèmes pour le pont Ambassador concerne le changement de propriétaire dans le cas de l'exploitation et du contrôle. Cet article n'a pas été rédigé exclusivement pour le pont Ambassador; il a été rédigé pour tous les ponts internationaux. Encore une fois, le but visé est que le gouvernement sache qui possède ces structures. Cette disposition n'a pas pour but de mettre des bâtons dans les roues des compagnies privées qui souhaitent acquérir ou transférer un pont, dans le cas d'une succession ou d'un legs testamentaire. Le gouvernement agira avec toute la diligence raisonnable pour empêcher qu'un pont ne tombe aux mains d'une association terroriste. C'est dans ce but que cette disposition a été intégrée au texte.

Nous ne voulons pas que le propriétaire d'un pont le cède à bail, d'où la présence de ces paragraphes. Nous voulons recevoir l'assurance qu'un propriétaire ne va pas sous-louer un pont à une partie indésirable.

Voilà les raisons de ces dispositions. Nous avons tenté de rassurer les propriétaires des ponts Ambassador et Fort Frances quant à la nature de ces dispositions.

Le sénateur Mercer : Après vos propos, le dossier me semble plus confus qu'au départ. Cela vient du fait que des ponts de propriété publique soient gérés par des entreprises privées.

I agree with my colleague from Quebec. I think it is important, minister, that you find time to meet with the people. There are two major bridges in the process and, obviously, if the City of Windsor would like to meet, you should if you can. I leave that to you.

This was going to be my last question, but I will start with it first. The cost of delays at the Canada-U.S. border has been estimated to be \$12.5 billion per year. The context we are dealing with is extremely important to the country. Can you explain to me how the provisions of this bill will enhance the efficiency of operations at international crossings when they potentially increase the delays due to new layers of security at the crossings and may raise the cost of regulatory compliance?

Mr. Cannon: You are right in indicating that 28 per cent of our commerce and trade with the U.S. goes through the Windsor-Detroit crossing, either over the bridge or through the tunnel. Clearly, it is an important issue.

Generally, in terms of safety and even more security, to accelerate the flow of traffic we use a series of measures created by the government. The Americans are clearly preoccupied by the security issue. We add on layers to the risk management regime. At the same time, we ensure there is a free flowing regime in place.

A number of initiatives have been taken over the course of some time now in order to facilitate and to stabilize this irritant, as you mentioned. For instance, if I am not mistaken, in that area there is a system of screening freight rail cars. Screening will be done so that our American counterparts will not be worried about the goods entering their country.

We are redoing the Cornwall Bridge, and we will be allocating monies to build a new plaza where all of these issues will be addressed. We want to look at modernizing the information technology, to enhance security but increase the flow and rapidity with which we can get our goods to the United States.

Senator Mercer: I appreciate your comments on the Cornwall Bridge. I assume the cost of that will be borne by the federal government.

Mr. Cannon: Yes.

Senator Mercer: In your remarks, you said that the bill also includes the power to make regulations in the areas of security and safety, operation and use, and repair and maintenance, and that it includes certain extraordinary powers, such as the power to make ministerial orders for necessary repairs, and emergency directions in the face of security threats.

Je suis d'accord avec mon collègue du Québec. Il me paraît important, monsieur le ministre, que vous preniez le temps de rencontrer les gens. Le processus s'applique à deux grands ponts et, à l'évidence, si la ville de Windsor souhaite vous rencontrer, vous devriez accepter de le faire si cela vous est possible. Je vous laisse en juger.

Voici une question qui devait être ma dernière, mais je vais commencer par elle. On a estimé que le coût des retards à la frontière canado-américaine s'élevait à 12,5 milliards de dollars par année. Les échanges commerciaux sont extrêmement importants pour notre pays. Pouvez-vous m'expliquer en quoi les dispositions du projet de loi vont améliorer l'efficacité des opérations aux points de passage internationaux s'il y a des chances qu'elles prolongent les retards à cause de nouvelles mesures de sécurité aux points de passage et qu'elles fassent augmenter les frais d'observation des règlements chez les exploitants?

M. Cannon : Vous avez raison d'indiquer que 28 p. 100 de nos échanges commerciaux avec les États-Unis se font par le point de passage de Windsor-Detroit, que ce soit par le pont ou par le tunnel. De toute évidence, il s'agit d'une question importante.

En règle générale, pour ce qui est de la sûreté et surtout de la sécurité, nous accélérons la fluidité de la circulation au moyen d'une série de mesures prises par le gouvernement. Manifestement, la question de la sécurité préoccupe les Américains. Nous renforçons le régime de gestion des risques. Parallèlement, nous nous assurons qu'un régime de circulation fluide est en place.

Un certain nombre d'initiatives ont été prises ces derniers temps afin de limiter les effets de cet irritant, comme vous l'avez dit. Par exemple, sauf erreur de ma part, il y a dans ce secteur des installations d'inspection de wagons de marchandises. Nous exécuterons cette inspection, de manière à ce que nos partenaires américains n'aient pas à s'inquiéter des biens qui entrent dans leur pays.

Nous procédons à la réfection du pont de Cornwall et nous affecterons des crédits à la construction d'un nouveau complexe douanier, où on s'occupera de toutes ces questions. Nous allons étudier les moyens de moderniser les technologies de l'information afin de rehausser la sécurité, tout en augmentant la fluidité et la rapidité avec lesquelles nous pouvons expédier nos biens vers les États-Unis.

Le sénateur Mercer : Je vous remercie de ce que vous avez dit à propos du pont de Cornwall. Je suppose que c'est le gouvernement fédéral qui prendra ces coûts en charge.

M. Cannon : Oui.

Le sénateur Mercer : Vous avez déclaré que le projet de loi prévoit le pouvoir de prendre des règlements dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, de l'exploitation et de l'usage, de l'entretien et de la réparation, ainsi que certains pouvoirs extraordinaires, comme le pouvoir d'édicter des ordres du ministre pour les réparations nécessaires et la prise de directives d'urgence en cas de menace à la sûreté.

Would that apply to all bridges, including the two privately owned bridges?

Mr. Cannon: That is correct.

Senator Mercer: Then you go on to say that security measures must be regularly assessed and updated to meet new security threats and that Bill C-3 would enable the government to play a greater oversight role in this area.

Who is paying the bill for the operation of those two private bridges?

Mr. Cannon: The operator will pay the bill.

Senator Mercer: We have regulations today that we are imposing on private enterprises, and they must comply. I am not suggesting we should not be concerned about safety and security. I just want to be clear on who is paying for this. The Government of Canada is paying for the bridge in Cornwall. Are the owners paying for the Ambassador Bridge and Fort Frances Bridge?

Mr. Cannon: That is correct.

Ms. Marcoux: The bridges are financed by tolls. Most bridges are self-sufficient and collect their revenues through tolls. They will use that toll money to implement safety and security measures.

Senator Mercer: I do not think they would be in business too long if they were not making money.

Ms. Marcoux: All I am saying is that that measure will apply to privately owned bridges as much as government-owned bridges. It will be provided through the toll structure.

Senator Mercer: I do not drive across the border often enough to remember the last toll I paid when I crossed the border in Gananoque. Are the tolls comparable from bridge to bridge? Are the tolls the same if I go across Cornwall or the Ambassador?

Ms. Marcoux: No. The tolls vary, and they are competitive.

Mr. Cannon: They are close in rates. That is what I am told.

Senator Mercer: Therefore, the government may be making money at the Peace Bridge. Do we own the Peace Bridge?

Mr. Cannon: Yes.

Senator Mercer: Do we make money in the same manner as the people who own the Ambassador Bridge in Windsor?

Mr. Hicks: The Peace Bridge charges tolls, and all of that money is reinvested into the bridge. Presently, extensive improvements are being made to the Canadian Plaza, funded by the tolls.

Senator Mercer: Are the improvements to the Canadian Plaza at Fort Frances and at the Ambassador Bridge borne by the owners of those two bridges?

Est-ce que cela s'appliquerait à tous les ponts, y compris aux deux ponts appartenant à des intérêts privés?

M. Cannon : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Vous affirmez ensuite qu'il faut régulièrement évaluer et mettre à jour les mesures de sécurité afin de les adapter aux nouvelles menaces à la sécurité et que le projet de loi C-3 permettrait au gouvernement de jouer un plus grand rôle de surveillance dans ce domaine.

Qui paie pour l'exploitation de ces deux ponts privés?

M. Cannon : L'exploitant assumera les coûts.

Le sénateur Mercer : Nous avons actuellement une réglementation que nous imposons à des entreprises privées et elles doivent s'y conformer. Je ne dis pas que nous ne devrions pas nous préoccuper de la sûreté et de la sécurité. Je souhaite savoir clairement qui assume ces coûts. Le gouvernement du Canada paie pour le pont de Cornwall. Est-ce que les propriétaires paient pour les coûts relatifs aux ponts Ambassadeur et Fort Frances?

M. Cannon : C'est exact.

Mme Marcoux : Les ponts sont financés par les péages. La plupart des ponts sont autosuffisants et leurs recettes proviennent des péages. L'argent recueilli par les péages servira à mettre en œuvre des mesures de sûreté et de sécurité.

Le sénateur Mercer : Je ne crois que leurs propriétaires pourraient rester en affaire s'ils ne faisaient pas d'argent.

Mme Marcoux : Tout ce que je dis, c'est que cette mesure s'appliquera aux ponts privés de la même manière qu'aux ponts qui sont la propriété de l'État. L'argent viendra du péage.

Le sénateur Mercer : Je ne franchis pas souvent la frontière en voiture. Je ne me souviens pas de ce que j'ai payé lorsque j'ai traversé la frontière à Gananoque. Est-ce que les droits de péage sont comparables d'un pont à l'autre? Est-ce qu'ils sont les mêmes selon que j'emprunte le pont de Cornwall ou le pont Ambassadeur?

Mme Marcoux : Non. Les droits de péage varient, mais la concurrence est vive.

M. Cannon : Il n'y a pas de grands écarts entre les tarifs. C'est ce qu'on me dit.

Le sénateur Mercer : Donc, il se peut que le gouvernement fasse de l'argent au pont de la Paix. Sommes-nous propriétaires du pont de la Paix?

M. Cannon : Oui.

Le sénateur Mercer : L'exploitation de cette infrastructure est-elle aussi rentable que celle du pont Ambassadeur à Windsor?

M. Hicks : Le pont de la Paix perçoit des péages et tout cet argent est réinvesti dans le pont. Actuellement, le complexe douanier canadien fait l'objet d'améliorations importantes et ces travaux sont financés par les péages.

Le sénateur Mercer : Est-ce que les améliorations faites à nos complexes douaniers à Fort Frances et au pont Ambassadeur sont prises en charge par les propriétaires de ces deux ponts?

Mr. Cannon: Yes.

Senator Mercer: Are they different owners?

Ms. Marcoux: Yes.

Senator Mercer: I find it curious we are doing it that way.

I wanted to address also the question of permits from the American side. I think Ms. Marcoux referred to them, and I understand from my research that the permits on the American side are referred to as presidential permits.

Ms. Marcoux: Yes.

Senator Mercer: I understand that the improvements they want to make to the Ambassador Bridge are to construct a new bridge next to the existing one. Have the permits been granted by the U.S. government, the Michigan government and the City of Detroit?

Mr. Cannon: No, not to our knowledge. We do not know that. If you have information in that regard, do you want to enlighten us?

Senator Mercer: No, I am speculating on information that I have. Maybe that will be cleared up in a meeting.

My concern is that we seem to be mixing apples and oranges here. I do not understand why we suddenly want to regulate these bridges. The Ambassador Bridge has been around since the early 1920s, and Fort Frances has been around for decades. Other than our natural concern for security since 9/11, is there another driving force behind our decision to implement these amendments?

Mr. Cannon: I think it is coherent public policy to be able to assume our responsibilities in the sector and spirit of our jurisdiction.

You are wondering why we have regulations. Fundamentally, the regulations will be gazetted in part one and in part two they will go through a consultation process. We will not just pull this out of our hats. All involved parties will be able to buy into this and comment on the regulations.

You have identified the security issues, but there is also the issue of the time factor. The same reasoning was behind Bill C-44 — whether the Government of Canada plays a role necessarily in its jurisdictions.

Senator Mercer: Minister, you brought up Bill C-44 and another bill as well. What was the other bill?

Mr. Cannon: Bill C-26.

Senator Mercer: Is this bill exactly the same as those two bills?

Mr. Cannon: No. I mentioned previously, for instance, that there are concerns about consultation with the municipalities. We have tagged that in terms of considerations. Ms. Marcoux will address the other issue.

M. Cannon : Oui.

Le sénateur Mercer : S'agit-il de propriétaires différents?

Mme Marcoux : Oui.

Le sénateur Mercer : Je trouve curieux que nous procédions de cette façon.

Je voulais aborder également la question des permis délivrés du côté américain de la frontière. Je crois que Mme Marcoux y a fait allusion et je crois comprendre, d'après ma recherche, que les permis du côté américain sont désignés sous l'appellation de permis présidentiels.

Mme Marcoux : Oui.

Le sénateur Mercer : Je crois comprendre qu'ils veulent construire un nouveau pont à côté du pont Ambassador. Est-ce que les permis ont déjà été accordés par le gouvernement des États-Unis, le gouvernement du Michigan et la ville de Détroit?

M. Cannon : Pas à notre connaissance. Nous ne le savons pas. Avez-vous des renseignements à ce sujet?

Le sénateur Mercer : Non, je ne fais qu'émettre des hypothèses. Ce point sera peut-être clarifié au cours d'une autre réunion.

Nous semblons mélanger les choux et les navets. Je ne comprends pas pourquoi nous voulons tout à coup réglementer les ponts. Le pont Ambassador existe depuis le début des années 1920, et le pont Fort Frances, depuis des décennies. Mis à part les enjeux de sécurité qui découlent des événements du 11 septembre, y a-t-il d'autres motifs qui sous-tendent ces amendements?

M. Cannon : Il est dans l'intérêt public d'avoir une politique cohérente qui nous permet d'assumer nos responsabilités dans notre champ de compétence.

Vous vous demandez pourquoi nous avons des règlements. Essentiellement, les règlements vont être publiés dans la partie I de la Gazette, et ensuite dans la partie II, aux fins de consultation. Tout va se faire dans la transparence. Les parties intéressées vont pouvoir participer au processus de consultation et exposer leurs vues sur la question.

Vous avez mentionné les enjeux de sécurité. À cela, il faut ajouter le facteur temps. Le projet de loi C-44 s'appuyait sur le même raisonnement — si le gouvernement du Canada a forcément un rôle à jouer dans ce champ de compétence.

Le sénateur Mercer : Monsieur le ministre, vous avez parlé d'un autre projet de loi en plus du C-44. De quel projet s'agissait-il?

M. Cannon : Du projet de loi C-26.

Le sénateur Mercer : Est-ce que ce projet de loi-ci est identique aux deux autres?

M. Cannon : Non. J'ai fait allusion, plus tôt, aux municipalités qui tiennent à être consultés. Nous en avons tenu compte dans le projet de loi. Mme Marcoux va aborder l'autre point.

Ms. Marcoux: The ownership clause is a new clause as well.

Senator Mercer: I do not understand the ownership clause. Are you saying that if I owned the Ambassador Bridge, before selling it I would have to advise the Government of Canada that I was going to sell the bridge to Senator Zimmer, for instance?

Mr. Cannon: Yes, for a very simple reason. I do not know Senator Zimmer. He might be a very fine gentleman, but — I think we mentioned this before — we are worried about terrorists. We want to know to whom bridges are being sold. That is one of the considerations.

Senator Mercer: Is there a possibility that the Government of Canada has concerns aside from that?

Mr. Cannon: No. There are no ulterior motives here. The Americans are extremely preoccupied by security around the borders. This is not something new for us. We are quite aware of that.

We have two challenges. One is to be able to respond in a reasonable and appropriate manner to those concerns. Second, you and I and all parties in the House of Commons and here in the Senate are preoccupied by our commerce and to ensure that our trade corridors run and flow efficiently and effectively so that our goods and services flow smoothly. Those are the challenges we want to address.

Senator Mercer: My last question is with regard to the environmental impact assessment that has been mentioned several times.

I assume that there are environmental assessment processes already in place on both sides of the border, so there should be no need for us to address those other than to say they must be followed.

Ms. Marcoux: Yes.

Senator Zimmer: Thank you for your remarks and candour. Sir, I am a good risk, but I do not want to buy a bridge.

I want to take a bit of a different slant. You mentioned that the minister had orders for necessary repairs, current condition, infrastructure, renew, build and rebuild. However, I am interested in the status of our international bridge infrastructure, not just the statistical data involving when they were built. More importantly, I am interested in a comprehensive, in-depth examination of what our status is. We have no idea where we are at. Could you enlighten us, Mr. Hicks?

Mr. Hicks: By status, do you mean the condition of the bridges?

Senator Zimmer: Yes. When were they built? How long have they been there? What is the comprehensive status of them?

Mme Marcoux : La disposition relative à la propriété est nouvelle.

Le sénateur Mercer : Je ne la comprends pas. Est-ce que cela veut dire que, si le pont Ambassador m'appartient et que je veux le vendre, je dois, avant de faire quoi que ce soit, informer le gouvernement du Canada de mon intention de vendre le pont au sénateur Zimmer, par exemple?

M. Cannon : Oui, pour une raison très simple. Je ne connais pas le sénateur Zimmer. C'est peut-être une personne très bien, mais — je pense que nous en avons déjà parlé — nous devons nous protéger contre les terroristes. Nous voulons savoir à qui les ponts vont être vendus. C'est un facteur parmi d'autres.

Le sénateur Mercer : Est-ce que le gouvernement du Canada aurait d'autres préoccupations, mise à part celle-là?

M. Cannon : Non. Il n'y a pas de motifs secrets. Les Américains sont très inquiets au sujet de la sécurité à la frontière. Ce n'est rien de nouveau. Nous en sommes conscients.

Nous avons deux défis à relever. D'abord, nous devons être en mesure de répondre de façon raisonnable et adéquate à ces inquiétudes. Ensuite, nous voulons tous, vous, moi, les députés et les sénateurs, que nos corridors commerciaux soient administrés de façon efficiente et efficace pour que nos biens et services puissent circuler librement. Voilà les défis auxquels nous devons nous attaquer.

Le sénateur Mercer : Ma dernière question porte sur l'étude d'impact environnemental, un sujet qui a été abordé à plusieurs reprises.

Je présume qu'il y a déjà des processus d'évaluation environnementale en place des deux côtés de la frontière, et que l'unique chose qui reste à faire, c'est de dire qu'ils doivent être respectés.

Mme Marcoux : C'est exact.

Le sénateur Zimmer : Merci pour vos explications et votre franchise. Monsieur, je constitue un bon risque, mais je ne veux pas acheter de pont.

Je voudrais aborder la question sous un angle différent. Vous avez dit que le ministre a le pouvoir d'édicter des ordres pour les réparations nécessaires, l'entretien, l'infrastructure, les réfections, la construction, la reconstruction. Ce qui m'intéresse, c'est l'état des ponts internationaux, pas uniquement les données statistiques touchant leur date de construction. Plus important encore, il faudrait procéder à un examen général et détaillé de ceux-ci. Nous n'avons aucun renseignement là-dessus. Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet, monsieur Hicks?

M. Hicks : Vous faites allusion à l'état des ponts?

Le sénateur Zimmer : Oui. Quand ont-ils été construits? Depuis combien d'années existent-ils? Dans quel état général se trouvent-ils?

Mr. Hicks: Those are complex questions. There are 24 international bridges for vehicles, and there are nine international bridges for rail. They were all built at different times. Some of them go back to the early 1900s. In fact, most bridges are 40, 50 or 60 years old.

A number of bridges, by their legislation, are required to submit an engineering report to the Department of Public Works and Government Services. Not all international bridges are required to do so. A few of them do because of their legislation. We are aware of the status of those bridges. We monitor them, and we see the condition they are in.

Other bridges are not caught by their legislation. To be quite candid, we really do not know the condition of some of these bridges. The Fort Frances Bridge is privately owned. We do not have much information on its maintenance and repair.

Some international bridges are owned by provinces. The provinces own these bridges in an area of federal jurisdiction. What we are asking in this bill is for the provinces to share with us the information that they have on the condition of their bridges.

Generally speaking, these bridges are in good shape. The large bridges between Ontario and the U.S. charge tolls, and they use those tolls to keep the bridges in good shape. Most provinces have a regime to look after their bridges. We would like the provinces to share that information with us.

Senator Zimmer: Do we have any empirical evidence? I suspect the answer probably is that every bridge is different, but is there an average lifetime of bridges, or are they all so different that you cannot provide that information?

Mr. Hicks: They are all different. Many of these bridges were built with a lifespan of about 75 years. I would have to go back and check the numbers, but I think that the average age of all of these bridges is probably 40 or 45 years old, somewhere in that vicinity.

Just because a bridge is 75 years old does not mean it will fall down. What it means is that that was the lifespan it was designed for, and through recapitalization and rehabilitation a bridge can be strengthened to last longer.

We are finding that trucks are getting heavier and there are more and more trucks, so bridges are aging more quickly these days than they did in the past.

Senator Zimmer: If I can draw an analogy to that, it is almost like a human being. They say our age expectancy is up to 120 years old and it depends on how the body is treated on the way. It is a good analogy, because it depends on how you feed it, fix it and repair it.

My office was in touch with an expert in civil engineering who specializes in bridge research. We were told that there is an obvious need to formulate an effective policy to address the

M. Hicks : Ce sont-là des questions complexes. Il y a 24 ponts internationaux pour les véhicules, et 9 traverses de chemins de fer. Ils ont été construits à des époques différentes. Certains datent du début des années 1900. En fait, la plupart des ponts ont été construits il y a 40, 50 ou 60 ans.

Plusieurs ponts doivent, en vertu des lois qui les régissent, faire l'objet d'un rapport technique au ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux. Cette exigence ne s'applique pas à tous les ponts internationaux, mais à seulement certains d'entre eux. Nous savons dans quel état se trouvent ces ponts. Nous les soumettons à des vérifications et inspections.

Il y a des ponts qui ne sont visés par aucune loi. Je dois dire, en toute honnêteté, que nous ne savons pas vraiment dans quel état ils se trouvent. Le pont Fort Francis appartient à des intérêts privés. Nous n'avons pas beaucoup de renseignements sur l'entretien et les réparations dont il fait l'objet.

Certains ponts internationaux appartiennent aux provinces. Elles contrôlent des ponts dans un domaine de compétence fédérale. Ce que nous demandons via ce projet de loi, c'est que les provinces partagent avec nous l'information qu'elles possèdent sur l'état de ces ponts.

De manière générale, ces ponts sont en bon état. Les ponts plus larges entre l'Ontario et les États-Unis imposent des droits de péage qui servent à couvrir les frais d'entretien. La plupart des provinces ont des programmes d'entretien. Nous aimerions qu'elles nous en fassent part.

Le sénateur Zimmer : Avez-vous des données empiriques là-dessus? Vous allez sans doute dire que chaque pont est différent, mais est-ce qu'ils ont une durée de vie moyenne, ou sont-ils à ce point différents que vous n'êtes pas en mesure de fournir cette information?

M. Hicks : Ils sont tous différents. Ces ponts ont, pour la plupart, une durée de vie moyenne de 75 ans. Je dois me renseigner, mais je pense que l'âge moyen des ponts est d'environ 40 ou 45 ans.

Or, le fait qu'un pont ait été construit il y a 75 ans ne signifie pas qu'il va s'écrouler. Cela signifie tout simplement qu'il a été conçu pour une durée de vie utile de 75 ans. Il peut être renforcé et durer plus longtemps s'il fait l'objet de travaux de réfection et de remise en état.

Nous constatons que les camions sont de plus en plus lourds et nombreux, ce qui fait que les ponts vieillissent beaucoup plus rapidement.

Le sénateur Zimmer : C'est comme dans le cas de l'être humain. On dit aujourd'hui que l'espérance de vie est de 120 ans, et que cela dépend de la façon dont on soigne le corps. L'analogie est bonne : tout est fonction de l'attention qu'on y accorde.

Le personnel de mon bureau a communiqué avec un ingénieur civil qui se spécialise dans la recherche sur les ponts. On nous a dit qu'il faut élaborer une politique efficace en vue de s'attaquer au

increasingly costly problem of bridge infrastructure, and the ministry made reference to that. We were informed that this is a problem of unprecedented scale and level of complexity.

They indicated there is a three-term solution: a short-term solution, as in screening methodologies to better identify unsafe bridges and an immediate attention to repair; a medium-term plan for better assessment of the impact of the economy and well-being of society and prioritization of resources; and a long-term strategy, which is more preventive, in the reduction of the overall costs of the problem through, for instance, new technology and innovation.

Do you have short-, medium- and long-term plans to try to address this?

Mr. Hicks: Your consultant was absolutely right that you need to have a plan to look after these bridges. However, the federal government finds itself in the awkward position of owning only five of the 24 international bridges.

In this bill we have said that owners are responsible for maintaining and looking after their bridge. We are asking them to share with us how they have done that so that we can assure Canadians that the bridges are safe. However, we are not saying that they must have a long-term plan to maintain their bridge. If a bridge becomes unsafe, then we are worried about it.

Senator Zimmer: Considering that our bridges are getting older and the level of service will gradually become more of a concern, is there a proactive plan to address the problem? I am thinking of a plan specifically related to detecting corrosion damage, which may have been a contributing factor in the disastrous failure of the Montreal overpass in September.

It is one thing to x-ray and find a fissure, crack or other problem, but it is another thing to have preventive maintenance or to build bridges in a way that will prevent such problems from occurring.

As an example, I watched the film *September 11* and the sequel, and the architect said the two towers should have stayed up. They made one critical mistake, and that was the insulation around the metal. Had insulation prevented the heat from melting the structure, the towers would have stayed up.

What do you do to fight the elements of corrosion, weather and ice breakup? What preventive measures do you use in building or maintaining bridges so that damage does not occur? That is very difficult because of the elements.

Mr. Hicks: Looking for new techniques keeps engineers employed. We are forever learning from past mistakes. When I was at university studying bridges we watched a film of the Tacoma bridge, which oscillated until it fell apart, and we learned from that. This past summer was the fortieth anniversary of the collapse of the Heron Road Bridge in Ottawa. Again, we learned from that. Engineers are continuing to learn.

problème de plus en plus coûteux que présentent les ponts, et le gouvernement en a fait mention. On nous a dit aussi qu'il s'agit d'un enjeu d'une ampleur et d'une complexité sans précédents.

Trois solutions ont été proposées : un plan à court terme, qui consiste à mettre au point des méthodes de vérification pour mieux cerner les ponts en mauvais état qui nécessitent des réparations immédiates; un plan à moyen terme pour mieux évaluer l'impact sur l'économie et le bien-être de la société, et mieux prioriser les ressources; et une stratégie à long terme axée sur la prévention, pour réduire les coûts d'ensemble par le biais, par exemple, de technologies nouvelles et innovatrices.

Avez-vous élaboré des plans à court, à moyen et à long termes pour régler ce problème?

M. Hicks : Votre consultant a tout à fait raison : nous devons nous doter d'une stratégie pour assurer l'entretien de ces ponts. Toutefois, le gouvernement fédéral a les mains liées puisque seulement cinq des 24 ponts internationaux lui appartiennent.

Le projet de loi précise que les propriétaires sont responsables de l'entretien et de la réparation des ponts. Nous voulons qu'ils nous fournissent des rapports à ce sujet pour que nous puissions dire aux Canadiens que les ponts sont sécuritaires. Toutefois, nous ne disons pas qu'ils doivent obligatoirement élaborer des plans à long terme pour assurer l'entretien des ponts. Par contre, si un pont présente des défaillances, nous allons nous en inquiéter.

Le sénateur Zimmer : Comme les ponts vieillissent et que leur entretien va devenir de plus en plus un enjeu, existe-t-il un plan proactif pour s'attaquer au problème? Je songe à un plan qui vise de manière précise à déceler les dommages causés par la corrosion, un facteur qui aurait pu contribuer à l'effondrement désastreux du viaduc de Montréal, en septembre.

On peut fort bien procéder à des analyses radiographiques et découvrir une fissure ou un autre problème, mais il faut prévoir des mesures d'entretien préventif ou construire des ponts de manière à éviter les problèmes de ce genre.

Par exemple, j'ai vu le film *Septembre 11* et la suite. L'architecte a dit que les deux tours auraient dû rester debout. Une erreur majeure a été commise : le matériau isolant autour du métal. Si ce matériau avait empêché la chaleur de s'attaquer à la structure, les tours seraient encore debout.

Quelles mesures prenez-vous pour combattre les éléments comme la corrosion, les intempéries, les débâcles? Quelles mesures préventives prenez-vous lors de la construction ou de l'entretien des ponts, pour éviter qu'ils ne subissent des dommages? Ces choses sont difficiles à prévoir en raison de tous ces éléments.

M. Hicks : La recherche de techniques nouvelles garde les ingénieurs occupés. Nous tirons toujours des enseignements des erreurs passées. J'ai vu, quand j'étais à l'université, un film sur le pont de Tacoma, qui a oscillé jusqu'au moment où il s'est écroulé. Nous avons tiré des leçons de cela. Il y a quarante ans, cet été, que le pont du chemin Heron, à Ottawa, s'effondrait. Encore une fois, nous avons tiré des leçons de cela. Les ingénieurs ne cessent jamais d'apprendre.

We have experimented with reinforcing bars that rust inside of a bridge. We have hooked up batteries to them to try to reduce the corrosion. We have covered them in coatings. The technology is always progressing.

Canada came up with a new bridge design code about two years ago. That code is light years ahead of where the old code was. We are continuing to learn.

Senator Zimmer: Do you talk to your counterparts around the world about their bridges and their technologies? If they have accidents, do you learn from those?

Mr. Hicks: Are referring to the department?

Senator Zimmer: Yes.

Mr. Hicks: Yes, we do. In fact, we belong to a number of organizations whose meetings and conferences we attend, and we continue to learn from them.

Senator Munson: This has been touched upon before, but I am curious to know, with all these consultations and discussions, what the impact of the new regulations will be on the private operators. Will it be so horrendous that those private operators may be forced to sell or go out of business? It seems to me it will require a lot of money to deal with maintenance, repair, and so on.

Mr. Cannon: Can you be more specific?

Senator Munson: I am referring to the financial impact of this regulation if the private operators have to repair their bridges. If they did not think they had to repair their bridges very much and now they have to repair them a lot more, it may put them in a spot.

Ms. Marcoux: Operators are in business today, whether the bridges are privately owned or government owned or managed or operated. We believe the operators are responsible people. As my colleagues said, we have no reason to believe that the bridges are not safe. We just do not know whether they are safe or not because at the moment we do not have the means to obtain that information.

The regulations will have to undergo an extensive consultation process with the bridge operators and other stakeholders who will want to take part in this process. As you know, regulations are mainly successful if they are done by consensus. I cannot tell you today how expensive the process or the regulations will be, but we are dealing with reasonable, competent people, and we do not expect to have unreasonable regulations on the table. It is in everyone's interest to have safe bridges. The bridges should be maintained, and if they need repairs, they should be fixed.

Senator Munson: It has been mentioned tonight that we do not want these bridges or tunnels to fall into terrorists' hands. Therefore, you must take a hard look at this. Minister, do you have a problem with private operators owning two bridges between two sovereign countries? I think that if you did a survey

Nous avons cherché à renforcer les tiges placées à l'intérieur d'un pont pour éviter qu'elles ne soient attaquées par la rouille. Nous les avons branchées à des batteries pour chercher à réduire la corrosion. Nous les avons recouvertes d'enduits. La technologie évolue sans cesse.

Le Canada a adopté, il y a environ deux ans, un nouveau code pour la conception des ponts. Ce code est de loin supérieur à l'ancien. Nous continuons d'apprendre.

Le sénateur Zimmer : Parlez-vous à vos homologues de par le monde au sujet de leurs ponts, de leurs technologies? Quand des accidents se produisent ailleurs dans le monde, est-ce que vous en tirez des enseignements?

M. Hicks : Vous parlez du ministère?

Le sénateur Zimmer : Oui.

M. Hicks : Nous le faisons. En fait, nous faisons partie de plusieurs organismes qui tiennent des réunions et des conférences. Nous continuons de nous inspirer de leurs expériences.

Le sénateur Munson : On en a déjà parlé, mais j'aimerais savoir, malgré toutes les consultations et discussions qui se déroulent, quel impact les nouveaux règlements vont avoir sur les exploitants privés. Est-ce que ces exploitants vont être obligés de vendre leurs ponts, de cesser leurs opérations? Il me semble qu'il va falloir investir beaucoup d'argent dans l'entretien, les réparations, ainsi de suite.

M. Cannon : Pouvez-vous me donner plus de précisions?

Le sénateur Munson : Je fais allusion aux incidences financières de ce projet de loi si les exploitants privés sont obligés de réparer les ponts. S'ils ne pensaient pas être tenus de faire de grosses réparations alors qu'ils doivent maintenant en faire beaucoup plus, cela risque de les placer dans une situation difficile.

Mme Marcoux : Les exploitants sont en affaires, que les ponts appartiennent à des intérêts privés ou au secteur public. Les exploitants sont des personnes responsables. Comme l'ont mentionné mes collègues, nous n'avons aucune raison de croire que les ponts ne sont pas sécuritaires. Nous ne le savons tout simplement pas parce que, pour l'instant, nous n'avons aucun moyen d'obtenir cette information.

Les règlements devront faire l'objet de consultations exhaustives avec les exploitants des ponts et les autres intervenants qui voudront prendre part au processus. Comme vous le savez, les règlements sont efficaces s'ils sont établis par consensus. Je ne saurais vous dire aujourd'hui combien vont coûter le processus ou les règlements, mais nous faisons affaire à des gens qui sont responsables et compétents. Nous ne nous attendons pas à ce que les règlements soient déraisonnables. Il est dans l'intérêt de tous d'avoir des ponts sécuritaires. Ces ponts doivent être entretenus. S'ils ont besoin de réparations, celles-ci doivent être effectuées.

Le sénateur Munson : On a laissé entendre, plus tôt, qu'il faut éviter que ces ponts ou tunnels tombent entre les mains de terroristes. Cette question mérite d'être examinée de très près. Monsieur le ministre, trouvez-vous inquiétant que des exploitants privés soient propriétaires de deux ponts entre deux pays

of Canadians today, they would think that their border is very secure because there are two governments involved, with customs and with police. They feel secure. I do not have any position on this myself, but when I was on the Defence Committee, we went to Windsor to talk about security issues with the folks there. They know there is a private operator, but I do not think Canadians in general know.

Do you have a problem with private operators in light of the world we live in today and the security issues at hand, or is it part of the free enterprise system?

Mr. Cannon: No, we do not have a problem with that.

Senator Tkachuk: What would cause a government to pull letters patent?

Mr. Langlois: If the letters patent were no longer needed.

Senator Tkachuk: I am not sure.

Mr. Langlois: They are no longer needed if the company stops operating.

Senator Tkachuk: It is a way to dissolve a company?

Mr. Langlois: Yes. For example, if a company on the disabilities pass transfers a bridge or a tunnel to another operator, the company can be dissolved. Under the Canada Business Corporations Act, there is a process that allows a company to be dissolved. This is the way to dissolve a company.

This provision was not put in the bill as a means to penalize an operator for failure to respect one of the provisions in the bills. This clause is there purely on an administrative basis.

Senator Zimmer: I have one last question. Ms. Marcoux, you made a reference to this, and so did the minister. Are any of the private operators absentee landlords? Can they lease it off to somebody else? Are any of bridges leased off to other private operators?

Mr. Cannon: I do not believe so. Not to our knowledge.

[Translation]

The Chairman: Thank you, Minister, for agreeing to appear before our committee.

Mr. Cannon: The pleasure was all mine.

[English]

The Chairman: The meeting is adjourned until November 21, at 9:30, when we will meet with the Bridge and Tunnel Operators Association.

The committee adjourned.

souverains? Si on leur posait la question, les Canadiens diraient que leur frontière est très sécuritaire, parce qu'il y a deux gouvernements, des douaniers, des policiers, qui la surveillent. Ils se sentent en sécurité. Je n'ai pas d'opinion là-dessus, mais à l'époque où j'étais membre du comité de la défense, nous sommes allés à Windsor pour rencontrer nos homologues et discuter de sécurité avec eux. Ils savent qu'il y a des exploitants privés, mais je ne pense pas que les Canadiens, eux, le savent.

Est-ce que le fait qu'il y ait des exploitants privés vous pose problème, compte tenu du monde dans lequel nous vivons aujourd'hui et des problèmes de sécurité qui existent, ou est-ce que cela fait partie du régime de libre entreprise?

M. Cannon : Non, cela ne nous pose aucun problème.

Le sénateur Tkachuk : Pourquoi un gouvernement voudrait-il révoquer des lettres patentes?

M. Langlois : Parce qu'elles ne sont plus requises.

Le sénateur Tkachuk : Je n'en suis pas sûr.

M. Langlois : Elles ne seraient plus requises si l'entreprise cessait d'exister.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce là une façon de dissoudre une entreprise?

M. Langlois : Oui. Par exemple, l'entreprise qui transfère un pont ou un tunnel à un autre exploitant peut être dissoute. Il existe, en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, un processus qui permet de dissoudre une entreprise. C'est la procédure qu'on utilise pour la dissolution.

Cette disposition n'a pas été incluse dans le projet de loi pour pénaliser l'exploitant qui ne respecte pas une des dispositions prévus dans la loi. Elle a été ajoutée uniquement à des fins administratives.

Le sénateur Zimmer : J'ai une dernière question à poser. Madame Marcoux, vous en avez parlé, et le ministre aussi. Est-ce que les exploitants privés sont des propriétaires absents? Peuvent-ils louer le pont à quelqu'un d'autre? Y a-t-il des ponts qui sont donnés en location à d'autres exploitants privés?

M. Cannon : Je ne le crois pas. Pas à notre connaissance.

[Français]

La présidente : Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, d'être venu témoigner devant notre comité.

M. Cannon : Le plaisir fut pour moi.

[Traduction]

Le président : Nous reprendrons nos travaux le 21 novembre, à 9 h 30. Nous allons rencontrer à ce moment-là la Bridge and Tunnel Operators Association.

La séance est levée.

OTTAWA, Tuesday, November 21, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: I call the meeting to order. On our agenda today is Bill C-3, an act respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act.

Our witness this morning is Mr. Thomas E. Garlock, President of the Bridge and Tunnel Operators Association.

Welcome to our committee, Mr. Garlock. We are pleased to have you with us. Please proceed.

Thomas E. Garlock, President, Bridge and Tunnel Operators Association: Members of the committee, good morning, and thank you for your courtesy in permitting me to address you on behalf of the Bridge and Tunnel Operators Association concerning the provisions of Bill C-3.

The Bridge and Tunnel Operators Association, comprised of the ten entities responsible for 11 of the international crossings between the province of Ontario and the states of Michigan and New York, works diligently to support the efficient movement of people and commerce over the Canada-United States border. The BTOA is acutely aware of the importance of an efficient border to Canada's competitive economic position in the world.

We have carefully followed the development of the legislation before you since it first appeared in a previous Parliament as Bill C-44, and prior to that as Bill C-26, if I am not mistaken.

While I am appearing on behalf of the members of the BTOA, as we are known, I advise you that individual operators may offer testimony or comments independently that would reflect their particular view or circumstance.

Over the past 18 months or so, Transport Canada officials, on at least three occasions, have generally advised us of the intended legislative provisions, together with their reasoning and the expected outcomes of the legislation. While we appreciated the information, there was an area within the legislation that we explained would be injurious to crossing operators in a way not intended by the legislation. This issue dealt with the intent to approve the setting of tolls, fees and charges. The majority of BTOA members are financially independent, funding all operations and capital improvements

OTTAWA, le mardi 21 novembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été saisi du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence, s'est réuni en ce jour à 9 h 30 pour en entreprendre l'étude.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Je déclare la séance ouverte. À l'ordre du jour d'aujourd'hui figure le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

Notre témoin ce matin est M. Thomas E. Garlock, président de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels.

Je vous souhaite la bienvenue devant notre comité, monsieur Garlock. Nous sommes enchantés de vous avoir parmi nous. Je vous invite à prendre la parole.

Thomas E. Garlock, président, Association des administrateurs des ponts et des tunnels : Chers membres du comité, bonjour et merci de m'avoir invité à prendre la parole devant vous, au nom de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels au sujet des dispositions du projet de loi C-3.

Formée des dix entités responsables des onze ponts et tunnels internationaux qui relie la province d'Ontario aux États du Michigan et de New York, l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels s'occupe avec diligence d'assurer la circulation efficace des voyageurs et des marchandises à la frontière entre le Canada et les États-Unis. L'AAPT est tout à fait consciente de l'importance d'une frontière efficace pour la compétitivité de l'économie canadienne dans le monde.

Nous avons attentivement suivi l'élaboration du projet de loi dont vous entreprenez l'étude aujourd'hui, depuis qu'il a été présenté pour la première fois devant un parlement antérieur sous l'appellation de projet de loi C-44 et, avant cela, sous l'appellation de projet de loi C-26, si je ne m'abuse.

Même si je comparais au nom des membres de l'AAPT, puisque tel est le sigle par lequel nous sommes connus, je vous signale que chaque administrateur pourra présenter individuellement un témoignage ou des observations qui reflètent son point de vue ou sa situation en particulier.

Au cours des 18 derniers mois, des fonctionnaires de Transports Canada nous ont fait part à au moins trois reprises des dispositions législatives prévues, ainsi que de leur raison d'être et des résultats que l'on escompte de ce projet de loi. Malgré l'utilité de ces renseignements, il y a un élément dans ce projet de loi, comme nous l'avons expliqué, qui risque de porter préjudice aux administrateurs de tunnels et de ponts d'une manière que ne prévoyait nullement la législation. Cet élément a trait à l'intention d'approuver l'établissement des péages, des redevances et des frais. La majorité des membres de l'AAPT sont financièrement

from their toll revenue, and it is that revenue that is contractually pledged to bond holders to raise capital for significant projects.

As I am certain you can appreciate, bond holders require that issuers have the ability, means and flexibility to manage their revenue sources in such a way that debt obligations are repaid according to contractually agreed terms. In the event that financial markets sense that an issuer may be constrained in managing its funding streams, there is a direct negative impact upon the issuer's rating that can have the effect of dramatically increasing future borrowing costs. Such costs would have to be met by increased revenue from toll payers.

It should be noted that it is not only bridge or tunnel infrastructure that requires financing but also facilities required by the Government of Canada. While the United States either provides or reimburses for the buildings, repairs, utilities and upkeep necessary to house its customs, agriculture and other agency functions, Canadian law requires operators to bear all these costs.

In the case of the Niagara Falls Bridge Commission, of which I am the general manager, this includes the \$40 million expended to build a new complex at Rainbow Canada in the year 2000 but also the \$2.5 million of annual cost of maintenance, debt service, utilities and other services required by the Canada Border Services Agency at our three crossings.

We brought those concerns to the attention of the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities and officials concerned with drafting Bill C-3. We also had previously arranged to have officials briefed directly by teleconference with bond councils last year. We are very pleased and appreciative that the House committee gave our concerns careful consideration and amended the legislation with clause 15.1 before it was sent to the full House. We are optimistic that the minister, in developing regulations in support of Bill C-3, will be sensitive to the interests of existing and future bond holders and avoid any action that will increase costs of financing for operations, construction or renewal of critical border infrastructure. We believe that the amendment perfected by the committee and present in the language that was approved by the House of Commons will preserve the government's ability to address the matters with which it is concerned while clarifying that owners and operators will be able to continue managing their financial affairs in the most efficient manner in accordance with their legal obligations.

autonomes, puisqu'ils financent toutes leurs opérations et les améliorations apportées à leurs immobilisations à même les recettes des péages, et ce sont ces recettes qui sont données en garantie par voie contractuelle aux créanciers obligataires afin de réunir des capitaux pour des projets d'envergure majeure.

Vous comprendrez, j'en suis sûr, que les créanciers obligataires exigent que les émetteurs aient la possibilité, les moyens et la souplesse nécessaires pour gérer leurs sources de revenu de telle manière que les créances soient remboursées conformément aux conditions des contrats. Lorsque les marchés financiers ont le sentiment qu'un émetteur risque d'être limité dans la gestion de ses moyens de financement, cela a un effet négatif direct sur la cote de l'émetteur qui peut avoir pour conséquence de majorer de manière spectaculaire les coûts d'emprunt futurs. Ces coûts devront alors être assumés en vertu d'une hausse des recettes provenant de ceux qui règlent les péages.

Il faut signaler qu'il n'y a pas que les infrastructures des ponts et des tunnels qui ont besoin d'être financées, mais également les installations dont a besoin le gouvernement du Canada. Alors que les États-Unis règlent ou remboursent la facture des édifices, des réparations, des services publics ou des opérations d'entretien nécessaires au logement de leurs fonctions douanières, agricoles et autres, la loi canadienne prescrit que ce sont les administrateurs qui doivent prendre tous ces coûts à leur charge.

Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls, dont je suis le directeur général, cela n'englobe pas seulement les 40 millions de dollars qu'il a fallu engager pour bâtir un nouveau complexe à Rainbow Canada en 2000, mais également les 2,5 millions de dollars de coûts annuels d'entretien, de service de la dette, de services publics et d'autres services dont a besoin l'Agence des services frontaliers du Canada aux trois ouvrages de franchissement dont nous sommes responsables.

Nous avons fait part de ces préoccupations au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes et aux fonctionnaires chargés de la rédaction du projet de loi C-3. Nous avons également pris des dispositions antérieures pour que les fonctionnaires soient directement mis au courant l'an dernier par les conseils obligataires via téléconférence. Nous sommes heureux et reconnaissants que le comité de la Chambre ait dûment tenu compte de nos préoccupations et ait modifié le texte de loi par l'article 15.1 avant qu'il ne soit référé à la Chambre au complet. Nous avons bon espoir que le ministre, en élaborant des règlements à l'appui du projet de loi C-3, tiendra compte des intérêts des créanciers obligataires actuels et futurs et évitera toute mesure qui aura pour effet de majorer les coûts de financement des opérations, de construction ou de réfection des infrastructures frontalières essentielles. Nous sommes convaincus que la modification préparée par le comité et qui figure dans le langage approuvé par la Chambre des communes préservera la capacité du gouvernement à traiter des questions dont il est saisi tout en clarifiant aux yeux des propriétaires et des exploitants qu'ils seront en mesure de continuer à gérer leurs affaires financières avec le maximum d'efficacité conformément à leurs obligations juridiques.

Finally, it is important that I assure members of the committee and all your Senate colleagues that the members of the BTOA clearly understand their unique obligation to the people of Canada and the people of the United States to maintain an efficient border between these two great countries. We know that these bridges and the tunnel play a critical role in the economic and cultural life of the nation, impacting people and commerce far from the point where they may make landfall. In light of that, there can be little argument that they serve a federal purpose and that the legislation before you establishes a federal role.

The members of the Bridge and Tunnel Operators Association assure you that we will continue to work carefully with the government to ensure an open, efficient and safe border.

I would be pleased to respond to any questions senators may have or to receive comments regarding my testimony.

The Chairman: Thank you, Mr. Garlock. I have a few questions and then I will defer to my colleagues.

You mentioned that the amendment was prepared and adopted by the House of Commons committee with section 15.1. With this amendment, will the owners and operators be able to continue managing their financial affairs in the most efficient manner?

Mr. Garlock: We believe so. I should clarify that we are not asking this committee or the full Senate for any change in the legislation because we do believe that those concerns were addressed by the committee in the House in such a way that the minister still has the ability to step in regarding any tolls, fees or charges that he or she may believe could be injurious to an orderly border. However, it is a reactive process rather than a proactive approval process. Given the new language, we have confidence that our bond holders will see some assurance that our obligations to them will be met without any impediment.

The Chairman: With clause 15, the government will have the power to establish procedures to deal with complaints. Could you explain the current procedure for complaints related to tolls, fees or charges? Also, what are your views on the process that should be considered for complaints-related matters? What should the mechanism be and who should be considered to efficiently handle the complaints process?

Mr. Garlock: The majority of crossings are public benefit corporations in some way, shape or form, and we are governed by commissions or boards made up largely of local representation.

I have been joined by Ron Rienas, the General Manager of the Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, which owns and operates the Peace Bridge between those two communities. In the case of the Peace Bridge Authority, the Canadian commissioners

Enfin, il est important de donner l'assurance aux membres du comité et à tous vos collègues du Sénat que les membres de l'AAPT comprennent parfaitement l'obligation exceptionnelle qui leur incombe à l'endroit des Canadiens et des citoyens des États-Unis de maintenir une frontière efficace entre ces deux grands pays. Nous savons que ces ponts et le tunnel jouent un rôle névralgique dans la vie économique et culturelle du pays et qu'ils ont des répercussions sur les gens et produits échangés bien au-delà du lieu où ils peuvent arriver dans notre pays. Cela étant, personne n'osera nier qu'ils visent un objectif fédéral et que le projet de loi que vous avez devant les yeux établit un rôle fédéral.

Les membres de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels peuvent vous assurer qu'ils continueront de collaborer de près avec le gouvernement pour assurer une frontière ouverte, efficace et sécuritaire.

Je me ferai un plaisir de répondre aux questions que les sénateurs pourraient se poser ou d'entendre vos observations au sujet de ma déposition.

La présidente : Merci, monsieur Garlock. J'ai pour ma part quelques questions et je céderai ensuite la parole à mes collègues.

Vous avez dit que la modification avait été préparée et adoptée par le comité de la Chambre des communes au moyen de l'article 15.1. Grâce à cette modification, les propriétaires et les administrateurs seront-ils en mesure de continuer à gérer leurs affaires financières avec le maximum d'efficacité?

M. Garlock : Nous croyons que oui. Je tiens à préciser que nous ne demandons pas à ce comité ou au Sénat au complet d'apporter le moindre changement à ce projet de loi car nous sommes convaincus que ces préoccupations ont été dûment prises en considération par le comité de la Chambre de telle sorte que le ministre jouit toujours de la capacité d'intervenir au sujet des péages, des redevances ou des frais dont il estime qu'ils risquent de porter préjudice à l'efficacité de la frontière. Il s'agit néanmoins d'une procédure d'approbation réactive plutôt que proactive. Compte tenu du nouveau langage, nous avons bon espoir que nos créanciers obligataires verront là une sorte de garantie que nos obligations à leur endroit seront respectées sans la moindre entrave.

La présidente : En vertu de l'article 15, le gouvernement sera investi du pouvoir d'établir des procédures pour traiter des plaintes. Pouvez-vous m'expliquer la procédure en vigueur de traitement des plaintes relatives aux péages, aux redevances ou aux frais? Par ailleurs, que pensez-vous de la procédure qu'il y aurait lieu d'adopter pour les questions se rapportant aux plaintes? Quel instrument faudrait-il adopter et à qui faut-il envisager de confier la tâche de traiter des plaintes avec efficacité?

M. Garlock : La majeure partie des ouvrages de franchissement sont des sociétés d'intérêt public sous une forme ou une autre et nous sommes régis par des commissions ou des conseils qui se composent dans une large mesure de représentants locaux.

J'ai été rejoint par Ron Rienas, directeur général de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, qui est propriétaire du pont Peace dont il assure l'exploitation entre les deux localités. Dans le cas de l'Administration du pont Peace, les commissaires

are appointed by the Government of Canada. The American commissioners are appointed by various officials of the State of New York.

In the case of the Niagara Falls Bridge Commission, just a little further north on the Niagara River, my Canadian commissioners are appointed by the Premier of the Province of Ontario and the American commissioners by the Governor of the State of New York. There are differences between all of these crossings going back to their historic evolution.

These commissions and boards are very visible in the communities where the crossings are located and certainly approachable by anyone who would have a complaint, comment, criticism or observation regarding tolls or any other matter concerning the bridges. Because they are appointed by respective government leaders, they are very sensitive to the interests of people, and not only those in the immediate community. As I said in my testimony, the crossings have impact far beyond the border. My commissioners are very attentive not only to the interests of Niagara but to all of Ontario and all of Canada, just as they are to all of New York and all of the United States.

I can tell you that, from talking to my colleagues, I am not aware of significant complaints. In the matter of tolls, for most of us, it has been some time since we have had a toll increase. It is generally a shared philosophy among the public benefit corporations that operate the bulk of the crossings that we only collect that amount of money required for our purposes. As a result, we are able to keep tolls very modest. At the Peace Bridge and at the Niagara Falls Bridge Commission, presently the Canadian toll is \$3.50 for a passenger car round trip. We are very proud to tell you that we have the lowest tolls on the border, and our boards and management are devoted to keeping it that way. I hope I have answered your question.

The Chairman: Are people satisfied with the complaints process, or do they want something else?

Mr. Garlock: I have had no complaints about the complaint process. I would say that there certainly is a role for the government to react, should there be complaints. While I have had no complaints about the toll, I can share with the committee one example from just a few weeks ago. Because of some physical changes on Provincial Highway 405 approaching the Queenston-Lewiston Bridge, a motorist was lost and had a difficult situation. This complaint found its way to the desk of Minister Cannon, and the minister's office got in touch with me and I was available to respond to it. While it is an informal process at this point, it does work reasonably well.

canadiens sont nommés par le gouvernement du Canada. Les commissaires américains sont nommés pour leur part par divers fonctionnaires de l'État de New York.

Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls, un peu plus au nord sur le Niagara, les commissaires canadiens sont nommés par le premier ministre de la province d'Ontario tandis que les commissaires américains sont nommés par le gouverneur de l'État de New York. Il existe des différences entre tous ces ouvrages de franchissement qui s'expliquent par leur évolution historique.

Ces commissions et conseils sont parfaitement visibles aux yeux des collectivités où sont situés ces ouvrages de franchissement et ils sont très faciles à joindre par quiconque souhaite formuler une plainte, une remarque, une critique ou une observation au sujet des péages ou de toute autre question relative à ces ponts. Du fait qu'ils sont nommés par leurs chefs de gouvernement respectifs, ils sont très sensibles aux intérêts des gens et pas seulement des membres de la communauté immédiate. Comme je l'ai dit dans ma déposition, les ouvrages de franchissement ont un impact qui dépasse de loin la frontière. Les commissaires qui relèvent de moi sont très sensibles non seulement aux intérêts de Niagara Falls mais aux intérêts de l'ensemble de l'Ontario et du Canada, tout comme ils le sont aux intérêts des habitants de l'État de New York et de l'ensemble des États-Unis.

D'après les entretiens que j'ai pu avoir avec mes collègues, je peux vous affirmer que les plaintes sont plutôt rares. Sur le front des péages, pour la majeure partie d'entre nous, cela fait déjà quelque temps qu'il n'y a pas eu la moindre hausse des péages. Les sociétés d'intérêt public chargées de l'administration de la plupart des ouvrages de franchissement partagent en général l'idée que nous devons seulement percevoir le montant d'argent dont nous avons besoin pour atteindre nos buts. Cela explique que les péages soient maintenus à un niveau très modeste. Au pont Peace et à la Commission du pont de Niagara Falls, le péage canadien actuel s'élève à 3,50 \$ pour un véhicule de tourisme qui fait un aller-retour. Nous sommes très fiers de vous dire que nous avons les péages les plus bas le long de la frontière et que nos conseils et nos gestionnaires font tout pour que les choses en restent là. J'espère avoir répondu à votre question.

La présidente : Les gens sont-ils satisfaits de la procédure de traitement des plaintes ou veulent-ils quelque chose d'autre?

M. Garlock : Je n'ai pas entendu le moindre reproche à l'égard de la procédure de traitement des plaintes. J'admets que le gouvernement a le droit de réagir en cas de plainte. Même si je n'ai pas reçu la moindre plainte au sujet des péages, je ferai part au comité d'un exemple qui s'est produit il y a à peine quelques semaines. À cause de certaines modifications d'ordre matériel apportées à la route provinciale 405 aux abords du pont Queenston-Lewiston, un automobiliste s'est perdu et s'est retrouvé dans une situation précaire. Sa plainte s'est frayé un chemin jusqu'au bureau du ministre Cannon, et le cabinet du ministre est entré en rapport avec moi et j'ai été en mesure de lui répondre. Même s'il s'agit d'une procédure officielle pour l'instant, elle fonctionne relativement bien.

While I would not propose to speak for the minister or the agency, I suspect that, in regulation, it will be a similar consultative process that will get to the heart of the complaint and, at the very least, give the person placing the complaint a clear response as to why things are the way they are, or to adjust the issue that they brought.

The Chairman: Bill C-3 is inspired, in sections 6 to 12 regarding construction and approval of a new bridge or tunnel, by the American presidential permit process. In Canada, for now, construction and alterations are managed on a case-by-case basis, if I am correct, without a uniform approach or approval mechanism. Are you familiar with the American procedure? What are the strengths of the American approach?

Mr. Garlock: I am familiar with the American approach. Right now, the process in Canada is based on the Navigable Waters Act. I think that for either country to look at all of the issues surrounding dramatic change to a crossing or, importantly, the creation of a new crossing, are most certainly under the purview of the federal government.

While the bridges between Ottawa and Hull are very important, and there is no question about that, those are matters for perhaps the provinces and the local community. However, in the instance of the international bridges and tunnels, because they have such an implication, particularly for the economic life of the nation, it is important for the federal government to have a role.

The American presidential permit process is going through some amendments itself at this time. It is becoming a bit more refined, particularly in the area of any alteration to the span.

I submit to you that last year, with the support of the Government of Canada and the province of Ontario, the Niagara Falls Bridge Commission reconfigured the entire deck of the Queenston-Lewiston Bridge, going from four lanes to five lanes and doing a seismic retrofit of the span to better strengthen it. That is something in which the minister should have direct involvement and be able to make known the government's wishes in something that would change the complexion of the crossing as dramatically as it did.

Because it was a border infrastructure fund project and because all of the public benefit corporations have a very close working relationship with Transport Canada, I think largely what will be found, not only in statute but in regulation, ultimately, through Bill C-3, was followed in a more informal way when it came to the creation of the fifth lane.

If there is to be a significant alteration, that carries a great federal interest, in my opinion.

Senator Tkachuk: Just so I am clear, after the amendment in the House, there are no objections by your organizations to the bill?

Même si je ne m'exprime pas au nom du ministre ou de l'organisme, je soupçonne que, dans la réglementation, ce sera le même processus de consultation qui sera au cœur de la procédure de traitement des plaintes et, à tout le moins, qui donnera à l'auteur de la plainte une réponse claire sur la raison pour laquelle les choses sont ce qu'elles sont ou pour résoudre le problème qu'il a signalé à notre attention.

La présidente : Aux articles 6 à 12 qui se rapportent à la construction et à l'approbation d'un nouveau pont ou d'un nouveau tunnel, le projet de loi C-3 s'inspire de la procédure américaine des permis présidentiels. Au Canada, du moins jusqu'à maintenant, les travaux de construction et de réfection étaient gérés au cas par cas, si je ne m'abuse, sans une démarche ou un instrument d'approbation uniforme. Êtes-vous au courant de la procédure américaine? Et quels sont ses avantages?

M. Garlock : Je connais bien la procédure américaine. À l'heure qu'il est, la procédure au Canada repose sur la Loi sur la protection des eaux navigables. Je crois que, dans l'un et l'autre pays, l'examen de toutes les questions qui se rattachent à la modification draconienne d'un pont ou d'un tunnel ou, surtout, à la création d'un nouvel ouvrage de franchissement sont incontestablement du ressort du gouvernement fédéral.

Même si les ponts qui relient Ottawa à Hull revêtent une grande importance, et cela est incontestable, ce sont des questions qui relèvent sans doute des deux provinces et de la collectivité locale. Toutefois, dans le cas des ponts et des tunnels internationaux, en raison de leurs répercussions considérables, en particulier pour la vie économique du pays, il est important que le gouvernement fédéral ait un rôle à jouer.

La procédure américaine des permis présidentiels subit elle-même certaines modifications à l'heure actuelle. Le gouvernement s'occupe de la figurer, en particulier dans le domaine d'une modification quelconque apportée à la travée d'un pont.

Je vous signale que, l'an dernier, moyennant l'appui du gouvernement du Canada et de la province d'Ontario, la Commission du pont de Niagara Falls a reconfiguré tout le tablier du pont Queenston-Lewiston, qui a été élargi de quatre à cinq voies et qu'elle a renforcé toute la travée pour que celle-ci résiste mieux aux secousses sismiques. C'est une chose à laquelle le ministre doit directement participer et où il doit faire connaître les vœux du gouvernement car cela risque de modifier radicalement l'aspect d'un pont, comme ce fut le cas cette fois-là.

Étant donné qu'il s'agissait d'un projet subventionné par le Fonds sur l'infrastructure frontalière et que toutes les sociétés d'utilité publique entretiennent des rapports de travail très étroits avec Transports Canada, je crois que ce que révélera en définitive le projet de loi C-3, c'est que la loi et les règlements ont été suivis de manière plus officieuse lorsqu'il s'est agi d'aménager la cinquième voie.

S'il doit y avoir une modification draconienne, cela suscite normalement l'intérêt très vif du gouvernement fédéral à mon avis.

Le sénateur Tkachuk : Pour lever tout doute dans mon esprit, après la modification en Chambre, votre association ne s'est pas opposée à ce projet de loi?

Mr. Garlock: That is correct. While I will tell you that there may be individual members who could still approach the committee on various and sundry issues, the BTOA as a whole has no objection to the legislation.

Senator Tkachuk: What is a public benefit corporation?

Mr. Garlock: They are a strange and mysterious animal. As I say, each of them is a little bit different. Let me speak about the two here today.

The Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority came about first. The Peace Bridge between Fort Erie, Ontario, and Buffalo, New York, was built in 1927 by a private operator. During the great economic crash of 1929, that operator went broke. At that time, the State of New York and the Government of Canada stepped in to acquire the asset and created the Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority to operate it in the best interests of Canada and the United States.

The Peace Bridge authority board is appointed, and consists of ten members, five from Canada, five from the United States, and they operate the crossing in the best interests of both countries. There is not a profit motive, and it is operated as efficiently as possibly to keep tolls as low as possible.

I am sitting here today because there was a great tragedy in January of 1938. The Honeymoon Bridge, or the falls view bridge, between Niagara Falls, Ontario, and Niagara Falls, New York, was forced off its foundation by an ice flow in the Niagara River. The bridge crashed into the river. There was no loss of life. It was well forecast that this was going to happen, so no one was on the bridge. When that occurred, both cities of Niagara Falls had had difficulty with the private operator who owned the bridge. There had been some friction. They said that if there was to be a new entity, they wanted it to be somewhat of a public nature so people in both communities would have input. Therefore, the Government of the United States adopted legislation creating the Niagara Falls Bridge Commission. There was supposed to be complementary legislation in Canada, but that did not occur, per se. We were given licence to build the crossing, but the legislation that guides the Niagara Falls Bridge Commission is U.S. federal legislation. Bill C-3 will provide that complement, in my opinion.

At any rate, we were created with four American commissioners appointed by the governor of the State of New York, and four appointed either by the Dominion of Canada or the Province of Ontario. Because the moving force behind the commission was then a minister of the provincial government, it really fell to the province.

Again, we operate in the public interest. In fact, while we own and operate these three bridges, if we are ever completely debt-free, the U.S. legislation stipulates that our

M. Garlock : C'est exact. Même s'il se peut que certains de nos membres s'adressent au comité sur diverses questions, l'AAPT dans son ensemble ne s'oppose pas à ce projet de loi.

Le sénateur Tkachuk : Qu'est-ce qu'une société d'utilité publique?

M. Garlock : C'est un animal étrange et mystérieux. Comme je l'ai dit, chacun a ses particularités. Permettez-moi de vous en décrire deux ici aujourd'hui.

La Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority est la première à avoir vu le jour. Le pont Peace qui relie Fort Erie (Ontario) à Buffalo (New York) a été construit en 1927 par un exploitant privé. Durant la grande crise économique de 1929, cet exploitant a dû déclarer faillite. À l'époque, l'État de New York et le gouvernement du Canada sont intervenus pour se porter acquéreurs du pont et ils ont constitué la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority qu'ils ont chargée d'exploiter le pont au mieux des intérêts du Canada et des États-Unis.

Le conseil de l'Administration du pont Peace est nommé et se compose de dix membres, dont cinq sont canadiens et cinq américains, et qui exploitent le pont au mieux des intérêts des deux pays. Il n'y a aucun souci de rentabilité, et le pont est exploité avec le maximum d'efficacité pour maintenir les péages au plus bas niveau possible.

Si je suis assis devant vous aujourd'hui, c'est en partie à cause de la grande tragédie survenue en janvier 1938. Ce mois-là, le pont Honeymoon ou le pont Falls View reliant Niagara Falls (Ontario) à Niagara Falls (New York) a été délogé de ses fondations par un écoulement glaciaire dans le Niagara. Le pont s'est littéralement effondré dans la rivière. Fort heureusement, cela n'a fait aucune victime. On prévoyait depuis longtemps que cela se produirait et personne donc ne se trouvait sur le pont. Lorsque cette tragédie est survenue, les deux villes de Niagara Falls avaient déjà connu des difficultés avec l'exploitant privé qui était propriétaire du pont. Il y avait eu des frictions entre les trois. Les deux localités ont alors déclaré que, s'il devait y avoir une nouvelle entité, elles voulaient qu'il s'agisse d'une entité publique afin que les membres des deux collectivités aient leur mot à dire. C'est ainsi que le gouvernement des États-Unis a adopté une loi portant création de la Commission du pont de Niagara Falls. On s'attendait à l'adoption d'une législation complémentaire au Canada, mais cela ne s'est pas fait en tant que tel. On nous a autorisés à construire le pont, mais le texte législatif qui régit la Commission du pont de Niagara Falls est un texte fédéral américain. Le projet de loi C-3 constituera à mon avis ce texte législatif complémentaire.

Quoi qu'il en soit, lors de notre création, il y avait quatre commissaires américains nommés par le gouverneur de l'État de New York et quatre autres nommés soit par le Dominion du Canada, soit par la province d'Ontario. Étant donné que la force motrice qui se cachait derrière la Commission était alors un ministre du gouvernement provincial, c'est la province qui en a assumé la responsabilité.

À vrai dire, nous fonctionnons dans l'intérêt public. De fait, même si nous sommes propriétaires de ces trois ponts dont nous assurons l'exploitation, advenant qu'un jour nous épongions

assets will revert equally either to the Government of Canada or the province of Ontario and to the state of New York. There is very much a public presence there. The commissioners serve at the pleasure of the premier or the governor. The premier has made a decision to appoint them to three-year terms. They are business leaders and people with financial ability, some understanding of capital construction and a clear understanding of how governments in both countries operate. They add a great deal to the benefit of the bridge commission.

Senator Tkachuk: Who are the shareholders? Are they the Government of Canada or New York State and the Province of Ontario?

Mr. Garlock: They are the people of Canada and the people of the United States.

Senator Tkachuk: Is the government the shareholder?

Mr. Garlock: The entity of the Niagara Falls Bridge Commission owns the assets, but if they are ever debt free, they resort to both countries.

I should add that we are entirely self-funded. In fact, in the more than almost 68-year history of the Niagara Falls Bridge Commission, it was just last year for the first time that we took any public assistance from either the federal government, the provincial government or the state government in doing the fifth lane project. Other than that, we are responsible for all the operations and the capital improvements required. As I alluded to in my testimony, under section 6 of the Customs Act we are required to provide all facilities to Canada Customs. That is without cost to any government.

Senator Tkachuk: Is it a non-profit corporation?

Mr. Garlock: Yes.

Senator Tkachuk: That is what it is. Instead of shareholders, do you have members? How does that work? Who owns the company?

Mr. Garlock: The commission owns the asset. If at any point the commission becomes debt free, the asset must be divided equally between Canada and New York State.

Senator Tkachuk: Maybe I am not saying this right, and I will let Senator Eyton ask later on. I am not sure how that operates.

When you refer to the Bridge and Tunnel Operators Association being comprised of ten entities responsible for eleven of the international crossings, are all of the ten entities as you describe them, or are some of them privately held?

entièrement notre dette, la législation américaine stipule que nos actifs seront rétrocédés à parts égales soit au gouvernement du Canada, soit à la province d'Ontario et à l'État de New York. Vous voyez donc l'importance de la présence publique. Les commissaires sont nommés à la discrétion du premier ministre ou du gouverneur. Le premier ministre a pris la décision de les nommer pour des mandats de trois ans. Ce sont des chefs d'entreprise et des gens qui jouissent d'importants moyens financiers, qui ont une certaine connaissance de la construction d'immobilisations et une parfaite connaissance des rouages des gouvernements dans les deux pays. Ils sont donc précieux pour la Commission du pont.

Le sénateur Tkachuk : Qui sont les actionnaires? S'agit-il du gouvernement du Canada ou de l'État de New York et de la province d'Ontario?

M. Garlock : Ce sont les citoyens du Canada et des États-Unis.

Le sénateur Tkachuk : Le gouvernement est-il actionnaire?

M. Garlock : La Commission du pont de Niagara Falls est propriétaire des actifs, mais, si jamais elle arrive à se débarrasser de sa dette, les actifs reviendront alors aux deux pays.

Je dois ajouter que nous sommes entièrement autofinancés. De fait, depuis près de 68 ans qu'existe la Commission du pont de Niagara Falls, pour la première fois l'an dernier nous avons dû faire appel à l'aide publique du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial ou du gouvernement de l'État de New York pour réaliser le projet de cinquième voie. À part cela, nous sommes responsables de toutes les opérations et de l'amélioration des immobilisations nécessaires. Comme je l'ai déjà dit dans ma déposition, en vertu de l'article 6 de la Loi sur les douanes, nous sommes tenus de fournir toutes les installations à l'Agence des services frontaliers du Canada. Cela est absolument gratuit pour un gouvernement quelconque.

Le sénateur Tkachuk : S'agit-il d'une société à but non lucratif?

M. Garlock : Oui.

Le sénateur Tkachuk : C'est donc bien cela. À la place d'actionnaires, avez-vous des membres? Comment tout cela fonctionne-t-il? Qui est propriétaire de l'entreprise?

M. Garlock : la Commission est propriétaire des actifs. Si, à un moment quelconque, la Commission se débarrasse de sa dette, les actifs seront répartis équitablement entre le Canada et l'État de New York.

Le sénateur Tkachuk : Peut-être que je m'exprime mal, et je laisserai le soin au sénateur Eyton de poser cette question ultérieurement pour moi. Je ne sais pas au juste comment tout cela fonctionne.

Lorsque vous dites que l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels se compose de dix entités responsables de onze des ponts et tunnels internationaux, les dix entités sont-elles des sociétés à but non lucratif ou certaines d'entre elles appartiennent-elles à des intérêts privés?

Mr. Garlock: Nine are public; one is private. The Ambassador Bridge between the city of Windsor and the city of Detroit is privately owned by an individual family.

Senator Tkachuk: Were they the ones most concerned about the fact that the authority would be approving any increases in fees, tolls and charges? It seems to me that the government is asking the government in all the other cases. When the bonds are issued, does the government not act as a guarantor, as in most Crown corporations?

Mr. Garlock: No, it does not. In fact, you are looking at two of the people most concerned with the language.

Because of our nature, we are able to issue tax-exempt bonds in the United States for our capital improvements. In fact, both of us have gone through a refinancing in the last few years where we saved toll payers millions of dollars in debt service.

When the Niagara Falls Bridge Commission went to the bond market in 2003 to finance, we were able to assure the purchasers of the bonds that we had control over our toll structure to the point where they could have confidence that we would be able to generate the revenue that we required to repay the bonds. As a result, we received an A rating from Standard & Poor's. That allows us to borrow money at ridiculously low rates. I believe our mixed rate is about 2.80 per cent on our outstanding bonds. It is cheap money.

We were concerned with the original language of the bill such that if the bond market were to perceive that the minister could step in and make changes to the toll structure, it could jeopardize their ability to repay our obligations. Now when it is clear that the minister will only step in in those instances where tolls, fees or charges are being disruptive to the border, it gives the bondholders an assurance that it is an authority held by the minister that would be used for a very specific purpose, and not arbitrarily.

Senator Mercer: I now wish we had heard the witness prior to hearing from the minister, because this witness's evidence has prompted a number of questions that I would have liked to have posed to the minister.

I am a little confused. I do not understand why we need this legislation. If it is not broken, do not fix it. Has something gone wrong that I have missed that has prompted government to bring forth this legislation to fix organizations that are working well, from what I see in the history of the Niagara Falls Bridge Commission and what I know of the operation of the bridges in the Windsor area? We have problems at the border, but they are

M. Garlock : Neuf sont des entités publiques; une est privée. Le pont Ambassador qui relie la ville de Windsor à la ville de Detroit appartient à des intérêts privés détenus par une seule famille.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce elle qui se soucie le plus du fait que la Commission devra approuver toute hausse des redevances, des péages et des droits? Il me semble que, dans tous les autres cas, ce soit le gouvernement qui demande au gouvernement. Lorsque les obligations sont émises, le gouvernement ne tient-il pas lieu de garant, comme c'est le cas de la plupart des sociétés d'État?

M. Garlock : Non, absolument pas. De fait, vous vous trouvez devant deux des membres que le langage du projet de loi inquiète le plus.

De par notre nature, nous sommes en mesure d'émettre des obligations exemptes d'impôt aux États-Unis pour améliorer nos immobilisations. De fait, les deux entités que nous représentons ont obtenu le refinancement de leurs activités depuis quelques années, ce qui a permis à ceux et celles qui règlent les péages d'économiser des millions de dollars en service de la dette.

Lorsque la Commission du pont de Niagara Falls s'est adressée au marché des obligations en 2003 pour financer ses opérations, nous avons pu donner l'assurance aux acheteurs de ces obligations que nous avions l'entière maîtrise du barème des péages à tel point qu'ils ne devaient pas craindre que nous n'arrivions pas à générer les recettes nécessaires pour rembourser les obligations. Grâce à cela, nous avons obtenu une cote A de la part de Standard & Poor's. Cela nous autorise à emprunter de l'argent à des taux incroyablement bas. Je crois que notre taux mixte est d'environ 2,80 p. 100 sur les obligations en circulation, ce qui est vraiment très bas.

Le langage original du projet de loi nous a fait craindre que, si le marché des obligations avait l'impression que le ministre pouvait intervenir et opérer des changements dans le barème des péages, cela risquait de compromettre sa capacité à rembourser nos obligations. Maintenant qu'il est clair que le ministre ne peut intervenir que dans les cas où les péages, les redevances ou les frais entraînent des perturbations à la frontière, cela donne la garantie aux créanciers obligataires qu'il s'agit d'un pouvoir conféré au ministre à une fin bien précise, et qui ne peut être utilisé de façon arbitraire.

Le sénateur Mercer : Je regrette que nous n'ayons pas entendu la déposition du témoin avant celle du ministre, car les éléments de sa déposition soulèvent un certain nombre de questions que j'aurais aimé pouvoir poser au ministre.

Je suis quelque peu confus. Je ne comprends pas pourquoi nous avons besoin de ce texte de loi. Lorsqu'une chose n'est pas cassée, il est inutile de la réparer. Y a-t-il eu un élément qui m'a échappé et qui a poussé le gouvernement à proposer ce projet de loi pour réparer des entités qui fonctionnent bien, d'après ce que je peux constater dans les antécédents de la Commission du pont de Niagara Falls et ce que je sais du fonctionnement des ponts dans

not with the operation of the bridges or the tunnel. It is more a volume problem and perhaps infrastructure problems on the Canadian side, particularly the bridges in Windsor.

Mr. Garlock: I preface that by saying it is my opinion that the legislation is necessary, again, recalling that almost all of these crossings came about in somewhat of a patchwork way. It clearly gives the government the authority to address some serious issues.

The security at these crossings is an issue that has become far more serious in the past five years. It would be reasonable for members of the committee to think, "Well, there are federal agencies on each end of all these crossings. Are they not responsible for security?" The answer is no. When there is a bomb threat at one of my bridges, customs from both countries tell us, "When you get to the bottom of it and everything is clear, call us and we will come back." We have worked with law enforcement authorities on both sides of the border to address that kind of a situation.

In the instance of the Niagara Falls Bridge Commission, we have invested almost \$3 million in hard dollars and about \$1 million on a running rate overhead basis every year since for an extensive security system composed of video motion detection controlled access that surveys everything on our bridges, in our plazas and under our bridges.

Certainly, the Government of Canada has an interest in ensuring that every crossing meets a basic standard in terms of security, which is an important issue.

The other thing that must be considered is that some of these crossings are beginning to age. The Whirlpool Rapids Bridge between our two countries, the only NEXUS-only crossing between Canada and the United States, is 110 years old next year. It is inspected every year and it is in excellent condition. There is an aggressive inspection regimen. Every other year, we do a spectrographic examination of the rivets and some of the other components to ensure that they are in good condition. That is also an area where the minister would definitely have an interest, namely, ensuring that these spans are inspected and maintained in a safe way to ensure that the travelling public is safe and that international commerce is not disrupted.

Finally, in the case of the Peace Bridge, there has been a process of an environmental impact study that will lead to an expansion of capacity at the bridge. It is likely that another span will be built in addition to the existing span. It is important that the government has an oversight role in determining what is built, how it is built and what the effect will be at other crossings.

We have done a reasonably good job up to this point, but Bill C-3 will complement and improve those efforts further, in my personal opinion.

la région de Windsor? Certes, nous éprouvons des problèmes à la frontière, mais ils n'ont rien à voir avec l'exploitation des ponts ou du tunnel. Il s'agit plutôt d'un problème de volume et peut-être de problèmes d'infrastructures du côté canadien, en particulier les ponts de Windsor.

M. Garlock : Permettez-moi de commencer en disant qu'à mon avis, ce texte de loi est nécessaire en vous rappelant que pratiquement tous ces ponts et tunnels ont été créés à la manière d'une mosaïque. Cela confère manifestement au gouvernement le pouvoir de régler certains problèmes graves.

La sécurité sur ces ponts et dans ce tunnel est un problème qui s'est nettement aggravé depuis cinq ans. Les membres du comité pourraient à juste titre penser que : « Eh bien, puisqu'il y a des organismes fédéraux à chaque extrémité de ces ponts et tunnels, ne sont-ils pas responsables des questions de sécurité? » La réponse est non. Lorsqu'il y a une alerte à la bombe à l'un de mes ponts, les autorités douanières des deux pays nous disent : « Lorsque vous aurez trouvé l'origine de cette alerte et que tout sera rétabli, appelez-nous et nous reviendrons vous voir. » Nous travaillons avec les organismes d'application de la loi des deux côtés de la frontière pour régler ce type de situation.

Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls, nous avons investi près de 3 millions de dollars en argent et près de 1 million de dollars en frais généraux au taux courant chaque année pour l'installation d'un système de sécurité exhaustif qui se compose d'un système d'accès réglementé avec détecteur de mouvements vidéo qui surveille tout ce qui se passe sur nos ponts, dans nos complexes douaniers et sous nos tunnels.

Incontestablement, le gouvernement du Canada a tout intérêt à ce que chaque pont et tunnel respecte une norme élémentaire de sécurité, ce qui est une question importante.

L'autre élément dont il faut tenir compte, c'est que certains de ces ponts et tunnels deviennent vétustes. Le pont Whirlpool Rapids entre nos deux pays, l'unique pont NEXUS entre le Canada et les États-Unis, fêtera l'an prochain son 110^e anniversaire. Il fait l'objet d'une inspection chaque année et est en excellent état. Le régime d'inspection est très rigoureux. Tous les deux ans, nous procédons à l'examen spectrographique des rivets et de certains autres composants pour nous assurer qu'ils sont en bon état. Voilà un autre domaine auquel le ministre porte un intérêt indéniable, s'assurer que les travées sont inspectées et sont entretenues pour assurer la sécurité du public voyageur et faire en sorte que les échanges commerciaux internationaux ne soient pas perturbés.

Enfin, dans le cas du pont Peace, il y a eu une étude d'impact environnemental qui se soldera par un renforcement de la capacité du pont. Tout porte à croire qu'une autre travée sera construite en plus de la travée existante. Il est important que le gouvernement surveille ce qui se construit, la façon dont les travaux se déroulent et quel effet cela risque d'avoir sur les autres ponts et tunnels.

Nous avons accompli un relativement bon travail jusqu'ici, mais le projet de loi C-3 complétera et améliorera encore plus ces efforts, à mon point de vue.

Senator Mercer: You have just talked about the Peace Bridge and the need for expansion and possibly a new crossing. We have also heard about a new crossing in Windsor. I am not clear about whether the new crossing at the Peace Bridge and the one in Windsor will be financed through the non-profit corporation. In the case of Windsor, will it be the private corporation? I understand that the private corporation in Windsor which owns the Ambassador Bridge has been preparing to build a new structure. Are we talking competitive bridges? I know the Peace Bridge is different, and so is the Ambassador Bridge. I have seen the minister's musings in the newspaper in the last couple of weeks in regard to the government possibly being involved, and I am not sure how government is involved if one of these is a private corporation.

Mr. Garlock: I can tell you that certainly the bulk, if not all, of the financing for the Peace Bridge expansion will be within the mechanism that I described, in terms of issuing bonds and then the crossing being responsible for the repayment of the bonds.

Senator, I think it is a little early to determine what might happen in Detroit-Windsor. I know there are a number of competing ideas about what should happen there, how it should happen, and who should be responsible for it. I think that will have to be worked out over the next period of time. No matter how it may be done, if it is done privately, publicly or in some kind of a private-public partnership, certainly the Government of Canada has a great interest in how that expansion occurs.

It is more than just a bridge. It means a lot in terms of jobs for Canadians and the economic life of the nation. When one thinks about the number of exports that cross the 49th parallel every day, clearly the Government of Canada has an interest in how that happens, and in the most efficient and safest way.

Senator Mercer: We talked about the necessity for the legislation. I understand the security factor which is added to the issue, particularly post-9/11, but I also find it rather amazing that we have major economic land links between ourselves and our largest trading partner such that if a bomb scare or threat were called in to the Peace Bridge or the Ambassador Bridge, or any of the bridges, the government officials involved would walk off the bridge and say to the bridge commission people: "Give us a call when it is all clear." I would think that the issue of security would be a little more of a concern to both the United States government and the Government of Canada.

Mr. Garlock: I understand what you are saying. Bill C-3 does indeed inject the government into the security issue to ensure that it is well done by whomever.

Senator Mercer: Well done, but not paid for by the government.

Le sénateur Mercer : Vous venez de parler du pont Peace et du besoin de l'agrandir et peut-être de construire un nouveau pont. Nous avons également entendu parler de la construction d'un nouveau pont à Windsor. Je ne comprends pas très bien si le nouveau pont parallèle au pont Peace et celui de Windsor seront financés par la société à but non lucratif. Dans le cas de Windsor, s'agira-t-il de la société privée? Je crois savoir que la société privée de Windsor à qui appartient le pont Ambassador s'apprête à construire un nouvel ouvrage. Sommes-nous en train de parler de ponts concurrents? Je sais que le pont Peace est différent, et également le pont Ambassador. J'ai lu les réflexions du ministre dans les journaux depuis deux semaines sur une éventuelle participation du gouvernement, et je me demande comment le gouvernement peut participer à un tel projet si l'une de ces entités est une société privée.

M. Garlock : Je puis vous affirmer que le gros, sinon la totalité du financement de l'agrandissement du pont Peace se fera grâce à l'instrument dont j'ai parlé, c'est-à-dire à l'émission d'obligations et à la responsabilité qui incombera à l'entité responsable du pont de rembourser les obligations.

Sénateur, je pense qu'il est un peu tôt pour savoir ce qui se produira à Detroit-Windsor. Je crois qu'il y a un certain nombre d'idées divergentes sur ce qui doit arriver là-bas, sur la façon dont cela doit se produire et sur qui doit en être responsable. Je pense que la question devra être résolue prochainement. Mais, peu importe ce qui se passe, si cela est réalisé par des intérêts privés, par des intérêts publics ou par un partenariat public-privé, il est indéniable que le gouvernement du Canada s'intéresse vivement à la façon dont cet agrandissement se matérialisera.

Car il s'agit de bien plus que d'un simple pont. Il s'agit d'emplois pour des Canadiens et de la vie économique de tout le pays. Lorsqu'on songe au nombre de produits exportés qui franchissent le 49^e parallèle quotidiennement, il est clair que le gouvernement du Canada porte un vif intérêt à ce qui se passe et tient à ce que cela se déroule avec le maximum d'efficacité et de sécurité.

Le sénateur Mercer : Nous avons parlé de la nécessité du projet de loi. Je comprends fort bien le facteur de sécurité qui vient s'ajouter à la question, particulièrement après les événements du 11 septembre, mais je suis plutôt étonné de voir que nous avons d'importantes liaisons terrestres économiques entre notre pays et notre plus gros partenaire commercial et qu'en cas d'un alerte à la bombe au pont Peace ou au pont Ambassador ou à l'un quelconque des autres ponts, les fonctionnaires de l'État quittent tout bonnement le pont et disent aux responsables de la Commission qui en assure l'administration : « Appelez-nous quand la situation sera rétablie. » J'ose croire que la question de sécurité préoccupe un peu plus le gouvernement des États-Unis et celui du Canada.

M. Garlock : Je comprends fort bien ce que vous dites. Le projet de loi C-3 rend effectivement le gouvernement responsable des questions de sécurité pour s'assurer que les responsables assument bien leurs responsabilités.

Le sénateur Mercer : Qu'ils les assument bien, sans que le gouvernement ait à déboursier un seul centime.

Mr. Garlock: That is a debate for another day, senator.

Senator Mercer: What I am getting at is that they, the government, are telling you that you must provide this level of security, but that they will also have a say as to how you set your fee structure.

Mr. Garlock: As far as the fee structure goes, only in the instance that a fee structure has been adopted that has been injurious to efficient flow.

What the minister is trying to get at in terms of fees, charges and tolls is that if I were to drop the truck toll on the Queenston Bridge to \$1 a truck, it would mean that since the Peace Bridge charges \$20 for the same truck, I would attract all the trucking from the Peace Bridge and undermine their ability to meet their obligations to pay their bills, and so that would be a predatory action on my part. That is the kind of instance where the minister would step in and say that this is injurious to an efficient border. Not only are you undermining the Peace Bridge authority but you are also clogging the border at one point where another point for commercial traffic is completely open.

Getting back to the issue of security, many people have the same reaction as you, senator, when they learn how the crossings are secured. However, it is not an altogether imperfect situation as it stands.

In the case of the Niagara Falls Bridge Commission or the Peace Bridge Authority, we are a completely integrated, bi-national commission or authority. This means I am the only general manager of the Niagara Falls Bridge Commission, but I work equally for the interests of Canada and the United States. We freely cross the border and we are able to react quickly to any manner of situation, rather than having the federal agencies of one country on one side of the river and the federal agencies of another opposite them trying to coordinate. Although they do coordinate, in an emergency situation, we are very nimble and we are able to step in to address the situation at hand. We have excellent relationships with the OPP and the RCMP in Canada, as well as with the state police and, to a lesser extent, the FBI in the United States.

Getting back to Bill C-3, it is important that the government, through the Minister of Transport, has a level of assurance that security matters will be appropriately handled at each crossing. Transport has been consultative with the operators in this regard and we expect that to continue during the regulation-making period.

Senator Mercer: You talked about the possibility of predatory pricing disrupting the marketplace. Would the marketplace not take care of that? In the example you used, where you drop your price to a dollar, the more trucks cause you more wear and tear

M. Garlock : C'est un débat que nous réserverons à une autre journée, sénateur.

Le sénateur Mercer : Ce que j'essaie de vous dire, c'est que le gouvernement vous dit que vous devez assurer tel et tel niveau de sécurité, mais il doit également avoir son mot à dire dans la façon dont vous établissez votre barème des redevances.

M. Garlock : Pour ce qui est du barème des redevances, le gouvernement ne doit intervenir que si le barème adopté porte préjudice à l'efficacité de la circulation.

Ce que le ministre essaie de dire au sujet des redevances, des frais et des péages, c'est que, si je devais abaisser le péage des camions sur le pont Queenston à 1 \$ le camion, étant donné que le pont Peace facture 20 \$ au même camion, j'attirerais alors toutes les activités de camionnage aux dépens du pont Peace et saperais sa capacité à s'acquitter de ses obligations en matière de règlement des factures, de sorte que l'on pourrait assimiler cela à une fixation de prix abusifs de ma part. C'est précisément dans un tel cas que le ministre peut intervenir et affirmer que cela porte préjudice à l'efficacité de la frontière. Non seulement vous minez les intérêts de l'administration responsable du pont Peace, mais vous emboulez la frontière à un poste frontalier alors qu'un autre poste qu'emprunte le trafic commercial est parfaitement fluide.

Pour en revenir à la question de la sécurité, de nombreuses personnes ont la même réaction que vous, sénateur, lorsqu'ils apprennent de quelle façon on assure la sécurité des ponts et des tunnels. Toutefois, ce n'est pas une situation aussi imparfaite qu'il peut sembler à première vue.

Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls ou de l'Administration du pont Peace, nous sommes une commission ou une administration binationale parfaitement intégrée. Cela signifie que je suis l'unique directeur général de la Commission du pont de Niagara Falls, mais que je travaille autant à défendre les intérêts du Canada que ceux des États-Unis. Nous franchissons librement la frontière et nous pouvons réagir rapidement devant n'importe quelle situation, au lieu de devoir faire appel à la coordination des organismes fédéraux d'un pays d'un côté du fleuve et aux organismes fédéraux du côté opposé. Même s'ils assurent la coordination des choses, en cas d'urgence, nous sommes très agiles et sommes parfaitement en mesure d'intervenir pour remédier à la situation qui nous préoccupe. Nous entretenons d'excellents rapports avec la PPO et la GRC au Canada, de même qu'avec la police d'État et, dans une moindre mesure, avec le FBI des États-Unis.

Pour en revenir au projet de loi C-3, il est important que le gouvernement, par l'entremise du ministre des Transports, ait des garanties que les questions de sécurité seront résolues de manière satisfaisante à chaque point de passage. Le ministère des Transports a eu des consultations avec les administrateurs à cet égard et nous nous attendons à ce que cela persiste durant la période d'élaboration des règlements.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé de la possibilité que la fixation de prix abusifs perturbe le marché. Le marché n'arriverait-il pas à régler la situation tout seul? Dans l'exemple que vous avez utilisé, là où vous abaissez votre prix à 1 \$, le plus grand

on your bridge; plus, with your revenue dropping, it seems to me that you will only get away with that for a certain period of time. Air Canada is a good example of what predatory pricing does: you end up in financial trouble yourself.

Mr. Garlock: Ultimately, it is possible that the market could address the issue, but in the interim a great deal of damage could be done. In our instance, while we work for separate authorities, we work collegially to manage the traffic over the Niagara River. This happens in most instances along the border.

I will speak specifically to the Niagara River. There are only two commercial bridges of the four: Queenston and the bridge at Fort Erie. When we made plans to do the fifth lane on the Queenston Bridge, the Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority suspended a plan to do some joint replacement work for a year so that they could handle any additional traffic that would be diverted from Queenston while our construction was ongoing. Conversely, this June, we did not open one of our lanes to fast traffic. We wanted to ensure that the bridge could handle the most traffic as efficiently as possible while the Peace Bridge did the joint replacement work that they put off for a year.

In mid-October there was a serious snow and windstorm that swept through Southern Ontario and Western New York, and the Peace Bridge lost power going into the United States for a period of time and was unable to process commercial trucks, so they sent those trucks up to Queenston. At the same time, if we had issues at Queenston, we would send them down to the Peace Bridge. That is the kind of working relationship that you want all along the border. The minister has an interest to ensure that, particularly in the area of tolls, nothing is done to disrupt that situation.

You are right, senator; the marketplace might ultimately work it out, but in the meantime, the regional traffic movement will be seriously compromised. In this day of just-in-time delivery, it could cost a lot of people a lot of jobs. While these operators are having this knock-down, dragged-out war between them, the minister should be able to step in and say "No."

Senator Phalen: Most of the questions that I intended to ask have been answered. However, I will go back to Senator Bacon's question and your answer. From what I understand, you seem to be satisfied that you can balance the need for business confidentiality with the need to protect Canadians from terrorists. Is that correct? Did you say that in your answer?

Mr. Garlock: Yes. I am not particularly sensitive to business confidentiality in that we are a public entity. We share our situation with the Minister of Transport, if he so requests. In terms of security, while there are some things that I do not talk

nombre de camions qui empruntent votre pont en accélèrent l'usage; sans compter qu'avec la baisse de vos recettes, il me semble que vous ne pourrez vous en tirer à bon compte que pendant un certain temps. Air Canada illustre on ne peut mieux les conséquences de la fixation de prix abusifs : vous finissez par éprouver vous-même des ennuis financiers.

M. Garlock : En définitive, il se peut que le marché puisse résoudre la question, mais, en attendant, cela risque de causer beaucoup de dégâts. En ce qui nous concerne, même si nous travaillons pour des administrations distinctes, nous œuvrons dans un esprit de collégialité pour gérer la circulation au-dessus du Niagara. C'est ce qui se passe dans la plupart des cas le long de la frontière.

Je traiterai exclusivement du Niagara. Sur les quatre ponts, il n'y en a que deux qui aient une vocation commerciale : le pont Queenston et le pont de Fort Erie. Lorsque nous avons décidé d'aménager une cinquième voie sur le pont Queenston, la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority a reporté d'un an son plan de remplacer certains joints pour pouvoir accueillir le trafic supplémentaire détourné du pont de Queenston pendant le déroulement des travaux. À l'inverse, au mois de juin, nous avons dû fermer l'une de nos voies à la circulation rapide. Nous tenions à nous assurer que le pont pouvait accueillir le maximum de trafic avec le maximum d'efficacité pendant que les responsables du pont Peace procédaient au remplacement des joints qu'ils avaient différé pendant un an.

À la mi-octobre, une violente tempête de neige accompagnée de vents forts a balayé le sud de l'Ontario et l'ouest de l'État de New York, et le pont Peace n'a pas eu d'électricité pendant un certain temps dans le sens des États-Unis et n'a donc pas été en mesure de faire payer les camions commerciaux, de sorte qu'il les a détournés sur Queenston. En même temps, si nous avions des problèmes à Queenston, nous détournions alors les camions vers le pont Peace. Voilà le type de relation de travail que l'on peut souhaiter le long de la frontière. Le ministre a tout intérêt à vouloir, en particulier dans le secteur des péages, à ce que rien ne vienne perturber une telle situation.

Vous avez parfaitement raison, sénateur; le marché risque en définitive de résoudre la situation, mais, en attendant, la circulation régionale sera sérieusement compromise. En cette époque de livraisons juste à temps, cela risque de coûter leur emploi à un grand nombre de gens. Pendant que les administrateurs se livrent une guerre des prix, le ministre doit être en mesure d'intervenir et de leur dire : « Cessez tout de suite. »

Le sénateur Phalen : Je dois dire que l'on a répondu à la plupart des questions que je me posais. Je tiens néanmoins à revenir sur la question de la sénateur Bacon et sur votre réponse. D'après ce que j'ai pu comprendre, vous semblez satisfait de pouvoir concilier le besoin d'assurer le secret commercial et de protéger les Canadiens contre les terroristes. Est-ce bien exact? Avez-vous bien dit cela dans votre réponse?

M. Garlock : Effectivement. Je ne suis pas très sensible à la question du secret commercial en ce sens que nous sommes une entité publique. Nous partageons notre situation avec le ministre des Transports, s'il nous le demande. Sur le plan de la sécurité,

about in an open forum, they are few and far between. I want people to know there is a robust surveillance system on our bridges and that there are protocols for security sweeps, because they can have a chilling effect on someone who might be thinking of doing something untoward to the crossing. I am not sure I answered your question.

Senator Phalen: I am satisfied. An article in the *Ottawa Citizen* last Friday said that the Minister of Transport would be announcing the backing of the construction of a new link between Windsor and Detroit. What is your view on the public-private partnership concept?

Mr. Garlock: As I said earlier, we are very strange creations. To some extent, that is what we are, the Niagara Falls Bridge Commission or the Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, in that we perform a public purpose but without relying upon the government for funding. We generate the revenue required to address the task at hand but we also recognize the legitimate government oversight of what we do. Therefore, we are somewhat of a model for that public-private funding. In fact, in Canada, the Niagara Falls Bridge Commission is licensed under the extra-corporations law of the Province of Ontario, which recognizes that while we are a private, not-for-profit corporation in Canada, we perform a public purpose. Much of that blending is already going on.

I cannot speak directly to what the minister has in mind. I am not up to speed on the most recent deliberations. However, it is not an unusual approach when you look at what else has been happening along the border.

Senator Phalen: Your organization is the Bridge and Tunnel Operators Association. Is the Canadian Transit Company a part of that?

Mr. Garlock: It is a member.

Senator Phalen: I have a letter from the Canadian Transit Company and they seem to be at odds with what you are saying. In the letter, they say that in respect to this issue, they were not consulted. There is a list of things here that they object to. They say that for 78 years they had an annual engineering inspection, and opened these documents to review from public and government services. Then they say that there is nothing in this section identified as maintenance or repair that will protect the confidentiality of information that they may be asked to provide. Do you believe that is correct?

Mr. Garlock: I can imagine that they would have more sensitivity toward sharing that information because they are a completely private corporation. I am public, and so I do not have that same sensitivity. What I do should be subject to your scrutiny, and to the scrutiny of the minister and the scrutiny of the Government of the United States, because I am public. The situation at the Ambassador Bridge is different. As I said in my testimony, on some components of the bill there may be members who have another view, and you have just cited a good example of that.

même s'il y a certains éléments dont je m'abstiendrai de parler dans une tribune ouverte, ils sont plutôt rares. Je veux que les gens sachent qu'il existe sur nos ponts un solide système de surveillance et qu'il y a des protocoles pour les contrôles de sécurité, car cela peut avoir un effet dissuasif sur quiconque a l'intention de porter atteinte à la sécurité de notre pont. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

Le sénateur Phalen : Tout à fait. Un article paru dans le *Ottawa Citizen* vendredi dernier affirmait que le ministre des Transports allait annoncer le financement de la construction d'une nouvelle liaison entre Windsor et Detroit. Que pensez-vous de la notion d'un partenariat public-privé?

M. Garlock : Comme je l'ai déjà dit, nous sommes d'étranges créatures. Dans une certaine mesure, c'est ce qu'est la Commission du pont de Niagara Falls ou la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, en ce sens que nous sommes des entités d'utilité publique qui ne comptent pas sur l'aide publique de l'État. C'est nous qui générons les recettes nécessaires pour remplir notre mandat, même si nous reconnaissons le droit du gouvernement de surveiller ce que nous faisons. Nous sommes donc en quelque sorte un modèle de financement public-privé. De fait, au Canada, la Commission du pont de Niagara Falls est légitime en vertu des lois sur les sociétés de la province d'Ontario qui reconnaissent que, même si nous sommes une société privée à but non lucratif, nous sommes une société d'utilité publique. Une bonne part de ce mélange se produit déjà.

Je ne peux vous dire au juste ce à quoi songe le ministre. Je ne suis pas au courant de ses délibérations les plus récentes. Toutefois, ce n'est pas une approche inusitée lorsque vous examinez tout ce qui s'est passé le long de la frontière.

Le sénateur Phalen : Vous représentez l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels. La Canadian Transit Company en fait-elle partie?

M. Garlock : Effectivement.

Le sénateur Phalen : J'ai entre les mains une lettre de la Canadian Transit Company qui semble ne pas être d'accord avec ce que vous affirmez. Dans cette lettre, celle-ci affirme ne pas avoir été consultée sur cette question. Il y a également une liste des choses auxquelles elle s'oppose. Elle affirme que, depuis 78 ans, elle fait l'objet d'une inspection annuelle par des ingénieurs et qu'elle a mis sa documentation à la disposition du public et des services gouvernementaux. Puis elle affirme qu'il n'y a rien dans la section qualifiée de travaux d'entretien ou de réparation qui protège la confidentialité des renseignements qu'elle peut être appelée à fournir. Estimez-vous que c'est exact?

M. Garlock : Je peux fort bien comprendre qu'elle hésite plus à échanger ce genre de renseignements car il s'agit d'une société entièrement privée. Je suis pour ma part une entité publique et je n'ai pas le même genre d'hésitation. Ce que je fais doit être livré à votre examen minutieux, à l'examen minutieux du ministre et à celui du gouvernement des États-Unis, car je suis une entité publique. La situation du pont Ambassador est différente. Comme je l'ai dit dans ma déposition, à propos de certains éléments du projet de loi, il y a sans doute des membres qui ont un avis différent, et vous venez d'en citer un excellent exemple.

Senator Eyton: I want to follow up on Senator Phalen's comments about your association. Could you tell me more about its makeup? How long has it been in existence? You mentioned 10 out of a possible 11 members. You mentioned that the Ambassador Bridge was one of the nine. I would like to know something of the composition beyond what you have said.

Mr. Garlock: Certainly, senator. The association has probably been around for 10 years or more, in one form or another. In the format that I am familiar with, it has been in existence for the last six years. It is composed of the international bridge at Sault Ste. Marie; the Blue Water Bridge between Port Edward and Port Huron, Michigan; the Windsor-Detroit tunnel; the Ambassador Bridge between Windsor and Detroit; then moving east, the Peace Bridge in Fort Erie and Buffalo; the three bridges under the Niagara Falls Bridge Commission — Rainbow, Whirlpool Rapids, and Queenston-Lewiston. Going farther east is the Thousand Islands Bridge, the international bridge over the St. Lawrence River and, finally, the Ogdensburg Bridge between Plattsburgh, New York, and Quebec.

In the instance of the Blue Water Bridge, half of the bridge is operated by the Blue Water Bridge Authority, a Crown corporation. The other half of the bridge is operated by the Michigan Department of Transportation. If the number of our members does not quite jibe with the number of our crossings, that is why. There are two owners of that bridge and there is one owner of three bridges in the case of the Niagara Falls Bridge Commission.

Generally speaking, the association's reason for existence is to share best practices and operating information between all the operators. We do not lobby as such. Our opinion has been sought on Bill C-3 so we have offered it. I have restricted my remarks as President of the BTOA to that area where we had our greatest concern and that has been addressed.

Generally speaking, the members of the association meet several times a year to share information that would improve the efficiency and operation of all of the border crossings.

Senator Eyton: You mentioned 10 out of 11. Who is the exception? Who does not belong to the association?

Mr. Garlock: All those bridges are members. It is just that there are only 10 members for 11 bridges, because I have three.

Senator Eyton: It is because of Blue Water?

Mr. Garlock: Yes.

Senator Eyton: You are speaking today on behalf of your association. Do you have a specific instruction or mandate in coming here today?

Le sénateur Eyton : J'aimerais reprendre les observations du sénateur Phalen au sujet de votre association. Pouvez-vous m'en dire plus sur sa composition? Depuis combien d'années existe-t-elle? Vous avez parlé de dix membres sur onze possibles. Vous avez dit que le pont Ambassador était l'un des neuf. J'aimerais savoir quelque chose sur sa composition en dehors de ce que vous avez déjà dit.

M. Garlock : Certainement, sénateur. L'Association existe vraisemblablement depuis une dizaine d'années, sous une forme ou une autre. Sous sa forme actuelle, elle existe depuis six ans. Elle se compose du pont international de Sault Ste. Marie; du pont Blue Water qui relie Port Edward à Port Huron (Michigan); du tunnel Windsor-Detroit; du pont Ambassador entre Windsor et Detroit; puis, en allant vers l'est, du pont Peace à Fort Erie et Buffalo; des trois ponts placés sous l'administration de la Commission du pont de Niagara Falls — les ponts Rainbow, Whirlpool Rapids et Queenston-Lewiston. Plus loin vers l'est, il y a le pont des Mille-Îles, le pont international qui enjambe le Saint-Laurent et, enfin, le pont Ogdensburg entre Plattsburgh (New York) et Québec.

Pour ce qui est du pont Blue Water, la moitié du pont est exploitée par l'Administration du pont Blue Water, qui est une société d'État. L'autre moitié est exploitée par le ministère des Transports du Michigan. Si le nombre de nos membres ne correspond pas exactement au nombre de ponts et tunnels, en voici la raison. Il y a deux propriétaires de ce pont et un propriétaire de trois ponts dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls.

Généralement parlant, la raison d'être de l'Association est l'échange de pratiques optimales et de renseignements sur l'exploitation entre tous les administrateurs. Nous n'exerçons pas de pressions en tant que tel. On a sollicité notre avis sur le projet de loi C-3 et nous l'avons donné. J'ai limité mes propos en tant que président de l'AAPT au domaine qui nous préoccupait le plus et qui a été résolu.

En général, les membres de l'Association se réunissent plusieurs fois par an pour échanger des renseignements dont le but est d'améliorer l'efficacité et l'exploitation de tous les postes-frontière.

Le sénateur Eyton : Vous avez mentionné dix sur onze. Qui est l'exception? Qui n'appartient pas à l'Association?

M. Garlock : Tous ces ponts en sont membres. Je vous ai dit qu'il n'y a que dix membres pour onze ponts, car mon entité en administre trois.

Le sénateur Eyton : Est-ce à cause du pont Blue Water?

M. Garlock : Oui.

Le sénateur Eyton : Vous parlez bien aujourd'hui au nom de votre association. Avez-vous reçu des directives ou un mandat précis avant de comparaître ici aujourd'hui?

Mr. Garlock: All of the members saw my testimony in advance of me coming to you. If a question is asked on which I think there would be disparity among the members, I would try to reference that for you and assure you that I am speaking only on behalf of myself as opposed to all the members.

Senator Eyton: As has already been noted, we have been approached by various of your members who have had some constructive suggestions or criticisms about the bill as it stands today. They relate to approvals covering ownership, new works, and fees and tolls. Are they not discussed within your association as association issues?

Mr. Garlock: They are, senator, but if we cannot find consensus then you would not find that present in my testimony. It has been known throughout the development of this bill that some members may approach Transport Canada, the House of Commons or the Senate, independent of the association.

Senator Eyton: Are you and the association content to have them make their representations and wish them well?

Mr. Garlock: Yes.

Senator Eyton: Tell me more about tolls. I am a free marketer, much as I now understand Senator Mercer to be. Are tolls consistent in the border crossings across Ontario? How are they set? Are they set individually or in relation to competitive bridges down the way a bit? Can you tell me more about the toll-setting process?

Mr. Garlock: It is done individually by each entity responsible for the crossing. In our case, it is set by the eight commissioners. It is one of their primary responsibilities. Sometimes toll increases are agreed to within the context of bond covenants. I can give you an example. We did our first significant bond issue in 1991. We issued \$130 million in debt bonds. Part of the covenant called for a series of toll increases. We were supposed to have a toll increase in November 2001 and again in November 2003. However, with agreement of the bond trustees, we had a traffic study performed that would project what our future traffic would be and that would produce results in terms of what our cash flow would be. There was an examination of our reserves for capital purposes, for capital construction. The bond trustees agreed that the commission did not have to increase tolls at that time, if we chose not to do so. The commission chose not to do so. Over the last six years we have saved toll payers more than \$12 million. This is driven by a philosophy on the part of the commission that we will only collect that amount of money that we need for repairs, maintenance and capital construction.

M. Garlock : Tous les membres ont pu lire ma déposition avant que je me présente devant vous. Au cas où l'on me poserait une question au sujet de laquelle les membres ont des avis divergents, je m'efforce de vous le dire et je puis vous assurer que je ne parle qu'en mon propre nom par opposition à celui de tous nos membres.

Le sénateur Eyton : Comme cela a déjà été dit, plusieurs de vos membres se sont adressés à nous avec des conseils ou des critiques constructifs sur le projet de loi tel qu'il est aujourd'hui. Leurs propos traitent des approbations qui visent le régime de propriété, les nouveaux travaux et les redevances et les péages. N'en discute-t-on pas au sein de votre association?

M. Garlock : Bien sûr que si, sénateur, mais, si nous ne pouvons parvenir à un consensus, je les laisse volontairement à l'écart de ma déposition. Tout au long de l'élaboration de ce projet de loi, on a su que certains membres s'étaient adressés à Transports Canada, à la Chambre des communes ou au Sénat, indépendamment de l'Association.

Le sénateur Eyton : Vous-même et votre association ne trouvez-vous rien à redire à ce qu'ils présentent leurs propres observations?

M. Garlock : Non.

Le sénateur Eyton : Parlez-moi un peu des péages. Je suis un tenant de l'économie libérale, tout comme le sénateur Mercer. Les péages sont-ils uniformes aux postes-frontière de tout l'Ontario? Comment sont-ils fixés? Sont-ils fixés individuellement ou par rapport aux ponts concurrents situés un peu plus en aval? Pouvez-vous me parler un peu plus du processus d'établissement des péages?

M. Garlock : Celui-ci est laissé à la discrétion de chaque entité responsable d'un pont ou tunnel. En ce qui nous concerne, le processus est établi par huit commissaires. Il s'agit de l'une de leurs responsabilités primordiales. Il arrive parfois que la hausse des péages soit approuvée dans le contexte des clauses obligataires. Je peux vous fournir un exemple. Notre première grande émission d'obligations a eu lieu en 1991. Nous avons émis pour 130 millions de dollars d'obligations. Parmi les conditions, il y en avait une qui prévoyait une série de hausses des péages. Nous étions censés augmenter les péages en novembre 2001 et à nouveau en novembre 2003. Toutefois, moyennant l'accord des dépositaires des obligations, nous avons procédé à une étude de la circulation pour prévoir la circulation future et savoir avec plus d'exactitude quels seraient nos mouvements de trésorerie. Nous avons examiné nos réserves pour fins d'immobilisations et pour la construction d'immobilisations. Les dépositaires des obligations ont convenu que la Commission n'avait pas besoin d'augmenter les péages à ces dates, et nous avons donc décidé de ne pas le faire. La Commission a décidé de suivre leurs conseils. Depuis six ans, nous avons ainsi permis à ceux qui règlent les péages d'économiser plus de 12 millions de dollars. Cela est dicté par le principe auquel la Commission souscrit selon lequel nous percevons seulement le montant d'argent dont nous avons besoin pour effectuer des réparations, des travaux d'entretien et pour construire de nouvelles immobilisations.

We have been doing a lot of capital construction at the Niagara Falls Bridge Commission, as has the Peace Bridge and a number of other crossings. They have done things, are doing things or they need to do things. Over the last 10 years we have finished something in the area of \$160 million of improvements. That was based on issuing \$130 million in debt and then using any overage from tolls for capital construction.

Senator Eyton: I was more focused on the tolls themselves. Are they relatively consistent on all the border crossings?

Mr. Garlock: No. For the Ambassador Bridge, with the highest volume between the two countries, I believe for an automobile to go round-trip on that bridge it is \$8. For that same automobile to go round-trip on the Rainbow Bridge or the Peace Bridge, it is \$3.50.

Senator Eyton: The three crossings that you are responsible for in Niagara Falls and that area, are they all the same?

Mr. Garlock: Yes, for cars they are the same. As for trucks, let me use the U.S. rate because we know it. For a five-axle truck, which is the average truck, at the Queenston-Lewiston Bridge they will pay \$13 U.S. to go round-trip on that bridge. At the Peace Bridge, they will pay \$19.80 cents to go round-trip. That is considerably lower than some of the other crossings.

As far as tolls are concerned, regionally there is some elasticity. As I said earlier, if I were to drop tolls through the floor, I could expect some volume to divert to my bridge. By and large, tolls are one of the last things that a carrier considers in terms of mapping their route. It is usually dictated by where they came from and where they are going. That determines which crossing they will use. All of the toll structures are up to the individual crossing entities and they have to make that decision based on criteria that makes sense for them.

Senator Eyton: I think Bill C-3 is long overdue. A couple of attempts have been made to get there in the past. I am strongly in favour of the bill and the consistency and regulation it will provide. There is a similar process in the U.S. Is there any need to make this bill consistent with the process within the U.S.? I find it strange to think that there are two different sets of rules and regulations for a bridge that is half owned by Canada and half owned by the United States.

Mr. Garlock: There are two countries here, senator, and they do not always see things the same way. I think we know that. It certainly does not cause me any concern. As Mr. Rienas just reminded me, in the case of safety inspections right now, if there is a provincial standard and a state standard, we follow the more demanding standard. We have had some preliminary discussions with the Department of Transport, and I am sure that will continue after the bill is approved by the House and the Senate, about not developing an entirely new federal standard

Nous avons construit de nombreuses immobilisations à la Commission du pont de Niagara Falls, au même titre que l'Administration du pont Peace et un certain nombre d'autres postes-frontière. Celles-ci ont agi, elles agissent ou elles ont besoin d'agir. Depuis dix ans, nous avons réalisé pour 160 millions de dollars d'améliorations. Nous avons donc émis pour 130 millions de dollars d'obligations et nous utilisons tout excédent résultant des péages pour la construction d'immobilisations.

Le sénateur Eyton : Je pensais plus aux péages proprement dits. Sont-ils relativement uniformes à tous les postes-frontière?

M. Garlock : Non. Au pont Ambassador, qui enregistre la plus forte densité de circulation entre les deux pays, je crois que le péage aller-retour pour une automobile est de 8 \$. Pour la même automobile, l'aller-retour sur le pont Rainbow ou le pont Peace est de 3,50 \$.

Le sénateur Eyton : Les trois ponts dont vous assumez la responsabilité à Niagara Falls et dans cette région perçoivent-ils le même péage?

M. Garlock : Oui, pour les voitures, le péage est identique. Quant aux camions, permettez-moi de vous citer le taux américain, car c'est celui que nous connaissons. Pour un camion à cinq essieux, qui est un camion moyen, au pont Queenston-Lewiston, l'aller-retour s'élève à 13 \$ américains. Au pont Peace, l'aller-retour est de 19,80 \$. Ce montant est nettement inférieur à celui que perçoivent d'autres ponts.

Pour ce qui est des péages, il y a une certaine élasticité à l'échelle régionale. Comme je l'ai dit plus tôt, si je réduisais les péages de manière draconienne, je pourrais m'attendre à voir une partie de la circulation détournée vers mes ponts. En général, les péages sont le dernier facteur dont un transporteur tient compte lorsqu'il établit son itinéraire. Ce qui compte avant tout, c'est d'où il part et vers quelle destination il se dirige. C'est ce qui détermine le pont qu'il empruntera. Tous les barèmes des péages dépendent des entités responsables d'un pont qui doivent prendre ce genre de décision en se fondant sur les critères qui leur paraissent les plus sensés.

Le sénateur Eyton : À mon avis, le projet de loi C-3 est attendu depuis longtemps. Une ou deux tentatives ont été faites par le passé. Je suis tout à fait favorable à ce projet de loi et à l'uniformité et à la réglementation qu'il favorise. Il y a un processus analogue en cours aux États-Unis. Est-il nécessaire que ce projet de loi cadre avec le processus en cours aux États-Unis? Il me paraît étrange qu'il y ait deux ensembles de règles et de règlements régissant un pont qui appartient pour moitié au Canada et pour l'autre aux États-Unis.

M. Garlock : Il s'agit de deux pays, sénateur, qui ne voient pas toujours les choses de la même façon. Je crois que nous savons tous cela. Cela ne suscite pas en moi la moindre préoccupation. Comme M. Rienas vient de me le rappeler, dans le cas des inspections de sécurité, s'il existe une norme provinciale et une norme étatique, nous nous conformons à la norme la plus rigoureuse. Nous avons eu certaines discussions préliminaires avec le ministère des Transports, et je suis convaincu que ces discussions se poursuivront après l'approbation du projet de loi

but, rather, looking at the most demanding standard that is out there and, we hope, coming to a meeting of the minds that that is acceptable.

Because this is such critically important infrastructure, it is in all of our interests to ensure that we go through every step necessary to ensure that the crossings are safe and stable and will serve the interests of both countries for a long time. That is the basis of Bill C-3 and the basis of the presidential permit process in the United States. Personally, I do not see any conflict between the two. I am comfortable in dealing with the requirements of both Ottawa and Washington.

Senator Eyton: Even if they are different?

Mr. Garlock: Yes, senator.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation, sir. I think your quantity and quality of answers are good.

My questions are in the area of financial impact. Senator Eyton touched on the first part of it. I want to join the free enterprise club with him and Senator Mercer.

My question concerns non-profit and not-for-profit organizations. As my colleague Senator Johnson from Manitoba knows, I am involved in many non-profit organizations. To me, gentlemen, you are smiling and sitting there too happy, I would say, because I would like to get an idea of the financial impact of revenues versus expenses on these bridges. Can you give us an idea of what volumes we are talking about — not only rates but also amounts of revenue versus expenses and surpluses which will be, I presume, ploughed back into the maintenance, repairs and infrastructure of bridges. Can you give us a general idea of what numbers we are talking about?

Mr. Garlock: Of course. At this point I will ask Mr. Rienas to step in to talk about the Peace Bridge as well. We can talk about our two organizations but I would be reluctant to talk about anyone else's finances, although I may have some general understanding of them.

While we are private-public benefit corporations, we bring an entrepreneurial, businesslike approach to how we operate these crossings. I can tell you that at the Niagara Falls Bridge Commission, there was a period from 1995 through until about 2005 where our expenses dropped every year. A new general manager had been brought on and the board had a new and entrepreneurial, businesslike approach. We stripped out a lot of unnecessary overhead. It was unusual. Deloitte & Touche has been our auditor since 1941 and they cannot cite many organizations where the expense line went down and the revenue line went up. We operate very much like private sector interests. As opposed to satisfying shareholders, we are trying to drop more to the bottom line to help finance our capital improvements.

par la Chambre et le Sénat, à savoir qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer une norme fédérale entièrement nouvelle mais qu'il est préférable de respecter la norme la plus rigoureuse et, espérons-nous, de parvenir à un consensus acceptable.

Compte tenu du caractère essentiel de nos infrastructures, il est dans notre intérêt à tous de nous assurer que toutes les mesures nécessaires sont prises pour que les ponts soient sans danger et stables et qu'ils servent les intérêts des deux pays pendant longtemps. Tel est le fondement du projet de loi C-3 et le fondement de la procédure de permis présidentiels aux États-Unis. Personnellement, je ne vois aucun conflit entre les deux. Je ne trouve rien à redire au fait de devoir me conformer aux exigences à la fois d'Ottawa et de Washington.

Le sénateur Eyton : Même si ces exigences sont divergentes?

M. Garlock : Oui, sénateur.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de votre présentation, monsieur. Je trouve la quantité et la qualité de vos réponses tout à fait satisfaisantes.

Mes questions ont trait aux conséquences financières. Le sénateur Eyton a effleuré le premier élément de cette question. Je tiens à adhérer au club de la libre entreprise avec lui et le sénateur Mercer.

Ma question se rapporte aux organismes à but lucratif et à but non lucratif. Comme le sait mon collègue du Manitoba, le sénateur Johnson, je m'investis dans un grand nombre d'associations à but non lucratif. À mon avis, messieurs, votre sourire trahit votre bonheur, oserais-je dire, car j'aimerais me faire une idée des répercussions financières des recettes par rapport aux dépenses sur ces ponts. Pouvez-vous me donner une idée des volumes qui nous intéressent, pas seulement des taux, mais également du montant des recettes par rapport aux dépenses et aux excédents qui seront réinvestis dans les travaux d'entretien, les réparations et les infrastructures des ponts? Pouvez-vous me donner une idée générale des chiffres dont nous parlons ici?

M. Garlock : Bien sûr. Je vais maintenant demander à M. Rienas d'intervenir pour nous parler de la situation du pont Peace. Nous pouvons parler de nos deux organismes, mais j'hésiterais à parler des finances de quelqu'un d'autre, même si j'en ai une certaine compréhension.

Même si nous sommes des sociétés privées d'utilité publique, nous exploitons ces ponts dans un esprit commercial. Je peux vous affirmer qu'à la Commission du pont de Niagara Falls, entre 1995 et environ 2005, nos dépenses ont baissé chaque année. Un nouveau directeur général a été recruté et le conseil a adopté une nouvelle approche commerciale axée sur les affaires. Nous avons éliminé bon nombre des frais généraux inutiles. C'est là une démarche assez inhabituelle. Deloitte & Touche est notre vérificateur depuis 1941 et cette entreprise aurait du mal à mentionner de nombreuses organisations dont les dépenses ont régulièrement baissé et les recettes régulièrement augmenté. Nous fonctionnons essentiellement à la manière d'une entreprise du secteur privé. Au lieu de vouloir satisfaire nos actionnaires, nous nous intéressons plus à nos résultats pour nous aider à financer l'amélioration de nos immobilisations.

To give you a profile on the Niagara Falls Bridge Commission, it costs us about \$13 million to \$14 million per year to operate the three bridges. On top of that, we have debt service of about another \$7 million. We drop everything that is left — that usually runs about \$12 million to \$13 million — to our capital reserves. Right now, we are carrying \$90 million in debt from those 1992 bonds that were refinanced in 2003, but we have about \$120 million in reserves. You say, well, that is a little bit outrageous. However, we are looking at \$130 million that we will have to put into the Queenston Plaza and the turnaround. While the Government of the United States ultimately pays for their facilities, we front the money and then they make us whole after the fact. Lewiston will run us \$75 to \$88 million. We also have a commission policy that we do not let our reserves drop below \$60 million. The reason for that is twofold: First and foremost, it is to preserve our bond rating on Wall Street. That A rating is terribly valuable to us and saves a great deal of money for the toll payers in terms of interest charges. The other interest is that if we had a catastrophic occurrence on one of the bridges, we would be able to step in and have the financial wherewithal to address it very quickly.

Therefore, our revenue stream is comprised of three components: first and foremost, tolls; second, it is comprised of non-toll income. We have duty-free operators who lease space on the plazas from us, and we receive a percentage of their sales. That is a very important component.

We also receive payments in excess of \$3 million per year from the government of the United States for use of their facilities on the U.S. side. That is a payment reflective of our capital and borrowing costs, particularly when we rebuilt the Rainbow Bridge in the mid 1990s. That payment pays for such things as repair, maintenance and things such as utilities.

Our third source of revenue is the interest income being thrown off by the reserves but being ploughed back in for capital construction.

Senator Tkachuk: Do you know what that total is per year?

Mr. Garlock: A total of \$30 million for the three bridges.

Senator Tkachuk: Is it about \$20 million in expenditures?

Mr. Garlock: Yes, between debt service and ongoing overhead.

Ron Rienas, General Manager, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, Bridge and Tunnel Operators Association: The Peace Bridge is very similar, in the sense that we operate much like the Niagara Falls Bridge Commission with private sector principles.

Pour vous permettre de vous faire une meilleure idée de la Commission du pont de Niagara Falls, l'exploitation des trois ponts nous coûte environ 13 à 14 millions de dollars par an. Il faut ajouter à cela le service de la dette qui représente 7 millions de dollars de plus. Nous versons tout ce qui reste — c'est-à-dire entre 12 et 13 millions de dollars — à notre réserve de capitaux. Aujourd'hui, nous assumons 90 millions de dollars de dette à cause des obligations de 1992 qui ont été refinancées en 2003, mais nous avons en réserve près de 120 millions de dollars. Sans doute vous dites-vous que c'est un peu exagéré. Mais nous savons que nous devons investir 130 millions de dollars dans le complexe et le rond-point de Queenston. Alors qu'aux États-Unis, le gouvernement règle la facture des installations, nous devons avancer l'argent et nous faire rembourser par la suite. Queenston nous coûtera entre 75 et 88 millions de dollars. Nous avons également pour principe à la Commission de ne pas laisser nos réserves chuter en deçà de 60 millions de dollars. La raison est double : en premier lieu, c'est pour conserver la cote de nos obligations sur Wall Street. Cette cote A est extrêmement précieuse à nos yeux et elle permet aux usagers de nos ponts d'économiser beaucoup d'argent sur le plan des frais d'intérêts. L'autre facteur est que, si une catastrophe devait se produire sur l'un de nos ponts, nous serions en mesure d'intervenir et aurions les moyens financiers pour y remédier très vite.

C'est ainsi que la source de nos recettes se compose de trois éléments : le principal, les péages; le deuxième, les recettes hors péage. Nous avons des boutiques hors taxes qui nous louent des locaux dans les complexes douaniers et nous touchons un pourcentage sur leurs ventes. C'est un élément très important.

Nous touchons également plus de 3 millions de dollars par an du gouvernement des États-Unis au titre de l'utilisation de ses installations du côté américain. C'est là un paiement qui reflète nos coûts d'investissement et d'emprunt, en particulier lorsque nous avons dû reconstruire le pont Rainbow au milieu des années 1990. Ce montant nous permet de régler les factures de réparations, d'entretien et d'éléments comme les services publics.

Notre troisième source de revenu est constituée par les intérêts créditeurs de nos réserves qui sont ensuite réinvestis dans la construction des immobilisations.

Le sénateur Tkachuk : Savez-vous à quel montant le total se chiffre chaque année?

M. Garlock : Au total, à 30 millions de dollars pour les trois ponts.

Le sénateur Tkachuk : Y a-t-il environ pour 20 millions de dollars de dépenses?

M. Garlock : Oui, entre le service de la dette et les frais généraux courants.

Ron Rienas, directeur général, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, Association des administrateurs des ponts et des tunnels : Le pont Peace est étrangement analogue, en ce sens que nous l'exploitons à la manière de la Commission du pont de Niagara Falls selon les principes du secteur privé.

Over the last five years, our expense line has gone down in large part to reflect the decline in traffic crossing the border. I am sure you have all heard about the decline of U.S. visitors to Canada. That is directly reflected in our bottom line.

In summary, our total revenues are slightly in excess of \$25 million. Our expenses are generally about \$16 million or \$17 million. That amount is ploughed back into capital infrastructure reserves.

We have a total bonding capacity. We talked about building another bridge. Those are all known as revenue bonds. We can bond to a total of about \$230 million to build a new crossing between Buffalo and Fort Erie. Our existing debt load presently is about \$43 million, which we refinanced in 2005 and we are presently paying an interest rate of 3 per cent as a result of municipal tax exempt bonds in the U.S.

The big advantage of being an international authority is that we can finance on the U.S. side without having to pay taxes on it.

Senator Zimmer: One thing we have found with non-profit organizations is that it is not a mortal sin to earn a profit. It is important to be good business people, even in non-profit organizations, because they will survive with a good posture and attitude.

The other area I wanted to touch on is with respect to something you mentioned to Senator Eyton. You talked about how often your bridges are inspected and by whom. More toward the area of engineering standards, it is one thing to say that your bridges are x-rayed and checked for fissures. Last week it was discovered, 94 years later, that one of the main reasons the Titanic went down was as a result of the coal fire that started before it departed, which weakened the metal. The other thing that occurred was that they finally had the ability to examine the rivets. Although they may have been in place, it was discovered that there were flaws in the rivets. When the vessel hit the iceberg, the panels literally popped off. It was not as a result of the gash from the ice, but because the rivets weakened and popped off.

How deep do you go into the investigations of your examination of the metals and rivets? There may be problems with them. How extensive is that examination?

Mr. Garlock: First, I am not an engineer. We complete a spectrographic inspection of the rivets and other components, particularly on the Whirlpool Bridge, every other year. It is inspected every year, but we look at different components from one year to the next. This is technology that I am not capable of fully explaining to you, but it is akin to an X-ray of the critical components of the structure, to ensure it still has the integrity

Depuis cinq ans, nos dépenses ont diminué, ce qui reflète dans une large mesure la baisse du nombre de véhicules qui franchissent la frontière. Je suis sûr que vous avez tous entendu parler de la diminution du nombre de touristes américains qui viennent au Canada. Cela se reflète directement dans nos résultats.

En résumé, nos recettes totales sont légèrement supérieures à 25 millions de dollars. Nos dépenses se chiffrent en général à entre 16 et 17 millions de dollars. Ce montant est réinvesti dans les réserves pour infrastructures.

Nous sommes parfaitement capables d'émettre des obligations. Nous avons parlé de construire un autre pont. C'est ce qu'on appelle des obligations-recettes. Nous sommes en mesure d'émettre pour environ 230 millions de dollars d'obligations pour construire un nouveau pont entre Buffalo et Fort Erie. Notre niveau d'endettement à l'heure actuelle est d'environ 43 millions de dollars, et nous l'avons refinancé en 2005 et nous payons actuellement un taux d'intérêt de 3 p. 100 grâce à l'émission d'obligations libres d'impôts municipaux aux États-Unis.

Le gros avantage qu'il y a à être une administration internationale est que nous pouvons financer des travaux du côté américain sans avoir à payer d'impôts dessus.

Le sénateur Zimmer : Un constat que nous avons fait au sujet des entreprises à but non lucratif est que le fait de dégager un bénéfice n'est pas un péché mortel. Il est important de savoir faire des affaires, même dans les entreprises à but non lucratif, car cela leur permet de survivre et d'obtenir de bons résultats.

L'autre élément que je voulais aborder a trait à quelque chose que vous avez déclaré à l'intention du sénateur Eyton. Vous avez parlé de la fréquence avec laquelle vos ponts sont inspectés et par qui. Pour entrer plus en détail dans le secteur des normes techniques, c'est une chose que d'affirmer que vos ponts sont radiographiés pour y déceler des fissures. Pas plus tard que la semaine dernière, soit 94 ans plus tard, on a découvert que l'une des principales raisons pour lesquelles le Titanic a sombré est un feu de charbon qui a éclaté avant le départ du navire, et qui a affaibli le métal. L'autre élément nouveau est qu'on a finalement réussi à examiner les rivets. Même si ceux-ci étaient en place, on a constaté qu'il y avait des vices dans les rivets. Lorsque le navire a heurté un iceberg, les panneaux sont littéralement sortis de leurs gonds. Cela n'était pas dû à l'entaille pratiquée par la glace, mais au fait que les rivets se sont affaiblis et ont été délogés de leur place.

Quelle est la rigueur de votre examen du métal et des rivets? Peut-être ceux-ci posent-ils des problèmes. Quelle est la rigueur de cet examen?

M. Garlock : Pour commencer, je vous répondrai que je ne suis pas ingénieur. Nous procédons à une inspection spectrographique des rivets et d'autres éléments, en particulier sur le pont Whirlpool, tous les deux ans. Le pont est inspecté chaque année, mais nous examinons différents éléments d'une année à l'autre. C'est une technologie que je ne suis pas tout à fait en mesure de vous expliquer, mais que l'on peut assimiler à l'examen

required to keep the bridge safe and stable. This initiative is not required by any standard. We have been proactive in looking at it.

The other thing that is important to keep in mind is that all of these operators usually only have a couple of assets that they are responsible for. In the instance of the Niagara Falls Bridge Commission, we only have three bridges. The Province of Ontario and the Province of Quebec could literally have thousands of structures that they are concerned with maintaining. Because we only have three, we can do an extraordinary job of maintenance.

Just a few years ago, the Peace Bridge led the way in using a new organic based de-icing method to remove calcium chloride off the bridge. Obviously, salt is not beneficial for steel. Two years ago, we followed their lead and there is no longer any salt on the span.

When we took the deck off the Lewiston-Queenston Bridge in 2005, it was 43 years old at that time, and it was in very good condition. It exceeded our expectations. In fact, one of the reasons we were able to bring that project in under the forecasted costs was that we did not need to spend the money that we thought we might on the steel replacement. When we started looking at steel that no one had seen in 43 years, it was in incredibly good condition. That was because of the superior maintenance we were able to apply to these crossings.

Senator Zimmer: I have one last question. They have come out with a new invention just recently, and that is the good thing of moving ahead in modern times. I know you are not an engineer, but you may have heard of this. There is a system now whereby they can put an electrical trickle charge into a bridge which will completely stop corrosion from even starting. Have you heard of that concept?

Mr. Garlock: I am not familiar with that concept. As Mr. Rienas was referencing a couple of years ago that, instead of painting the Rainbow Bridge, we metallized it. This is not in response to your question, but it is an interesting story.

Rather than a conventional paint system, we blasted the bridge and removed all of the old lead paint. A specialized gun with a line of zinc and aluminum was used. Those two wires are heated to 1,400 degrees Fahrenheit and then blown onto the span. It is akin to galvanizing the bridge in place, and we expect that coating system to last and protect for a minimum of 40 years. We paid about a 20 to 30 per cent premium to complete that project, but we did so because it is in our interest to stay off the bridge and not impede traffic between Canada and the United States.

While I am not aware of the process you mention — I will be asking our engineers from McCormick Rankin about it — I assure you that I and the other operators, by and large, look at extraordinary measures to keep these spans in excellent condition.

aux rayons X des éléments cruciaux de l'ouvrage, pour s'assurer qu'ils possèdent toujours l'intégrité nécessaire à la sécurité et à la stabilité du pont. Une telle initiative n'est prescrite par aucune norme. Lorsque nous l'examinons, c'est donc à titre proactif.

L'autre élément dont il faut se souvenir est que toutes ces administrations ne sont généralement responsables que d'un ou deux éléments d'actif. Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls, nous n'administrons que trois ponts. La province d'Ontario et la province de Québec peuvent littéralement être responsables de l'entretien de milliers d'ouvrages. Puisque nous n'en avons que trois, nous pouvons les entretenir de manière exceptionnelle.

Il y a à peine quelques années, l'Administration du pont Peace a montré l'exemple en utilisant une nouvelle méthode de déglacage organique pour éliminer le chlorure de calcium du pont. De toute évidence, le sel endommage l'acier. Il y a deux ans, nous avons suivi son exemple et aucun sel n'est plus épandu sur la travée.

Lorsque nous avons retiré le tablier du pont Lewiston-Queenston en 2005, celui-ci était alors âgé de 43 ans et il était en très bon état. Son état a même dépassé toutes nos attentes. De fait, l'une des raisons pour lesquelles nous avons réussi à réaliser ce projet sans dépasser les coûts prévus est que nous n'avons pas eu à dépenser l'argent que nous pensions pour remplacer l'acier. Lorsque nous avons entrepris l'examen de l'acier que personne n'avait vu depuis 43 ans, nous avons constaté qu'il était en incroyablement bon état. Cela s'explique par l'entretien supérieur dont ces ponts ont pu faire l'objet.

Le sénateur Zimmer : J'ai une dernière question. Une nouvelle invention a fait son apparition récemment, ce qui me paraît tout à fait louable. Je sais que vous n'êtes pas ingénieur, mais peut-être en avez-vous entendu parler. Il existe un système de nos jours en vertu duquel on applique une charge électrique d'entretien à un pont qui empêche complètement sa corrosion. Avez-vous jamais entendu parler de cette invention?

M. Garlock : Non jamais. Comme M. Rienas l'a dit il y a un ou deux ans, au lieu de repeindre le pont Rainbow, nous l'avons métallisé. Cela ne répond pas à votre question, mais c'est néanmoins un élément intéressant.

Au lieu d'un système de peinture conventionnel, nous avons sablé le pont et en avons retiré toute l'ancienne peinture au plomb. Nous avons utilisé pour cela un pistolet spécialisé relié à deux câbles de zinc et d'aluminium. Ces deux câbles sont chauffés à 1 400 °F avant d'être projetés sur la travée. Cela revient à galvaniser le pont en place, et nous espérons que ce revêtement durera au moins 40 ans et protégera le pont. Certes, ce projet a coûté entre 20 et 30 p. 100 de plus, mais nous avons agi ainsi car il est dans notre intérêt de ne pas encombrer le pont et de ne pas gêner la circulation entre le Canada et les États-Unis.

Même si je n'ai pas entendu parler de votre invention, et j'en parlerai à nos ingénieurs de McCormick Rankin, je puis vous assurer que les autres administrateurs et moi-même prenons des mesures extraordinaires pour maintenir ces travées en excellent état.

Senator Zimmer: Thank you.

The Chairman: Are there any other questions?

Thank you very much, Mr. Garlock and Mr. Rienas, for your presence today. Your presentation was most interesting, and we received many answers to our questions. Please feel free to send us any additional information that you have available, and we will distribute same to our members.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, November 22, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act, met this day at 12:05 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Good morning. We are pleased to have as witnesses today the mayor of the City of Windsor, His Worship Eddie Francis, and his legal counsel, Mr. David Estrin. Welcome to our committee. Please proceed with your presentation.

[*Translation*]

His Worship Eddie Francis, Mayor, City of Windsor: Honourable senators, as mayor of a Canadian municipality, it is a privilege for me to appear before the Standing Senate Committee on Transport and Communications, and I thank you for the invitation.

[*English*]

Thank you for taking the time to hear from us. I appreciate the opportunity to appear before you to discuss a very important issue to the City of Windsor as it relates to Bill C-3.

We have provided you with a copy of our PowerPoint presentation as well as a written submission that relates to the amendments we are seeking. I will try to make reference to both, respecting the time allotted, in order that there may be opportunity for questions and answers.

First, the issue as it relates to Bill C-3 from the City of Windsor's perspective deals with two provisions in the bill. Specifically, the provision of Bill C-3 in the interpretation section provides:

“international bridge or tunnel” means a bridge or tunnel, or any part of it, that connects any place in Canada to any place outside Canada, and includes the approaches and facilities related to the bridge or tunnel.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie.

La présidente : Y a-t-il d'autres questions?

Je vous remercie beaucoup, messieurs Garlock et Rienas, d'avoir été parmi nous aujourd'hui. Votre présentation a été des plus intéressantes, et nous avons obtenu quantité de réponses à nos questions. N'hésitez pas à nous envoyer d'autres renseignements pour que nous puissions les distribuer à nos membres.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 22 novembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 12 h 5 pour en faire l'examen.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Bonjour. Nous sommes heureux d'avoir comme témoins aujourd'hui le maire de la Ville de Windsor, Son Honneur M. Eddie Francis, et son avocat, M. David Estrin. Bienvenue au comité. Veuillez présenter vos exposés.

[*Français*]

Son Honneur M. Eddie Francis, maire de la Ville de Windsor : Honorables sénateurs, en tant que maire d'une municipalité canadienne, comparaître devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications est pour moi un privilège et je vous en remercie.

[*Traduction*]

Je vous remercie du temps que vous nous allouez. Je suis heureux d'avoir la possibilité de comparaître devant vous pour discuter d'une question très importante pour la Ville de Windsor en ce qui a trait au projet de loi C-3.

Nous vous avons transmis un exemplaire de notre présentation PowerPoint ainsi qu'un mémoire écrit traitant des modifications que nous souhaitons obtenir. Je tenterai de me servir des deux documents en respectant le temps qui m'est accordé, afin de laisser du temps pour une période de questions.

Tout d'abord, du point de vue de la ville de Windsor, la question concernant le projet de loi C-3 porte sur deux de ses dispositions. En particulier, la disposition interprétative du projet de loi C-3 qui prévoit ce qui suit :

« pont ou tunnel international » Tout ou partie du pont ou du tunnel reliant tout lieu au Canada à un lieu hors du Canada, y compris les approches et installations connexes.

The underlying issue is what the intended meaning is behind the phrase “the approaches and facilities related to the bridge or tunnel.” It is our respectful submission that some limitations must be placed on these words.

The term “approaches” cannot be interpreted to mean any roadway that leads to an international bridge or tunnel, no matter how far away it may be. I will walk you through that with our PowerPoint presentation. To elaborate on the point, it may be useful to look at Windsor’s border and consider it in its historical context.

The second issue I will deal with is the obligation of the minister to consult with the local municipality.

I will first offer a bit of history. Windsor is, by far, the busiest border crossing in North America. It accounts for approximately 28 per cent of Canada’s international trade. We have two primary international vehicle transportation crossings; the privately owned Ambassador Bridge, operated in Canada by the Canadian Transit Company; and the Detroit-Windsor vehicle tunnel, the Canadian half of which is owned and operated by the City of Windsor. We also have an underwater rail tunnel and a ferry crossing to Detroit, Michigan.

Of all Canadian municipalities, Windsor and its citizens are most uniquely affected by the situation of the border and border issues. In no other jurisdiction does local traffic co-exist and mix with international traffic in residential neighbourhoods or on city streets. This is an illustration of life in Windsor.

This slide shows the primary corridor to the Ambassador Bridge, some 12 kilometres away from Highway 401. For traffic to cross the international crossing, they must pass through a local community. They mix with residential traffic, neighbourhoods, communities and businesses. The next slide is a photo of local traffic mixing with international traffic at an intersection.

The same is true of the approach to the Detroit-Windsor tunnel. The next slide shows traffic in the evening hours. These are salt trucks heading to the Detroit-Windsor tunnel, again crossing residential neighbourhoods. Adjacent to that is the number one fire station in the city of Windsor.

As I stated in my introduction, one of our concerns is with the interpretation provision of Bill C-3.

Clause 5 of Bill C-3 allows the federal Parliament to use the federal declaratory power in section 92(10)(c) of the Constitution Act to declare international bridges to be works for the general advantage of Canada.

The minister appeared before this committee on November 8, 2006. Senator Phalen asked him:

La question sous-jacente est ce que l’on entend par « les approches et installations connexes ». Nous soutenons respectueusement que ces termes devraient comporter certaines limitations.

L’interprétation du terme « approches » ne peut désigner toute route conduisant à un pont ou un tunnel international, peu importe la distance à laquelle il se trouve. Je vais illustrer cette situation à l’aide de notre présentation PowerPoint. Pour préciser ce point, il serait peut-être utile de considérer la frontière de Windsor dans son contexte historique.

La deuxième question que je vais aborder est celle de l’obligation du ministre de consulter la municipalité locale.

Faisons d’abord un peu d’histoire. Windsor est, sans l’ombre d’un doute, le passage frontalier le plus achalandé en Amérique du Nord : environ 28 p. 100 du commerce international du Canada s’y déroule. Nous possédons deux passages frontaliers internationaux pour les véhicules : le pont Ambassador qui appartient à des intérêts privés et qui est exploité au Canada par la Canadian Transit Company, ainsi que le tunnel Windsor-Détroit, dont la partie canadienne est détenue et exploitée par la ville de Windsor. Nous possédons aussi un tunnel ferroviaire sous-marin et un traversier vers Détroit (Michigan).

Plus que toute autre municipalité canadienne, Windsor et ses résidents sont particulièrement touchés par la situation de la frontière et ses questions. Nulle part ailleurs la circulation locale ne coexiste et ne se mêle à la circulation internationale dans les quartiers résidentiels ou sur les rues de la ville. Voilà le portrait de la vie à Windsor.

Cette diapositive montre le principal couloir vers le pont Ambassador, à environ 12 kilomètres de l’autoroute 401. Pour emprunter ce passage international, les véhicules doivent traverser une collectivité locale. Ils se mélangent alors à la circulation locale, aux quartiers résidentiels et d’affaires. La diapositive suivante montre une photographie d’une intersection où se mélangent la circulation locale et la circulation internationale.

La situation est la même en ce qui concerne l’entrée du tunnel Windsor-Détroit. La diapositive suivante illustre la circulation en soirée. On y voit des camions de sel se dirigeant vers le tunnel Windsor-Détroit, qui traversent eux aussi des quartiers résidentiels. À côté, on lit le numéro d’une caserne de pompiers de la ville de Windsor.

Comme je l’ai mentionné dans mon introduction, nous sommes entre autres préoccupés par la disposition interprétative du projet de loi C-3.

L’article 5 du projet de loi C-3 autorise le Parlement à utiliser le pouvoir déclaratoire fédéral conféré par l’alinéa 92(10)(c) de la Loi constitutionnelle pour déclarer que les ponts internationaux sont des ouvrages d’intérêt général pour le Canada.

Le 9 novembre 2006, le ministre a comparu devant le présent comité. Le sénateur Phalen lui a alors demandé :

I received correspondence from the City of Windsor, dated September 19, in which they outline their concerns that this legislation ignores the municipality in the decision-making process, even though the municipality will be directly impacted by any changes.

Can you or have you addressed any of the concerns of the municipalities?

The minister's response to the senator's question was:

At the outset I will indicate to you that of course this is federal jurisdiction.

That is the issue we are raising. The declaratory powers that are being applied to approach roads and to facilities is the issue with which we are concerned. It is a concern that we raise with you, but it has historically been recognized by Parliament. Parliament has recognized that the City of Windsor is entitled to require its consent to be obtained in the establishment or modification of border crossings through the city. Parliament has historically also required that private bridge and tunnel companies enter into agreements with the city to ensure that the city's interests and those of its residents continue to be protected.

Specifically, the legislation that has recognized this can be found in the 1921 act incorporating the Canadian Transit Company, the Ambassador Bridge, which states under section 10, c.57:

The Company shall not construct or operate, any of the works mentioned in section eight of the Act along any highway, street or other public place, without first obtaining the consent, expressed by by-law, of the municipality having jurisdiction over such highway, street or other public place, and upon terms to be agreed upon with such municipality, and failing such consent then upon such terms as are fixed by the Board of Railway Commissioners for Canada.

Moreover, section 17 of the 1927 act incorporating the Detroit and Windsor Subway Company provided for a vehicular tunnel to meet the same type of conditions. That act reads in part:

The Company shall not construct or operate any of the works mentioned in this Act along, under and over any highway, street or other public place, without first obtaining the consent, expressed by by-law, of the municipality having jurisdiction over such highway, street or other public place, and upon terms to be agreed upon with such municipality.

This historical precedence continued. In 1928 there was a subsequent agreement entered into as a schedule to "an Act respecting the Detroit and Windsor Subway Company." Again, the agreement specifically provided:

J'ai reçu une correspondance de la ville de Windsor, datée du 19 septembre, dans laquelle elle décrivait ses craintes qu'on ne l'ignore lors du processus de prise de décision concernant cette loi, malgré le fait que la municipalité subira les conséquences directes de toute modification.

Pouvez-vous répondre ou avez-vous répondu à l'une ou l'autre des préoccupations des municipalités?

La réponse du ministre à la question du sénateur a été la suivante :

Je vous dirai d'abord que cette question est évidemment de compétence fédérale.

Voici la question que nous soulevons. Nous sommes préoccupés par la question des pouvoirs déclaratoires appliqués à l'accès autoroutier et aux installations. Nous vous faisons part de cette préoccupation, même si, par le passé, elle a été considérée par le Parlement. Historiquement, le Parlement a reconnu à la Ville de Windsor le droit d'exiger que son consentement soit obtenu lors de l'établissement ou de la modification des passages frontaliers traversant la ville. Par le passé, le Parlement a demandé que les sociétés privées exploitant les ponts et tunnels concluent des accords avec la ville afin de s'assurer que les intérêts de la ville et de ses résidents soient protégés.

En particulier, la loi ayant reconnu ce droit est la Loi de 1921 constituant la Canadian Transit Company, le pont Ambassador, qui précise à l'article 10, ch. 57 :

La compagnie ne doit pas construire ni exploiter un des ouvrages indiqués à l'article 8 de la loi, le long d'une route, d'une rue ou d'un autre lieu public, sans avoir au préalable obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité ayant compétence sur cette route, rue ou autre lieu public et selon les modalités et les conditions acceptées par cette municipalité et si, ce consentement n'est pas donné, selon les modalités et les conditions établis par la Commission des commissaires des chemins de fer du Canada.

De plus, l'article 17 de la loi de 1927 constituant la Detroit and Windsor Subway Company, précisait qu'un tunnel destiné aux véhicules doit répondre au même genre de conditions. Une partie de cette loi se lit comme suit :

La compagnie ne doit pas construire ni exploiter un des ouvrages énumérés dans la loi le long d'une route, rue ou autre lieu public, sans avoir au préalable obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité ayant compétence sur cette route, rue ou autre lieu public et selon les modalités et les conditions acceptées par cette municipalité.

Ce précédent historique s'est poursuivi. En 1928, un accord subséquent a été conclu à titre d'annexe à la Loi sur la « Detroit and Windsor Subway Company ». Une fois de plus, cet accord prévoyait spécifiquement que :

In the construction, maintenance and operation of the said tunnel or tunnels and approaches in so far as the same shall be within the City of Windsor all valid applicable regulations under the laws of the Dominion of Canada and the Province of Ontario or the Ontario Municipal Act or police regulations of the City of Windsor, including all traffic regulations, shall be complied with by the party of the first part, its successors and its assigns...

In our submission, Bill C-3 and the provisions that are being tabled whereby the minister will be provided the ability, as well as, through the operative clauses of the bill, the declaratory powers expanded so as to include approaches and facilities, are inconsistent with the case laws and inconsistent with the historical precedents of Parliament.

As a result, a narrow meaning must be applied to that interpretive phrase. The approaches and facilities relating to the bridge or tunnel must be specifically defined and cannot be broad. Otherwise, and as it currently reads, it would be an unlimited application of a declaratory power, which is inconsistent with the precedents as well as with our understanding of the federal state.

Unfettered use of the power could lead to a gutting of the provincial and municipal authority as it relates to local roads in our cities, towns and provinces. That is why past acts have included the provision that municipal consent be sought when talking about construction of facilities.

We do support this bill. There are a number of good elements in it. I have raised one concern we have with regard to the definition of approach roads and facilities. The second issue I wish to bring to your attention, which requires amendment, is the assurance that there is consultation with the City of Windsor. It is particularly important that the historic rights of the city be maintained given the private interests at play with regard to the construction of new facilities.

On November 8, the Minister of Transport stated the following:

The government has closely demonstrated its willingness to consider stakeholder input, and the House of Commons amended the bill during third reading in response to concerns raised by a municipal government.

The issue dealt with the federal government obtaining municipal input into the decision-making process for construction, alteration or change of ownership in an international bridge or tunnel.

This bill as amended includes provisions for the Minister of Transport to consult with other levels of government or individuals who may have direct interest in the matter.

Dans la construction, l'entretien et l'exploitation desdits tunnels et des approches dans la mesure où elles sont dans les limites de la ville de Windsor, la partie de première part, ses successeurs et ses ayants-droit, doivent se conformer à tous les règlements valides et applicables en vertu des lois du Dominion du Canada et de la province de l'Ontario ou de la Loi municipale de l'Ontario ou des règlements de police de la ville de Windsor, y compris les règlements de la circulation [...]

Dans notre présentation, le dépôt du projet de loi C-3 et de ses dispositions qui permettent et, par le biais des dispositions essentielles du projet de loi, confèrent au ministre des pouvoirs déclaratoires élargis pour intégrer les approches et les installations, vont à l'encontre de la jurisprudence et des précédents historiques du Parlement.

Par conséquent, on doit donner un sens étroit à cette phrase interprétative. La définition des approches et des installations relatives au pont ou au tunnel doit être claire et ne peut être large. Autrement, et comme elle est formulée à l'heure actuelle, il s'agirait d'une application illimitée d'un pouvoir déclaratoire, ce qui n'est pas compatible avec les précédents et avec notre compréhension de l'état fédéral.

La libre utilisation de ce pouvoir pourrait causer une perte d'autorité provinciale et municipale relativement aux routes locales de nos villages, villes et provinces. C'est pourquoi les anciennes lois comportaient une disposition concernant l'obtention du consentement de la municipalité pour la construction d'installations.

En fait, nous appuyons ce projet de loi. Il contient plusieurs bons éléments. J'ai soulevé une des inquiétudes que nous avons vis-à-vis de la définition de l'accès autoroutier et des installations. La deuxième question sur laquelle je veux attirer votre attention, et qui requiert une modification, c'est l'assurance que la Ville de Windsor sera consultée. Il est particulièrement important que les droits historiques de la ville soient conservés, étant donné les intérêts privés en jeu relativement à la construction de nouvelles installations.

Le 8 novembre, le ministre des Transports a déclaré ceci :

Le gouvernement a clairement montré sa volonté de prendre en compte les commentaires des intervenants et la Chambre des communes a modifié le projet de loi lors de la troisième lecture, en réponse aux préoccupations soulevées par une administration municipale.

La question portait sur l'obtention de la participation de la municipalité par le gouvernement fédéral dans le processus de prise de décision pour la construction, la modification ou le changement de propriété d'un pont ou d'un tunnel international.

Le projet de loi modifié comprend des dispositions permettant au ministre des Transports de consulter d'autres ordres de gouvernement ou d'autres personnes pouvant être directement intéressées par la question.

While the city appreciates the minister's understanding that there is a need to consult with municipalities, the amendment as currently written does not reflect this need. Specifically, clause 15(2) stipulates that the minister should consult the local authorities or any interested party only if, according to the circumstances, he finds it necessary to do so.

As I mentioned earlier, not only is the declaratory power being expanded and the historical authority that has been given in recognition to municipalities being diluted, but also this discretion of power is now moved from the legislator to the minister. Of particular concern is the broad discretion of power that could lead to unfettered discretion, which could lead to arbitrary decision-making.

Specifically, in this section it is up to the minister, and solely the minister, to determine the nature of the consultation process after he has reviewed the application.

Under clauses 7(1) and 7(2) of this bill, applications are submitted to the minister. It is the minister who will take them to cabinet for approval. The nature and the extent of the consultation will be determined by the minister. Parties to be consulted will be determined by the minister. The nature of the documents and any other support will be at the request and at the determination of the minister. In this case, the request to consult with the municipalities is also at the discretion of the minister.

However, interestingly, as set out in clause 15(1), the only requirement for the minister to consult is with the owner and operator concerning impacts of tolls, fees or other charges that could impact the financial bottom line of operators. This is a stark contrast to the broad discretion to refrain from consulting with municipalities, and that is an issue that we wish to raise here.

Environmental assessment, EA, consultations have also been raised before this committee. It is our submission that the environmental assessment is a different process. It is a broad process which allows for discretion on what is to be followed. It is our submission that the EA process is not the process that was first envisioned through the precedents and the acts that have been established over the course of almost 80 years.

In closing, I wish to turn your attention to our written submissions. We are seeking two amendments. On page 5 of our written submissions we set out the amendments we are requesting to the bill. We wish to have clause 2 amended to amend the definition of "international bridge or tunnel" to clarify that approaches and facilities are those in the immediate area of the crossing, so as to avoid constitutional overreaching. We have provided language in that regard.

The second amendment we are seeking is to clause 8(4). This is to preserve the historical context of the legislation and to preserve the rights and role of municipalities as they relate to roads and traffic crossing through the different jurisdictions.

Même si la ville apprécie la compréhension du ministre concernant la nécessité de consulter les municipalités, la modification telle qu'elle se lit actuellement ne reflète pas cette nécessité. En particulier, le paragraphe 15(2) prévoit que le ministre consulte l'administration locale ou toute partie intéressée seulement s'il le juge nécessaire, selon les circonstances.

Comme je l'ai mentionné plus haut, non seulement le pouvoir déclaratoire est élargi et l'autorité qui a toujours été accordée en reconnaissance aux municipalités est diluée, mais ce pouvoir discrétionnaire passe maintenant du législateur au ministre. Le pouvoir discrétionnaire élargi est particulièrement préoccupant car il pourrait entraîner un pouvoir discrétionnaire absolu, ce qui risque d'engendrer une prise de décisions arbitraire.

En particulier, selon cet article il revient au ministre, et seulement à lui, de déterminer la nature du processus de consultation après avoir fait l'examen de la demande.

Selon les paragraphes 7(1) et 7(2) du projet de loi, les demandes sont transmises au ministre. Ce dernier est chargé de les soumettre au cabinet pour approbation. La nature et l'étendue de la consultation sera déterminée par le ministre. Les parties à consulter seront déterminées par le ministre. C'est le ministre qui déterminera la nature des documents et de tout autre renseignement à fournir et qui en fera la demande. Dans le présent cas, la demande concernant la consultation des municipalités est aussi à la discrétion du ministre.

Cependant, fait intéressant, le paragraphe 15(1) prévoit que le seul cas dans lequel le ministre doit consulter le propriétaire et l'exploitant se produit lorsque les effets des droits risquent d'avoir une incidence sur les résultats financiers des exploitants. Il s'agit d'un contraste saisissant avec le pouvoir discrétionnaire élargi empêchant les consultations avec les municipalités et nous souhaitons soulever cette question aujourd'hui.

La question des consultations concernant l'évaluation environnementale (EE) a également été soulevée devant ce comité. Nous estimons que l'évaluation environnementale est un processus distinct. Il s'agit d'un vaste processus qui accorde la latitude nécessaire pour déterminer les étapes à suivre. Nous croyons que le processus d'EE n'est pas celui qu'on avait d'abord imaginé par le biais des précédents et des lois établies depuis près de 80 ans.

En terminant, j'aimerais attirer votre attention sur notre mémoire écrit. Nous demandons deux modifications. À la page 5, nous décrivons les modifications demandées au projet de loi. Nous souhaitons que la définition de « pont ou tunnel international » prévue à l'article 2 soit modifiée afin de clarifier que les approches et les installations sont celles situées dans le voisinage immédiat, afin d'éviter le dépassement des limites constitutionnelles. À cet effet, nous suggérons une formulation.

La deuxième modification souhaitée concerne le paragraphe 8(4). Elle vise à préserver le contexte historique de la loi ainsi que les droits et le rôle des municipalités relativement aux routes et à la circulation à l'intérieur des différentes juridictions.

It is there for you to read. I know that we are pressed for time.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayor. We will take the time necessary; do not worry.

One of the main objectives of Bill C-3 is to confirm the federal government's responsibility for international bridges and tunnels. Under our Constitution, undertakings that connect one province with another or extend beyond the limits of a province fall within the exclusive jurisdiction of the federal government.

In paragraphs 9, 10 and 11 of the document you submitted to us you say that the federal government lacks the constitutional jurisdiction to authorize how the facility will be integrated into local planning.

Bridges and tunnels are works for the purpose of the Constitution Act, 1867. Section 91(29) and 92(10) grant the federal Parliament jurisdiction over such works. As well, clause 5 of Bill C-3 makes it clear that all international bridges and tunnels are works for the general advantage of Canada.

The footnote on page 2 of your document lists court decisions in support of your argument. For instance, the Supreme Court of Canada, in the *United Transportation Union* decision, found that the Central Western Railway was not under federal jurisdiction. The facts in the *United Transportation Union* case were very different from the question of international bridges and tunnels.

If Bill C-3 is adopted as is, will the City of Windsor consider making a court challenge on constitutional grounds?

Mr. Francis: The position of the City of Windsor is consistent with case law as well as legislation. On your earlier question with regard to facilities, it is not us challenging the authority of the federal government to have oversight over the crossing and even the plaza locations. Our area of concerns is the broad approach that has been given to the approach roads. There is no strict definition given of where they end and where they begin, and where the jurisdiction is. There is a significant amount of case law that underlies that premise.

I am not challenging the declaratory power under the Constitution that allows the federal government to take charge over international traffic. Our concern, as this photograph depicts, is the local roads. What limitation will be applied to the ability of the federal government to define how many kilometres of the roads are part of the facility?

The case law and our own precedents clearly show that those are of a provincial nature. Those are areas to which the declaratory power will not be able to be applied, in our humble submission. We recognize that that may be the reason the government, in 1921, chose to include specific language

Vous pouvez en prendre connaissance. Je sais que nous sommes pris par le temps.

Le président : Merci, monsieur le maire. Nous prendrons le temps nécessaire, ne vous inquiétez pas.

Un des principaux objectifs du projet de loi C-3 est de confirmer la responsabilité du gouvernement fédéral relativement aux ponts et aux tunnels. Selon notre Constitution, les activités qui lient deux provinces ou qui s'étendent au-delà des limites d'une province entrent dans le cadre de la compétence exclusive du gouvernement fédéral.

Aux paragraphes 9, 10 et 11 du document, vous affirmez que le gouvernement fédéral n'a pas la juridiction constitutionnelle d'autoriser la façon dont l'installation sera intégrée dans la planification urbaine.

Aux termes de la Loi constitutionnelle de 1967, les ponts et les tunnels sont des ouvrages. Les paragraphes 91(29) et 92(10) de cette loi confèrent au Parlement la juridiction sur ces ouvrages. Dans le même sens, l'article 5 du projet de loi C-3 établit clairement que tous les ponts et tunnels internationaux sont des ouvrages d'intérêt général pour le Canada.

À la note qui figure au bas de la page 2 de votre document, vous énumérez des décisions judiciaires pour appuyer votre allégation. Par exemple, la Cour suprême du Canada, dans l'arrêt *United Transportation Union*, conclut que la Central Western Railway n'était pas sous juridiction fédérale. Les faits contenus dans l'affaire *United Transportation Union* étaient très différents de ceux de la question concernant les ponts et les tunnels internationaux.

Si le projet de loi C-3 est adopté sans modification, la Ville de Windsor envisagera-t-elle une contestation judiciaire pour des motifs constitutionnels?

M. Francis : La position de la Ville de Windsor est conforme à la jurisprudence et à la législation. En ce qui concerne votre question précédente relativement aux installations, nous ne contestons pas l'autorité du gouvernement fédéral de surveiller le passage frontalier et même les esplanades. Ce qui nous préoccupe, ce sont les vastes approches accordées aux accès autoroutiers. Il n'existe aucune définition claire de l'endroit où elles commencent et de l'endroit où elles finissent, ni de quelle compétence elles relèvent. Cette prémisse repose sur une quantité importante de jurisprudence.

Je ne mets pas en question le pouvoir déclaratoire prévu par la Constitution qui permet au gouvernement fédéral de se charger de la circulation internationale. Notre préoccupation, comme l'illustre cette photographie, concerne les routes locales. Quelles limites seront imposées à la capacité du gouvernement fédéral de décider de la portion des routes faisant partie de l'installation?

La jurisprudence ainsi que nos propres précédents montrent clairement que ces questions sont de compétence provinciale. Bien humblement, nous estimons qu'il s'agit de domaines auxquels le pouvoir déclaratoire ne pourra être appliqué. Nous reconnaissons que le gouvernement, en 1921, a peut-être décidé d'utiliser des

to prevent conflict between the use of the declaratory powers and intrusion into provincial or municipal jurisdictions.

Our issue is with the approach roads. Is the City of Windsor prepared? We want to work with the government and will continue to do so, but issues of local concern will be raised in the proper forum. This is not only an issue for Windsor; this will affect cities across the country.

The Chairman: You mentioned “the proper forum.” What is the proper forum? Is it a court challenge?

Mr. Francis: I hope it would not have to go that far, but if constitutional issues must be raised, we will exhaust those options.

The Chairman: The future of the Ambassador Bridge and the construction of a new crossing expected to be completed by 2013 are subjects of interest and are, of course, vital to the economic welfare of your region. What kind of input are you looking for from the population? Are you organizing special hearings, public consultations or conducting polls to reach out for the comments of the population of Windsor and the area?

Mr. Francis: As it relates to the new crossing, there is no process underway sponsored by the federal or provincial government on our side or the federal or state governments in the U.S.. We continue to make submissions on behalf of the respective citizens of the City of Windsor and have continued to provide them our areas of concern. With regard to their decision-making process, we are integrated in terms of providing them all that information.

Again, they are going through an environmental assessment process, and we are doing the best we can to respond to their process, because that is the process they have established.

Senator Tkachuk: To ensure that I am clear on the status quo, if the Government of Canada wished to do something, what would the process be? Since the Windsor-Detroit Tunnel is half owned by you, obviously nothing would happen without the city being involved. That is not an issue. However, the Ambassador Bridge, which is operated by the Canadian Transit Company, is an issue.

Mr. Francis: Based on our submission today, it is not an issue. Our issue is the language in Bill C-3. Without strict definitions applied to the language, especially the interpretive provision, our issue is with the local roads that run through our city to any crossing; not only today but in the future. Historically, Parliament has recognized that local roads fall under provincial jurisdiction and municipal authority.

termes spécifiques afin d'éviter des conflits entre l'utilisation des pouvoirs déclaratoires et l'intrusion dans les compétences provinciale ou municipale.

Notre question concerne les accès autoroutiers. La Ville de Windsor est-elle prête? Nous voulons travailler de pair avec le gouvernement et nous continuerons de le faire, mais les questions d'intérêt local seront portées à l'attention des autorités compétentes. Cette question ne touche pas seulement Windsor, elle touchera également d'autres villes partout au pays.

Le président : Vous dites « autorités compétentes ». Quelles sont les autorités compétentes? Une contestation devant la cour?

M. Francis : J'espère ne pas en arriver là, mais si les questions constitutionnelles doivent être soulevées, nous nous servirons de cette option.

Le président : L'avenir du pont Ambassador et la construction d'un nouveau passage frontalier, qui devrait être achevée d'ici 2013, sont des questions d'intérêt et sont aussi, évidemment, des éléments essentiels au bien-être économique de votre région. À quel type de participation vous attendez-vous de la part de la population? Organisez-vous des audiences spéciales, des consultations publiques ou faites-vous des sondages pour obtenir les commentaires de la population de Windsor et de sa région?

M. Francis : En ce qui a trait au nouveau passage frontalier, il n'y a aucun processus en cours organisé par le gouvernement provincial ou par notre gouvernement provincial, ni par le gouvernement fédéral ou les gouvernements d'États américains. Nous continuons de présenter des mémoires au nom des résidents de la ville de Windsor et nous leur faisons toujours part des sujets qui nous préoccupent. Concernant le processus de prise de décision, nous sommes solidaires et leur fournissons toute l'information.

Encore une fois, ils sont dans un processus d'évaluation environnementale et nous faisons tout ce qu'il nous est possible de faire pour nous conformer à ce processus, car c'est celui qu'ils ont établi.

Le sénateur Tkachuk : Pour m'assurer que je comprends bien le statu quo, si le gouvernement du Canada souhaitait faire quelque chose, comment s'y prendrait-il? Comme vous détenez la moitié du tunnel Windsor-Détroit, il est évident que rien ne peut être fait sans que cela ne touche la ville. Là n'est pas le problème. Le problème concerne cependant le pont Ambassador, qui est exploité par la Canadian Transit Company.

M. Francis : Il ne s'agit pas d'un problème soulevé dans le mémoire que nous déposons aujourd'hui. Notre question concerne les termes employés dans le projet de loi C-3. Elle concerne particulièrement le manque de clarté des termes employés dans la disposition interprétative, concernant les routes locales qui mènent aux passages frontaliers et qui traversent la ville; non seulement aujourd'hui, mais aussi dans l'avenir. Par le passé, le Parlement a reconnu que les routes locales relevaient de la compétence provinciale et de l'autorité municipale.

Senator Tkachuk: Let us say that in the absence of this bill, the government decided to change traffic routes. What is the current process for that? What would they have to do? Would they not have to consult with the City of Windsor? Do they not need your permission to do anything?

Mr. Francis: Status quo, they would.

Senator Tkachuk: Why is that?

Mr. Francis: Because former legislation has established that precedent. That is one issue. The second issue is that the status quo would allow them to do that, because, under the separation of responsibilities provincially, that falls under the jurisdiction of the province.

Senator Tkachuk: They would have to deal with the province on all those issues?

Mr. Francis: Status quo. This bill would provide them the opportunity, because of its broad definitions, to sidestep that type of consultation.

Senator Tkachuk: Even the provincial jurisdiction?

Mr. Francis: In our respectful submission, yes.

Senator Tkachuk: If this bill were passed without your amendments, what do you feel would happen?

Mr. Francis: If it were passed without our amendments, it would allow the minister of the day, at his or her discretion, to declare, for the general works and undertakings of Canada, that a particular approach road 10, 20 or 50 kilometres from the border was a necessary part of the facility and could declare for use by international traffic, without input from the municipality, and it would be binding on the province.

Senator Tkachuk: You do not think that, under the bill as it is currently, the minister would deem this an important issue to consult you on, considering it is an approach road going through the city of Windsor?

Mr. Francis: I would hope that it would be of such critical importance that we would not be here today asking for the amendment to ensure that its continuity is enshrined in legislation.

It is surprising to me that the language in this bill leaves it to the discretion of the minister to consult, if the circumstances so allow, with local municipalities. However, when it comes to tolls and to private operators, it says "shall consult." There is no discretion. There is a stark contrast there. When it comes to cities, it is at their discretion, but when it comes to the private sector they must consult.

We are only asking to have continued that which has been recognized in legislation since the early 1920s, and to ensure that the municipalities, which have jurisdiction for roads and for the local communities, are consulted not at the discretion of the minister, but mandatorily.

Le sénateur Tkachuk : Supposons que ce projet de loi n'existe pas et que le gouvernement décide de modifier les voies publiques. Comment procède-t-il actuellement? Que devrait-il faire? Faudrait-il qu'il consulte la Ville de Windsor? N'a-t-il pas besoin de votre autorisation avant de faire quoi que ce soit?

M. Francis : Actuellement, oui.

Le sénateur Tkachuk : Pourquoi?

M. Francis : Parce que ce précédent a été établi par l'ancienne législation. C'est le premier problème. Le deuxième problème c'est que le statu quo leur permettrait de le faire, car conformément à la répartition des responsabilités entre les provinces, cela relève de la compétence provinciale.

Le sénateur Tkachuk : Il faudrait qu'il traite de toutes ces questions avec le gouvernement provincial?

M. Francis : Statu quo. Les larges définitions contenues dans ce projet de loi leur donneraient la possibilité de contourner ce type de consultation.

Le sénateur Tkachuk : Même la compétence provinciale?

M. Francis : Nous affirmons respectueusement que oui.

Le sénateur Tkachuk : Si ce projet de loi était adopté sans vos modifications, qu'arriverait-il selon vous?

M. Francis : Si le projet de loi était adopté sans nos modifications, le ministre actuel serait libre de déclarer, pour l'ensemble des œuvres et des activités du Canada, qu'un accès autoroutier spécifique à 10, 20 ou 50 kilomètres de la frontière est un élément essentiel de l'installation, que celui-ci servira à la circulation internationale, sans intervention de la municipalité, liant ainsi la province.

Le sénateur Tkachuk : Ne croyez-vous pas que conformément au projet de loi tel qu'il se lit actuellement, le ministre jugerait qu'il s'agit d'une question importante au sujet de laquelle il doit vous consulter, étant donné que l'accès autoroutier traverse la ville de Windsor?

M. Francis : J'aimerais bien que cette question soit d'une importance assez grande pour que l'on n'ait pas à être ici aujourd'hui pour demander une modification visant à garantir que sa continuité soit intégrée dans la loi.

Je suis étonné de constater que les termes employés dans ce projet de loi laissent au ministre la liberté de consulter, si les circonstances le permettent, les municipalités locales. Toutefois, en ce qui concerne les droits et les exploitants privés, on dit que le ministre « consulte ». Il n'y a aucun pouvoir discrétionnaire. Voilà un parfait contraste. Quant aux villes, elles ont un pouvoir discrétionnaire, mais le secteur privé doit consulter.

Nous voulons simplement que ce qui a été reconnu par la loi depuis le début des années 20 se poursuive et que l'on fasse en sorte que les municipalités, qui exercent l'autorité sur les routes et les collectivités locales, soient obligatoirement consultées, et non à la discrétion du ministre.

Senator Tkachuk: Is the fear that, under the current bill, the minister would not see it necessary to consult or that you do not find the provision sufficiently explicit?

The only reason that provision is there is if it affected the city of Windsor; otherwise, why would it be there? I do not know why you would worry that the minister would not consult. How can he go about doing something without you being involved in it in the city of Windsor?

Mr. Francis: The way Bill C-3 is drafted will provide him or her the ability to do that.

Senator Tkachuk: They can expropriate property?

Mr. Francis: Yes. They will declare it as a general work undertaken for the Government of Canada and they can expropriate property. Right now, status quo, they not only have to consult with the city, but also need to seek the agreement of the city as it relates to our municipal bylaws and other jurisdictions.

Senator Tkachuk: Thus I make it clear, they can expropriate property anyway, correct? For any reason, any city.

Mr. Francis: Yes.

Senator Tkachuk: Do they?

David Estrin, Legal Counsel, City of Windsor: The special parliamentary legislation that created the facilities that now exist in Windsor specifically says what those undertakings can do. They approved a specific bridge and a specific tunnel and, by reference, incorporated the expropriation provisions of federal legislation for those purposes. As it stands today, without Bill C-3, there is no authority to do any other bridge or tunnel. Without Bill C-3, there would have to be another act of Parliament.

Senator Tkachuk: That is right.

Mr. Estrin: With Bill C-3, it is meant to facilitate changes to bridges and tunnels. As the mayor said — and I believe you are also getting at this — if a tunnel or a bridge were authorized under the new legislation, the powers of expropriation would come to it under this bill. We come back to the question of the definition: What are the approaches and the things that are necessary to go with the bridge and tunnel? The city does not quarrel with the bridges or tunnels, it is the definition found in clause 2 of the proposed bill. If you look up the term, “international bridges and tunnels” on page 5 of the written submission, you will see international bridge or tunnel means a bridge or tunnel and includes approaches and facilities. It is the concern that “approaches and facilities” is very vague. That is why we are suggesting that it is in the interest of this bill, constitutionally, as well as in the interest of municipalities, such as the City of Windsor, that you say what you mean. That is, that these are approaches and facilities directly related to the bridge or tunnel and are in the immediate vicinity

Le sénateur Tkachuk : Votre crainte par rapport au projet de loi actuel est-elle que le ministre ne voit pas la nécessité de vous consulter ou jugez-vous que les dispositions ne sont pas assez claires?

L'unique raison d'être de cette disposition c'est qu'elle concerne la ville de Windsor; sinon, pourquoi existerait-elle? Je ne vois pas pourquoi vous avez peur que le ministre ne vous consulte pas. Comment pourrait-il entreprendre quelque chose dans la ville de Windsor sans que vous n'y participiez?

M. Francis : La façon dont le projet de loi C-3 est rédigé lui permet de le faire.

Le sénateur Tkachuk : Peut-il exproprier une résidence?

M. Francis : Oui. Il déclarera qu'il s'agit d'un travail général effectué pour le gouvernement du Canada et qu'il peut exproprier une résidence. En ce moment, statu quo, non seulement il doit consulter la ville, mais il doit aussi obtenir son accord en ce qui a trait à nos règlements municipaux et autres compétences.

Le sénateur Tkachuk : Donc pour être clair, il peut exproprier une résidence d'une façon ou d'une autre, c'est exact? Pour n'importe quelle raison, dans n'importe quelle ville.

M. Francis : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Le fait-il?

David Estrin, conseiller juridique, Ville de Windsor : Les lois parlementaires spéciales ayant donné lieu aux installations qui se trouvent actuellement dans la ville de Windsor précisent ce que peuvent engendrer ces activités. Elles ont approuvé un pont et un tunnel précis et par le fait même, intégré à ces fins les dispositions de la loi fédérale en matière d'expropriation. À l'heure actuelle, il n'existe aucune autorisation permettant de construire un nouveau pont ou un nouveau tunnel, à part le projet de loi C-3. Sans le projet de loi C-3, nous aurions besoin d'une nouvelle loi du Parlement.

Le sénateur Tkachuk : C'est exact.

M. Estrin : Le projet de loi C-3 vise à faciliter les modifications apportées aux ponts et aux tunnels. Comme l'a mentionné le maire, et je crois que vous arrivez à la même conclusion, si un tunnel ou un pont était autorisé en vertu de la nouvelle loi, les pouvoirs d'expropriation seraient accordés en vertu de ce projet de loi. Nous revenons donc à la question de la définition : Quelles sont les approches et les choses nécessaires concernant le pont et le tunnel? La ville ne proteste pas au sujet des ponts et des tunnels, mais au sujet de la définition prévue au paragraphe (2) du projet de loi proposé. Si on considère les termes « ponts et tunnels internationaux » à la page 5 du mémoire écrit, on remarque que pont ou tunnel international signifie un pont ou un tunnel, incluant les approches et les installations. L'inquiétude provient du fait que le terme « approches et installations » est très vague. C'est pourquoi nous proposons, dans l'intérêt de ce projet de loi, constitutionnellement, et dans celui de municipalités comme la Ville de Windsor, que vous disiez ce que vous pensez. C'est-à-dire que ces approches et ces installations sont directement liées au

thereof but excluding local or provincial roads. That would help keep the Constitution respected and ensure that the consultation was had.

The Chairman: Did you appear at the House of Commons committee to submit amendments?

Mr. Francis: We provided written submissions.

Senator Phalen: I will stay on the same line of questioning as Senator Tkachuk.

When I raised the questions last week about your legislation, the bills that you quoted, 1927 and 1921, witnesses before us indicated to me that they spoke to you about your concerns. I then asked them, kind of jokingly, were you happy? The answer I got was, “Additional consultations were added to this bill at the request of the city of Windsor in two or three different clauses to give another voice to Windsor in the consultation process. I do not know if they are happy, but I would argue we have accommodated that request very well.” What were the accommodations?

Mr. Francis: I have not spoken with the minister, but I believe when it came to the House they inserted the provision that “at the discretion of the minister, they shall consult.”

Mr. Estrin: May consult.

Mr. Francis: Yes, “may consult.”

Senator Phalen: That leads me to another part of a question. He said in answer to the same question:

The concern in Windsor, as you spell out in their letter, they would like to have — I do not want to call it a veto power — a right to approve construction and operation. The way the government addressed that concern was through the amendment that was made in the House committee, to have the minister consult with the municipalities that are implicated through the construction operation.

It appears to me that you are saying that “consult” is not a strong enough word. Is that correct? Are you saying that “consult” should be “shall”?

Mr. Francis: Yes, it should be “shall.” “Shall consult; shall not be at the discretion.”

Senator Phalen: Is that what you are saying?

Mr. Francis: That is part of it. We are seeking to maintain what has been provided not only to the city of Windsor, but also to municipalities across this country. Specifically, in the city of Windsor’s case, it was recognized in 1921 — and subsequently in 1928 in every other act — that municipal authority and municipal approvals would need to be satisfied as it deals with issues of a local nature. It is our submission that Bill C-3 has failed, in its definition and interpretive provision, to specifically identify what is meant by “approach roads.” That broad definition violates constitutionally what otherwise would be afforded to the municipality.

pont ou au tunnel et qu’elles se trouvent à proximité de celui-ci, à l’exception des routes locales ou provinciales. Cela aiderait à faire respecter la Constitution et à garantir qu’il y a eu consultation.

La présidente : Vous êtes-vous présenté au comité de la Chambre des communes pour soumettre des amendements?

M. Francis : Nous avons fourni des soumissions écrites.

Le sénateur Phalen : Mes questions seront dans la même veine que celles du sénateur Tkachuk.

Lorsque j’ai posé des questions la semaine dernière concernant les projets de loi que vous avez mentionnés, à savoir 1927 et 1921, des témoins qui ont comparu devant nous m’ont indiqué avoir discuté avec vous de vos préoccupations. Je leur ai alors demandé, un peu par plaisanterie, si vous étiez content. Leur réponse a été que deux ou trois dispositions différentes du présent projet de loi ont fait l’objet de consultations supplémentaires à la demande de la Ville de Windsor pour donner à cette dernière une voix supplémentaire au chapitre du processus de consultation. Je ne sais pas si les intéressés sont contents, mais je pense que nous avons très bien tenu compte de cette demande. Quels ont été les accommodements?

M. Francis : Je n’ai pas parlé au ministre, mais je pense que lorsque le projet a été présenté à la Chambre, on a ajouté à la disposition : « à la discrétion du ministre, on doit consulter. »

M. Estrin : Peut consulter.

M. Francis : Oui, « peut consulter ».

Le sénateur Phalen : Ceci m’amène à une autre partie d’une question. Il a répondu à la même question :

La préoccupation de Windsor, ainsi que vous l’énoncez dans leur lettre, est de disposer de ce que je ne veux pas appeler un droit de veto, mais d’un droit d’approuver la construction et l’exploitation. Le gouvernement a répondu à cette préoccupation par l’intermédiaire de l’amendement du comité de la Chambre demandant au ministre de consulter les municipalités participant à la construction et à l’exploitation.

Il me semble que, selon vous, le mot « consulter » n’est pas suffisamment fort. Est-ce vrai? Pensez-vous qu’il faudrait dire « doit consulter »?

M. Francis : Oui, cela devrait être « doit ». « Doit consulter; ne doit pas être à la discrétion. »

Le sénateur Phalen : C’est ce que vous pensez?

M. Francis : En partie. Nous voulons protéger ce qui a été accordé non seulement à la ville de Windsor mais également aux municipalités de tout le pays. Dans le cas particulier de la ville de Windsor, on a reconnu en 1921... et subséquemment en 1928 et dans toutes les autres lois... que les réponses aux questions locales doivent satisfaire l’autorité municipale et obtenir les approbations de la municipalité. Nous soumettons que le projet de loi C-3 n’a pas précisé dans sa définition et sa disposition interprétative la signification de l’expression « routes d’accès ». La définition générale constitue une infraction constitutionnelle au droit de la municipalité.

Senator Phalen: If they are forced by legislation, and if the clause says “they shall consult,” that does not mean you will get satisfaction; it only means that they have to talk to you.

Mr. Francis: That is right.

Senator Phalen: There was an article in *The Globe and Mail* yesterday about the report on the federal government desire to hear pitches from private sectors to help construct a new Detroit-Windsor crossing. The article mentioned the federal U.S. study group, the border transportation partnership. This study group is to announce in 2007 its preferred location detailing routes leading to the proposed new bridge.

Has the city of Windsor been involved with this federal study group?

Mr. Francis: We are not stakeholders at the table. It is a process that is being driven by the federal government and by the provincial government. The City of Windsor’s role has been limited to providing submissions under their environmental assessment process. We are being treated as a citizen, and under the process a citizen would have to make written submissions. That is what we have been doing. We have been responding to the process.

Senator Phalen: This same article yesterday said that the Minister of Transport reaffirmed the federal Tory government plans to evaluate a wide range of options to reduce trucking congestion in Windsor. Your submission to this committee shows trucks backed up for miles. Yet, with all this talk of congestion, I have read that the volumes on your bridges and tunnels are actually increasing. Can you give this committee some idea of the current volume versus previous years?

Mr. Francis: Senator, you, at the federal level as well as at the provincial level, have a group of dedicated individuals that are probably better versed to speak of volumes, because they have the current numbers as they are doing their study. When it comes to the border crossing, I feel it is very important — and I am speaking only from the city’s perspective. This is infrastructure that has been built by our grandparents. Yet, it continues to sustain a level of trade that has been explosive. We must look forward into the future that that trade will continue.

Windsor accepts the responsibility of hosting the world’s international border crossing. We accept that responsibility; it is a responsibility that we have lived with for some time. However, I view the border in the city of Windsor and Detroit as a critical supply chain to this country’s economy — a critical supply chain that extends far beyond our corridor, connecting us all the way down to Laredo, Texas; connecting us with the ports on the West Coast; and connecting us with the shipping lanes in Asia.

Le sénateur Phalen : Si la loi l’oblige et si la disposition précise « qu’on doit consulter », cela ne signifie pas que vous obtiendrez ce que vous voudrez; ça signifie seulement que les intervenants doivent vous parler.

M. Francis : Vous avez raison.

Le sénateur Phalen : Un article du *Globe and Mail* par hier faisait état du désir du gouvernement fédéral d’écouter la voix du secteur privé en vue de venir en aide à la construction d’un nouveau passage Détroit-Windsor. L’article mentionnait le groupe d’étude du gouvernement fédéral américain, le partenariat de transport frontalier. Le groupe d’étude doit indiquer en 2007 l’endroit qu’il préfère, et expliquer en détail les accès du nouveau pont proposé.

Est-ce que la ville de Windsor a participé à ce groupe d’étude du gouvernement fédéral?

M. Francis : Nous ne sommes pas partie prenante. Ce processus relève du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial. Le rôle de la Ville de Windsor a été de présenter des soumissions dans le cadre du processus d’évaluation environnementale. Nous sommes traités comme un citoyen ordinaire et, dans le cadre du processus, un citoyen doit présenter des soumissions écrites. C’est ce que nous avons fait. Nous avons respecté le processus.

Le sénateur Phalen : Selon le même article publié hier, le ministre des Transports a réitéré l’intention du gouvernement conservateur fédéral d’évaluer une vaste gamme d’options visant à réduire la congestion routière causée par le camionnage à Windsor. Selon votre soumission à ce comité, les embouteillages de camions couvrent des milles. Pourtant, malgré tout ce qu’on dit sur la congestion de la circulation, j’ai lu que la circulation augmente sur vos ponts et tunnels. Pourriez-vous donner à ce comité une idée du volume actuel de la circulation par rapport à celui des années précédentes?

M. Francis : Sénateur, tant au fédéral qu’au provincial, il existe un groupe de personnes spécialisées qui sont probablement mieux en mesure de fournir les volumes puisqu’elles disposent des chiffres actuels dans le cadre de leur étude. En ce qui a trait au passage frontalier, je pense qu’il s’agit d’un facteur très important — et je parle uniquement du point de vue de la ville. Il s’agit d’une infrastructure qui a été construite par nos grands-parents et qui pourtant, continue d’absorber des échanges commerciaux dont la croissance est phénoménale. Nous devons prendre les mesures pour que ces échanges commerciaux se maintiennent.

Windsor accepte la responsabilité d’accueillir le passage frontalier international. Nous acceptons cette responsabilité : il s’agit d’une responsabilité dont nous nous sommes acquittés depuis un certain temps. Toutefois, selon moi, le passage entre la ville de Windsor et Détroit constitue un maillon essentiel de la chaîne d’approvisionnement de l’économie de ce pays — un maillon essentiel de la chaîne d’approvisionnement dont l’influence se fait sentir bien au-delà de notre corridor, permettant d’assurer des liaisons jusqu’à Laredo, au Texas, jusqu’aux ports de la Côte Ouest et jusqu’aux voies maritimes d’Asie.

With regard to volumes, your people at the federal level, through transport, could provide you with better numbers. From our perspective, our submission this afternoon deals with Bill C-3 as it relates to the approach roads and facilities.

There is one question you asked earlier in terms of consulting. If they consult with us, we may not get what we want; we are not asking for that. However, I want to be as clear as I can be. Consulting with the city is also reflecting the precedence that has been set by case law and has been set by earlier acts. Those consultations do not, and should not, give the minister of any day the authority to make decisions outside the scope of his or her jurisdiction. Municipal laws and municipal rules and authorities must continue to be maintained. That is something that has been recognized over the past 80 years. That is our submission. It is one thing to consult and one thing to say that we will talk to you, but included in that consultation is that the municipal jurisdiction under the provincial spheres will be respected as well.

Senator Zimmer: Gentlemen, we heard you were coming here today, and we were anxiously awaiting your testimony. Thank you for a colourful presentation.

My questions are in the area of the environment. You indicated in your testimony that for the construction or alteration of any international bridge, there needs to be an environmental assessment process. That process involves extensive consultations. The minister stated that to add another set of consultation was duplication. You have indicated that is not a valid argument, because of argument in the works.

I have three questions. What is involved in an environmental assessment for the construction or alteration of an international bridge? Would the City of Windsor be consulted during this process? If so, why would you want to be further consulted after the environmental assessment is complete?

Mr. Estrin: I will address that. I am an environment law specialist and have been in this area for 30-plus years, so I feel I can help you.

At the moment, the Canadian Environmental Assessment Act does not apply at all, because the international tunnel and bridge act is not listed, because it does not exist. Assuming that by regulation, after this proposed act comes in, it is cross-referenced as something that would trigger a federal environmental assessment — there is something called a comprehensive study requirement under the Canadian Environmental Assessment Act — a bridge or tunnel would not qualify for the comprehensive study. It would only qualify if the Canadian Environmental Assessment Act was triggered for, what they call, environmental screening, which is the minimum form of environmental assessment under the Canadian process. Assuming the screening requirement is triggered, there is still no requirement for consultation under the Canadian Environmental

En ce qui a trait aux volumes, vos fonctionnaires du ministère des Transports du gouvernement fédéral pourront vous fournir de meilleurs chiffres. De notre point de vue, notre soumission de cet après-midi porte sur les routes d'accès et les installations prévues dans le projet C-3.

Vous avez posé une question précédemment sur la consultation. Si l'on nous consulte, nous pourrions ne pas obtenir satisfaction; nous ne demandons pas une telle chose. Toutefois, je veux être le plus clair possible. La consultation avec la ville tient également compte du précédent établi par la jurisprudence et par des lois antérieures. Ces consultations ne donnent pas et ne doivent pas donner à un ministre quelconque le pouvoir de prendre des décisions ne relevant pas de ses compétences. Les lois, règlements et autorités municipales doivent continuer à être respectés. C'est ce qui a été reconnu au cours des quatre-vingt dernières années. Voilà notre soumission. Consulter est une chose et indiquer que l'on va discuter avec vous en est une autre; toutefois, cette consultation doit également tenir compte du fait qu'il faut respecter les compétences municipales dans le cadre des sphères provinciales.

Le sénateur Zimmer : Messieurs, nous savions que vous viendriez ici aujourd'hui et nous attendions votre témoignage avec impatience. Merci pour cet exposé haut en couleur.

Ma question porte sur l'environnement. Vous avez indiqué dans votre témoignage que, dans le cas de la construction ou de la modification d'un pont international, il faut un processus d'évaluation environnementale. Ce processus exige des consultations approfondies. Selon le ministre, l'ajout d'une nouvelle série de consultations ferait double emploi. Selon vous, cet argument n'est pas valable en l'espèce.

J'ai trois questions à poser. À quoi fait appel une évaluation environnementale portant sur la construction ou la modification d'un pont international? Est-ce que la Ville de Windsor sera consultée pendant ce processus? Si tel sera le cas, pourquoi voudriez-vous faire l'objet de consultations supplémentaires lorsque l'évaluation environnementale sera terminée?

M. Estrin : Je vais vous répondre. Je suis spécialisé en droit de l'environnement : j'œuvre dans ce domaine depuis plus de 30 ans et je pense que je peux vous aider.

En ce moment, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'applique pas du tout, parce que la loi sur les ponts et tunnels internationaux n'est pas enregistrée, parce qu'elle n'existe pas. En présumant que par règlement, après l'adoption du projet de loi, celui-ci fait l'objet d'un renvoi indiquant qu'il déclenche un mécanisme d'évaluation environnementale du gouvernement fédéral — la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale exige en effet la tenue d'une étude en profondeur — un pont ou un tunnel ne serait pas admissible à une étude approfondie. Le pont ou le tunnel ne pourrait faire l'objet d'une étude que si la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale était invoquée pour ce qu'on appelle un examen environnemental préalable qui est l'évaluation environnementale minimum aux fins du

Assessment Act. It is still discretionary as to whether or not a responsible authority, such as Transport Canada, would or would not consult with the city.

Assuming they do decide, again, to exercise that discretion to consult, it simply means consult — that is, give us your submissions. There is no standard prescription as to what kind of consultation that means whatsoever. It is usually, “Tell us what you think.” Even if consultation was available and was asked for, that is probably what would happen. The follow-up is that consultation, even if it occurs, is quite different and does not mean the proponents must come and talk to the city to try to reach an agreement about how we will put this particular thing here, so that it does not cause problems down the road. While the minister could consult, many of these projects may be private sector projects. We want the proponents to be able to come to the city and discuss how these facilities will be integrated to access and avoid the problems you saw in some of those photographs.

I believe that is why Parliament, back in 1921 and in 1928, said that those proponents had to come to the municipality to get agreements with them on how these processes would actually operate. It worked until the border volumes became so crowded that traffic problems started backing up. It will work again, but we feel it is appropriate that the process be there to ensure that they have to not only talk to us, but try to reach an agreement on how it will work. The city was obviously reasonable in the past, and I am sure it will be reasonable in the future.

Mr. Francis: I put up the act that started the Ambassador Bridge. An environmental assessment may also not include the same consideration that was provided for in the earlier pieces of legislation, with regard to seeking municipal approvals as it relates to uses of the highways and roads under municipal jurisdiction, as well as satisfying all the other authorities — planning is one of them. Those are the issues that are encompassed in this act that may not be covered through a discretionary environmental assessment.

Senator Zimmer: Mr. Mayor, you referred, in your testimony, to precedence, history and status quo. Can you provide us some information on a case in the last decade or so where the City of Windsor was asked to consent to a project involving the establishment or modification of border crossings through the city? In particular, the part I am interested in is the agreement process or timelines, as well as any difficulties you encountered in reaching that agreement.

processus canadien. En présumant que le mécanisme d'examen environnemental préalable était déclenché, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale n'exigerait toujours pas de consultation. Cette décision serait laissée à la discrétion de l'autorité responsable, par exemple Transports Canada qui déciderait de consulter ou non la ville.

En présumant qu'une telle décision soit prise, ce pouvoir discrétionnaire de consulter signifie tout simplement consulter, c'est-à-dire nous présenter vos soumissions. Il n'existe aucune prescription normalisée précisant le type de consultation. Habituellement, cela signifie « Dites-nous ce que vous pensez ». Même si l'on pouvait se prévaloir d'une consultation et qu'on la demandait, c'est ce qui arriverait probablement. Autrement dit, cette consultation, même si elle avait lieu, serait fort différente et n'obligerait pas les promoteurs à rencontrer la ville pour essayer d'aboutir à un accord sur la manière de mettre une chose en particulier à un endroit donné, de façon à ne pas causer de problème subséquents. Le ministre pourrait entreprendre des consultations, mais un grand nombre de tels projets peuvent relever du secteur privé. Nous voulons que les promoteurs puissent rencontrer la ville et discuter de la manière dont ces installations seront intégrées aux accès et éviter ainsi les problèmes constatés dans certaines de ces photographies.

Je pense que c'est la raison pour laquelle le Parlement, en 1921 et en 1928, a déclaré que ces promoteurs devaient rencontrer la municipalité pour conclure un accord sur la manière dont ces processus fonctionneraient en pratique. Cette démarche a fonctionné jusqu'au moment où les volumes frontaliers sont devenus tels que les problèmes de congestion routière ont commencé à augmenter. Cette démarche fonctionnera à nouveau, mais nous pensons qu'il faudrait instaurer un processus pour que les intervenants ne s'adressent pas seulement à nous, mais essaient également de conclure une entente sur la manière dont les choses fonctionneront. Il est clair que la ville s'est montrée raisonnable dans le passé et je suis persuadé qu'elle se montrera tout aussi raisonnable à l'avenir.

M. Francis : Je me fonde sur la loi à l'origine du pont Ambassador. Une évaluation environnementale pourrait également ne pas tenir compte du même point de vue que celui exigé par les lois antérieures relativement aux autorisations municipales concernant l'utilisation des routes et rues sous compétence municipale, et ne se conformerait pas aux autres autorisations... la planification entre autres. Ces questions sont traitées par cette loi mais pourraient ne pas être couvertes par une évaluation environnementale discrétionnaire.

Le sénateur Zimmer : Monsieur le maire, vous avez fait allusion dans votre témoignage aux précédents, à l'histoire et au statu quo. Pourriez-vous nous fournir certains renseignements sur un cas survenu au cours des dix dernières années environ exigeant que la Ville de Windsor autorise un projet portant sur la création ou la modification des passages frontaliers dans la ville? Je suis particulièrement intéressé par le processus d'entente ou le calendrier ainsi que par les obstacles que vous avez dû franchir pour conclure une entente.

Mr. Francis: I can give you the example off the top of my head. The operators and owners of the Ambassador Bridge are in the audience. It was nearly two years ago that the Ambassador Bridge approached the city of Windsor seeking permission to expand their plaza site on lands and they needed rezoning. Mr. Estrin can speak to this. They needed permission from the city. I understand that after all the conditions were satisfied, approvals were granted to the Ambassador Bridge in that regard. They do have the approvals to expand. That is one example.

The second example, obviously, is work that we do with the Detroit-Windsor Tunnel Corporation. In 1994, that plaza was completely expanded and renovated. Again, the City of Windsor and planning authorities were involved and those processes were approved as well.

Senator Dawson: You used the expression “earlier pieces of legislation.” As we know, this bill has been brought in by previous governments. On the consultation side, how would this compare with the previous bills that have been presented by the previous ministers of transport?

Mr. Francis: When I was referring to earlier pieces of legislation, I was speaking to the pieces of legislation that created the facilities.

Senator Dawson: I see; the existing status quo. Between the existing status quo and today, how would the bills that have been tabled compare with what exists today?

Mr. Estrin: I do not believe they were very clear on the consultation, either.

Senator Dawson: For consultation, we must realize that the minister has used the expression “shall consult.” When we go to Vancouver, to Halifax and we have the airports, the ports and the 10, 12 or 13 bridges, depending upon how we want to count them, I guess the minister could be in consultation perpetually. We should try to define that. No one has come here and said, “We are satisfied with the consultation as it stands.” I should like to know how we could define it to try to make it more realistic; so Transport Canada can have a better mechanism of consultation, because it does not seem to satisfy anyone as it stands now.

We have to rush away to a caucus meeting, but there was also the talk about a new bridge. The minister came here two weeks ago and no one mentioned the potential of a new bridge. All of a sudden, however, there is a new bridge and we have another issue, namely, a public-private partnerships project, that we have to deal with, which will compete with the Ambassador Bridge and your tunnel corporation. We were told last week that there is reduction in traffic and revenue. If there is reduction in traffic and revenue and we are creating more competition, how will the other competitors fair with this new project?

M. Francis : Voici le premier exemple qui me vient à l'esprit. Les exploitants et propriétaires du pont Ambassador sont dans l'auditoire. Il y a près de deux ans ceux-ci ont demandé à la ville de Windsor la permission d'agrandir leur esplanade et pour cela, ils avaient besoin d'un rezonage. M. Estrin peut en parler. Ils avaient besoin de la permission de la ville. Après avoir rempli toutes les conditions, le pont Ambassador a reçu toutes les approbations en la matière. Ils ont l'autorisation d'agrandir. Voilà un exemple.

Le deuxième exemple, évidemment, est le travail que nous faisons avec la Detroit-Windsor Tunnel Corporation. En 1994, cette esplanade a été agrandie et totalement rénovée. Une fois de plus, la ville de Windsor et les autorités chargées de la planification ont eu leur mot à dire et ces processus ont également été approuvés.

Le sénateur Dawson : Vous avez utilisé l'expression « lois antérieures ». Comme nous le savons, ce projet de loi a été présenté par des gouvernements antérieurs. En ce qui a trait à la consultation, comment ce dernier se compare-t-il aux projets de loi antérieurs présentés par les autres ministres des transports?

M. Francis : Lorsque je parlais des lois antérieures, je faisais allusion aux lois qui ont créé les installations.

Le sénateur Dawson : Je vois : le statu quo existant. Entre le statu quo existant et aujourd'hui, comment comparer les projets de loi déposés à ce qui existe à l'heure actuelle?

M. Estrin : Je ne pense pas qu'ils étaient très clairs non plus sur la consultation.

Le sénateur Dawson : En ce qui a trait à la consultation, nous devons savoir que le ministre a utilisé l'expression « doit consulter ». Lorsque nous allons à Vancouver, à Halifax et que nous avons les aéroports, les ports ainsi que 10, 12 ou 13 ponts, selon la manière dont on veut les compter, à mon avis, le ministre serait perpétuellement en consultation. Nous devrions essayer de définir cette notion. Personne ne s'est jamais présenté devant ce comité en disant : « Nous sommes satisfait du processus de consultation en l'état. » J'aimerais savoir comment nous pourrions définir ce processus de façon à le rendre plus réaliste; ainsi, Transports Canada aura un meilleur mécanisme de consultation, car ce dernier ne semble donner satisfaction à personne sous sa forme actuelle.

Nous devons nous rendre rapidement à une réunion du caucus, mais on a parlé également d'un nouveau pont. Le ministre s'est présenté devant ce comité il y a deux semaines et personne n'a mentionné l'éventualité d'un nouveau pont. Soudainement toutefois, un nouveau pont et un autre sujet surgissent, à savoir un projet de partenariat public-privé que nous devons examiner qui livrera concurrence au pont Ambassador et à votre société du tunnel. On nous a dit la semaine dernière que la circulation et les recettes diminuaient. S'il y a une baisse de la circulation et des recettes et que nous accroissons la concurrence, quelle sera la situation des autres concurrents après ce nouveau projet?

Mr. Francis: First with respect to consultation, I suspect that the ministers and the federal government are occupied on a number of files. I would respectfully submit that for 80 years there has been an onus on the government to seek the agreement of municipalities. That is not to satisfy the city of Windsor or local interests. That is to satisfy the respective responsibilities that have been outlined in the Constitution that provides municipalities authority over local roads, highways and issues. That is what we are asking. We are asking not to dilute the responsibilities already enshrined not only through case law, pass precedents and special acts, but also enshrined in terms of our respective roles and jurisdictions. That is the key issue. Consulting with the municipalities, I would suggest, is probably far easier and more constitutionally prudent than it would be to mandatorily consult with the operators. There is a stark contrast in the bill as it exists right now. They are willing to consult with the operators but not with the municipalities, whereas constitutionally we have that authority.

With regard to the second question, my job as mayor is to take care of my own boundaries and my own city and to take care of municipal issues. With regard to new border crossings and a new facility, that is an issue for the federal and provincial government that you need to work out with the provincial government. They are the ones that started the process, and they are the ones having the discussion about where to build the new facility.

I would welcome the discussion in terms of new facilities and what it means to the state of the rest of the country. However, our job this afternoon is as it relates to this Bill C-3, as it relates, specifically, to the language, and as it deals with the approach roads and the broad definition that will now encroach upon municipal jurisdiction.

Finally, with regard to the Detroit-Windsor Tunnel, the city of Windsor owns the Canadian half; we operate the Canadian half. I wish to set the record straight so that there is no illusion. The Detroit-Windsor Tunnel's primary core of business is car traffic. Commercial traffic is predominantly carried on the Ambassador Bridge. They are two separate operations in terms of what they deal with in that regard.

Senator Dawson: You are also chairman of the Windsor Tunnel Commission?

Mr. Francis: Yes.

Senator Dawson: We have been told that, because of tourism, traffic has been reduced, in particular, for cars and tourists.

Mr. Francis: I believe revenue across all the operators has been reduced.

Senator Dawson: Why do we start another project there, then?

Mr. Francis: That is a decision for your authorities, who have already started the process. I am very proud that the City of Windsor owns the Detroit-Windsor Tunnel; I am very proud that

M. Francis : Premièrement en ce qui a trait à la consultation, je pense que les ministres et le gouvernement fédéral ont de nombreux dossiers à traiter. Je soumettrais respectueusement que, depuis 80 ans, le gouvernement a eu la tâche de s'entendre avec les municipalités. Il ne s'agit pas de donner satisfaction à la ville de Windsor ou aux intérêts locaux. Il s'agit de respecter les compétences respectives précisées dans la Constitution qui confèrent aux municipalités la responsabilité des routes, des rues et des questions locales. C'est ce que nous demandons. Nous demandons de ne pas diluer les responsabilités déjà enchâssées non seulement dans la jurisprudence, dans les précédents et dans les lois spéciales, mais également dans nos rôles et responsabilités respectifs. Il s'agit de la question clé. Je pense qu'il est probablement beaucoup plus facile et beaucoup plus prudent d'un point de vue constitutionnel de consulter les municipalités que de consulter obligatoirement les exploitants. On relève un contraste saisissant dans le projet de loi actuel. On est prêt à consulter les exploitants, mais pas les municipalités alors que, selon la Constitution, nous détenons ce pouvoir.

En ce qui a trait à la deuxième question, mon travail de maire consiste à me préoccuper des limites municipales, de ma ville et des questions municipales. En ce qui a trait aux nouveaux passages frontaliers et à une nouvelle installation, il s'agit d'une question relevant des gouvernements fédéral et provincial qu'il faut régler avec le gouvernement provincial. Ce sont eux qui ont lancé le processus et qui discutent de l'emplacement de la construction de la nouvelle installation.

Je serais très heureux de faire porter la discussion sur les nouvelles installations et sur leur importance pour le reste du pays. Toutefois, notre propos de cet après-midi porte sur ce projet de loi C-3 et particulièrement sur le langage utilisé et sur la manière dont il traite des routes d'accès ainsi que sur la définition générale qui, désormais, constitue un empiètement sur la compétence municipale.

Finalement, en ce qui a trait au tunnel Detroit-Windsor, la ville de Windsor possède la moitié canadienne; nous exploitons la moitié canadienne. Je désire mettre les choses au point de façon à dissiper toute illusion à ce sujet. La circulation automobile est la principale activité du tunnel Detroit-Windsor. La circulation commerciale passe principalement par le pont Ambassador. Nous avons donc affaire à deux opérations distinctes.

Le sénateur Dawson : Vous êtes également président de la commission du tunnel de Windsor?

M. Francis : Oui.

Le sénateur Dawson : On nous a dit qu'à cause du tourisme, la circulation a diminué, particulièrement celle des automobiles et des touristes.

M. Francis : Je pense que les recettes de tous les exploitants ont diminué.

Le sénateur Dawson : Pourquoi lançons-nous un nouveau projet à cet endroit alors?

M. Francis : Il s'agit d'une décision des pouvoirs dont vous relevez qui ont déjà entamé le processus. Je suis très fier du fait que la ville de Windsor soit propriétaire du tunnel Detroit-

that strategic asset is able to provide us a downtown-to-downtown connection from Detroit to Windsor; and I am very proud of the revenue that it provides. Instead of us coming knocking on the doors of the federal and provincial governments for infrastructure dollars, those revenues and those dollars are redirected to our roads and our sewers and are less of a burden on the national provincial dollar.

Senator Mercer: I have a comment before I ask a question. I find it interesting that the city was asked to make written submissions to the House of Commons committee and now they are appearing before this committee. This is a trend we are seeing in the last little while with other legislation. Perhaps we should take it up in the chamber someday.

In your reference, you talked about a new crossing, and the minister talks about a new crossing. I then read that the Ambassador Bridge owners are planning to build a new bridge and have acquired the land. You said, a moment ago, that they have approval to expand — I believe those were your words.

When you talk about a new crossing and the minister talks about a new crossing, are we talking about the new Ambassador Bridge or about another crossing entirely?

Mr. Francis: My earlier comments were in direction to the senator's question: When was the last time a private operator approached the city to seek approval process? I was able to share with you that the last time the City of Windsor was approached was by the Ambassador Bridge. They needed to make modifications to their existing plaza, so that they could move certain toll booths to the Canadian side of the border. That outlined how quick, once all authorities and approvals are satisfied, their permits could be obtained. That is my reference as it relates to the Ambassador Bridge; as it relates to the new crossing, that was a result of questions asked by senators.

The federal and provincial governments and the federal and state governments have established the Detroit River international crossing, DRIC, process. They are the proponents. The lead proponents are Transport Canada and MTO on the Canadian side, and their colleagues and their respective jurisdictions on the American side. It is a good question to ask of them. It is their process; it is their work. We are in the process of dealing with ensuring that local authorities are maintained, and we continue to make submissions to the DRIC process.

Senator Mercer: You are a good politician. There is no Question Period at the municipal level, but you have just avoided the question.

Mr. Francis: Senator, it is not my process.

Windsor; je suis très fier du fait que cet actif stratégique nous permet d'établir un lien entre le centre-ville de Détroit et celui de Windsor; et je suis extrêmement fier des recettes générées par ce tunnel. Au lieu de frapper aux portes des gouvernements fédéral et provincial pour obtenir des dollars servant à financer les infrastructures, ces recettes et ces dollars sont redéployés dans notre système routier et nos égouts et allègent le fardeau financier du pays et de la province.

Le sénateur Mercer : Je voudrais faire un commentaire avant de poser une question. Je trouve intéressant le fait qu'on ait demandé à la ville de présenter des soumissions au comité de la Chambre des communes et, à l'heure actuelle, celle-ci témoigne devant ce comité. Il s'agit d'une tendance observée depuis peu dans le cadre d'autres lois. Peut-être pourrions-nous mentionner ce fait un jour à la Chambre.

Vous avez fait allusion à un nouveau passage et le ministre parle d'un nouveau passage. Je constate ensuite que les propriétaires du pont Ambassador envisagent de construire un nouveau pont et ont acheté le terrain voulu. Vous avez déclaré il y a un moment qu'ils avaient reçu une autorisation d'agrandissement... Je pense que c'est ce que vous avez dit.

Lorsque vous parlez d'un nouveau passage et que le ministre parle d'un nouveau passage, s'agit-il du nouveau pont Ambassador ou d'un tout nouveau passage?

M. Francis : Mes commentaires précédents étaient dans l'optique de la question posée par le sénateur : quand est-ce qu'un exploitant privé a approché pour la dernière fois la ville pour entamer un processus d'approbation? Je vous ai indiqué que la dernière fois que la Ville de Windsor a été approchée en la matière, c'était pour le pont Ambassador. Ses exploitants devaient modifier l'esplanade existante de façon à déplacer du côté canadien de la frontière certains postes de péage. On peut constater ainsi la rapidité avec laquelle les permis demandés peuvent être obtenus après avoir reçu toutes les autorisations voulues. Voilà ce à quoi je fais allusion lorsque je parle du pont Ambassador; en ce qui a trait au nouveau passage, ce à quoi je fais allusion était le résultat des questions demandées par les sénateurs.

Les gouvernements fédéral et provincial ainsi que le gouvernement fédéral américain et celui de l'État ont créé le processus relatif au passage frontalier international de la rivière Détroit (DRIC). Ce sont eux les promoteurs. Les promoteurs sont Transports Canada et le MTO au Canada ainsi que leurs collègues et les compétences respectifs du côté américain. Il s'agit d'une bonne question à leur poser. Il s'agit de leur processus et de leur travail. Nous sommes en train de prendre les mesures pour préserver les pouvoirs locaux et nous continuons de présenter des soumissions dans le cadre du DRIC.

Le sénateur Mercer : Vous êtes un bon politicien. Il n'y a pas de période de questions à l'échelle municipale, mais vous avez évité de répondre à la question.

M. Francis : Sénateur, il ne s'agit pas de mon processus.

Senator Mercer: No, no. You referred to a new crossing. I want to know whether that new crossing is, what I will call, the new Ambassador Bridge; or is it another crossing of which I have no idea of its whereabouts?

Mr. Francis: Thank you for that clarification. Under this DRIC process, which was established by the governments on this side of the border, Ambassador Bridge was one of the proponents considered. The provincial and federal governments have ruled them out of the DRIC process as their facility does not meet the needs. When the federal minister talks about a new crossing, I suspect he is talking about the outcome of where the new crossing will be located. That is a result of the process, and the process, through the environmental assessment, has dictated that it will be removed from where the existing Ambassador Bridge is located today.

Senator Mercer: My understanding is that the presidential permits for the new Ambassador Bridge are already in place, and there have been approvals on the American side and approvals by the Province of Ontario.

Mr. Francis: That would be most appropriate, yes.

Senator Mercer: Maybe I heard you wrong, but you were talking about another bridge. You said that this one did not make the cut for the process.

Mr. Francis: Those are most appropriate questions for the Minister of Transport as it relates to the issue of presidential permits.

Senator, if I may, my direct response to your question relates to a process that has been established by Canada, by Ontario, by Michigan and by the U.S. That process began as an exercise to evaluate, through the environmental assessment provisions of both countries, where the next crossing location will be. It began in 1999 and as of late last year, after considering all the proponents, the process has now gone on public record stating that the new bridge will not be in the area that you are referencing next to the Ambassador Bridge. That is my understanding of it. For any other detailed questions, I believe the Minister of Transport would be probably better able to answer.

Senator Mercer: However, you are the mayor of the city of Windsor.

Mr. Francis: I am.

Senator Mercer: I suspect that the city of Windsor has more than a passing interest in this process or you would not be here.

You are chair of the tunnel commission, is that correct?

Mr. Francis: I am chair of the Windsor Tunnel Commission, yes.

Senator Mercer: Does that come with the title of mayor? Is the mayor always the chair of this commission, or is this something separate?

Le sénateur Mercer : Non, non. Vous avez parlé d'un nouveau passage. Je veux savoir si ce nouveau passage est ce que j'appellerais le nouveau pont Ambassador ou un autre passage dont je ne connais rien.

M. Francis : Merci pour l'éclaircissement. En vertu du processus DRIC qui a été créé par les gouvernements de ce côté-ci de la frontière, le pont Ambassador a été l'un des promoteurs envisagés. Les gouvernements provincial et fédéral l'ont écarté du processus DRIC car ses installations ne répondent pas aux besoins. Lorsque le ministre fédéral parle d'un nouveau passage, je pense qu'il parle de l'endroit où le nouveau passage sera situé. Il s'agit de la conclusion du processus, et le processus, par l'intermédiaire de l'évaluation environnementale, exige que ce nouveau passage ne soit pas à l'endroit où le pont Ambassador est situé à l'heure actuelle.

Le sénateur Mercer : Je crois savoir que les permis présidentiels pour le nouveau pont Ambassador existent déjà et que les approbations ont été obtenues du côté américain et de la province de l'Ontario.

M. Francis : Cela tomberait à point nommé, oui.

Le sénateur Mercer : Peut-être vous ai-je mal compris, mais vous parliez d'un autre pont. Vous avez dit que celui-ci ne cadrerait pas dans le processus.

M. Francis : Ces questions relèvent du ministre des Transports, car elles portent sur la délivrance de permis présidentiels.

Sénateur, je dirais que ma réponse directe à votre question porte sur un processus qui a été établi par le Canada, l'Ontario, le Michigan et les États-Unis. Ce processus a débuté comme un exercice visant à trouver l'emplacement du prochain passage par l'intermédiaire des dispositions d'une évaluation environnementale des deux pays. Il a débuté en 1999 et, à la fin de l'an dernier, après avoir tenu compte de tous les promoteurs, les conclusions du processus ont été consignées dans les dossiers publics et indiquent que le nouveau pont ne sera pas situé dans le secteur auquel vous faites allusion à côté du pont Ambassador. C'est ainsi que je comprends la situation. Je pense que le ministre des Transports serait probablement mieux en mesure de répondre à d'autres questions détaillées.

Le sénateur Mercer : Toutefois, vous êtes le maire de la ville de Windsor.

M. Francis : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Je soupçonne que la ville de Windsor n'a pas qu'un intérêt passager à l'égard de ce processus, sinon vous ne seriez pas ici.

Vous êtes le président de la commission du tunnel n'est-ce pas?

M. Francis : Oui, je suis le président de la commission du tunnel de Windsor.

Le sénateur Mercer : Est-ce que cette fonction est liée à celle de maire? Est-ce que le maire est toujours président de cette commission ou s'agit-il d'une fonction distincte.

Mr. Francis: No, the mayor has historically taken on roles and responsibilities on a number of committees. In addition to the Windsor Tunnel Commission, I am also chair of the energy company. It is part of our job; our jobs never end. We work on committees.

Senator Mercer: I have bridges in my province that go from one city to another, not from one country to another.

Mr. Francis: It was established that, when the tunnel was created and then vested in the city of Windsor, a committee and a commission would be struck. The commission is an agency.

Senator Mercer: City council then chooses who the chair is, do they?

Mr. Francis: The commission does, yes.

Senator Mercer: The commission, but who appoints the commission?

Mr. Francis: The city council.

Senator Mercer: I told you he is a good politician.

I have one last question. I am still confused by the process. Maybe you are correct: we do need to ask others. There has been some approval given to the new Ambassador Bridge. You are now telling me that the new Ambassador Bridge did not make the cut for this selection process. I am confused, because I have not grasped whether we are talking about one bridge or two bridges.

Mr. Estrin: Perhaps I can add some clarification. The process that the mayor was talking about between the Governments of Canada and Ontario and the United States is that of looking for a new river crossing. They considered several locations. In the course of that, one of the alternatives they did consider was a second bridge right by the Ambassador Bridge. They rejected that and a number of others and are now considering a location down river from the existing Ambassador Bridge.

However, the Ambassador Bridge is a private company. As a private company, it is of the view that it is not tied up in the government process. It is making its own application to have a second Ambassador Bridge right beside the current bridge. At the same time, we have the Government of Canada, the Government of Ontario and the United States saying that the best location is not there. They said that location would be horrifically impactful on the city of Windsor and they chose a down-river location.

The city is concerned about the need for amendments, senator, because not only is there another river crossing proposed by the government at a down-river location, which seems to be okay in terms of its impacts on the city, but also a private sector proposal by the Ambassador Bridge for a second bridge. The government process has already said this location would be seriously impactful to the city of Windsor. In addition, there is a proposal by another private sector company consortium, the Detroit River Tunnel project, to convert a rail tunnel to a truck route — to take trucks underneath the Detroit River in a rail tunnel. On the surface, that sounds like a fine idea; except that on

M. Francis : Non, historiquement, le maire a eu divers rôles et responsabilités au sein de nombreux comités. Outre la présidence de la commission du tunnel de Windsor, j'ai également celle de la société de distribution d'électricité. Cela fait partie de notre travail; notre fonction n'a pas de limite. Nous siégeons à des comités.

Le sénateur Mercer : Dans ma province, j'ai des ponts reliant une ville à l'autre et pas un pays à l'autre.

M. Francis : On a décidé lorsque le tunnel a été créé puis confié à la ville de Windsor, de mettre sur pied un comité et une commission. La commission est un organisme.

Le sénateur Mercer : Le conseil municipal choisit ensuite le président n'est-ce pas?

M. Francis : C'est le rôle de la commission.

Le sénateur Mercer : La commission, mais qui nomme la commission?

M. Francis : Le conseil municipal.

Le sénateur Mercer : Je vous ai dit qu'il était un bon politicien.

J'ai une dernière question. Je ne sais toujours pas bien le processus. Peut-être avez-vous raison : nous devons poser des questions à d'autres personnes. Le nouveau pont Ambassador a reçu certaines approbations. Vous me dites que le nouveau pont Ambassador n'a pas été retenu dans le cadre de ce processus de sélection. Je suis déconcerté parce que je ne comprends pas si nous parlons d'un pont ou de deux ponts.

M. Estrin : Je suis peut-être en mesure de fournir certains éclaircissements. Le processus dont le maire parlait faisait intervenir les gouvernements du Canada, de l'Ontario et des États-Unis et portait sur un nouveau passage de la rivière. Plusieurs endroits ont été envisagés. Dans le cadre de cette démarche, l'une des options étudiées consistait à construire un deuxième pont juste à côté du pont Ambassador. Cette option a été rejetée à l'instar de plusieurs autres et, à l'heure actuelle, l'endroit envisagé se situe en aval du pont Ambassador existant.

Toutefois, le pont Ambassador appartient à une société privée. À titre de société privée, celle-ci juge qu'elle n'est pas partie prenante du processus gouvernemental. Elle a donc présenté une demande de construction d'un deuxième pont Ambassador juste à côté du pont existant. Au même moment, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et des États-Unis déclarent que ce n'est pas le meilleur endroit. Selon eux, cet endroit aurait un impact terrible sur la ville de Windsor. Ils ont donc choisi un endroit en aval.

Sénateur, la ville juge nécessaires les amendements parce que, non seulement le gouvernement propose un autre passage de la rivière à un endroit en aval qui semble convenir sous l'angle des impacts sur la ville, mais également parce qu'il existe une demande du secteur privé de construction d'un deuxième pont près du pont Ambassador. Le processus gouvernemental a conclu que cet endroit aurait des impacts graves sur la ville de Windsor. En outre, un consortium de sociétés privées différent a fait une autre proposition connue sous le nom de projet du tunnel de la rivière Détroit visant à convertir un tunnel ferroviaire en tunnel affecté au camionnage, c'est-à-dire faire passer les camions sous la rivière

that rail corridor today, there are only about six trains per day, and that rail corridor goes by almost all the new subdivisions in the city of Windsor.

The city of Windsor is saying that it would like to be consulted about any new cross-border proposal. That is why we are here to ask for these amendments; namely, to ensure that we are consulted and that any proposal, such as the second Ambassador Bridge or the Detroit River Tunnel project, has to come to the city and talk and reach an agreement.

Senator Eyton: Mayor, I am curious. You are eloquent and forceful in your argument, but I fail to understand why you did not appear before the House of Commons committee when the bill was before them.

Mr. Francis: Through the written submissions we had made and through the discussion we had, we believed that these amendments would have been successful. Several MPs, who represent the Windsor area, were very involved with Transport Canada in trying to seek amendments, but we were led to believe that the written submissions were adequate.

Senator Eyton: Now you are wiser; is that the point? You are a wiser because you are appearing before us.

Mr. Francis: That could be.

Senator Eyton: To me, the bridges and tunnels that are the subject of the act are clearly vital national works. They have an importance much beyond the city of Windsor, and they have a terrific importance for Southern Ontario. I believe something like 25 per cent of the goods traded between Canada and the U.S. go over the single bridge, the Ambassador Bridge. It is clearly a national work. That says to me it is clearly under federal jurisdiction and it is clearly a federal responsibility to bring in Bill C-3. In fact, I fail to understand why it was not brought in many years ago. In particular, it seems to me that under the circumstances the federal government has paramountcy. It can consult or not. Obviously, consulting is a good thing for it is better to coordinate if one can, but essentially the federal government should have the last word.

I have looked at the definition. In your submission, you refer to the 1921 act, and it is interesting that, even then, when it was relatively less sophisticated, the provision read:

The Company shall not construct or operate, any of the works mentioned in section eight of the Act along any highway, street or other public place...

Détroit dans un tunnel ferroviaire. À première vue, cela semble être une bonne idée sauf qu'à peine six trains par jour circulent à l'heure actuelle dans le couloir ferroviaire et que celui-ci passe dans presque tous les nouveaux lotissements de la ville de Windsor.

La ville de Windsor souhaite être consultée s'il y a de nouvelles propositions de passage frontalier. C'est pourquoi nous nous présentons ici pour demander ces amendements; c'est-à-dire que nous voulons être certain d'être consultés et que toute demande, par exemple celle de la construction d'un deuxième pont Ambassador ou celle qui porte sur le projet du tunnel de la rivière Détroit soit présentée à la ville, soit discutée et fasse l'objet d'une entente.

Le sénateur Eyton : Monsieur le maire, vous piquez ma curiosité. Vous avancez vos arguments avec énergie et éloquence, mais je ne comprends pas pourquoi vous ne vous êtes pas présenté au comité de la Chambre des communes lorsqu'il examinait le projet de loi.

M. Francis : À la suite des soumissions écrites que nous avons présentées et des discussions que nous avons eues, nous étions persuadés que ces amendements seraient acceptés. Plusieurs députés qui représentent la région de Windsor ont également fait des démarches auprès de Transports Canada pour essayer de faire adopter les amendements. Toutefois, on nous a fait croire que les soumissions écrites suffisaient.

Le sénateur Eyton : Vous êtes plus avisé à l'heure actuelle, n'est-ce pas le cas? Vous êtes plus avisé parce que vous vous présentez devant nous.

M. Francis : Sans doute.

Le sénateur Eyton : À mon avis, les ponts et les tunnels visés par la loi sont sans contexte des ouvrages nationaux vitaux. Leur influence s'étend bien au-delà de la ville de Windsor et ils jouent un rôle extrêmement important dans le sud de l'Ontario. Je pense qu'environ 25 p. 100 des biens échangés entre le Canada et les États-Unis transitent par un seul pont, le pont Ambassador. Il est donc clair qu'il s'agit d'un ouvrage d'intérêt national. C'est pourquoi cette question relève sans aucun doute de la compétence du gouvernement fédéral et il est clair que le gouvernement fédéral a la responsabilité de présenter l'avant-projet de loi C-3. En fait, je ne comprends pas pourquoi il n'a pas été présenté il y a bien des années. Il me semble notamment que, vu les circonstances, le gouvernement fédéral a prépondérance en la matière. Il peut consulter ou pas. Sans aucun doute, la consultation est une bonne chose, car il vaut mieux coordonner si on le peut. Toutefois, il est essentiel que le gouvernement fédéral ait le dernier mot.

J'ai examiné la définition. Dans votre soumission, vous faites allusion à la loi de 1921 et il est intéressant de noter que même à l'époque, lorsque les choses étaient relativement moins compliquées, l'article se lisait comme suit :

« La compagnie ne doit pas construire ni exploiter un des ouvrages indiqués à l'article 8 de la loi, le long d'une route, d'une rue ou d'un autre lieu public...

— and I emphasize “or other public place” —

...without first obtaining the consent, expressed by by-law, of the municipality having jurisdiction over such highway, street or other public place, and upon terms to be agreed upon with such municipality...

Then it adds: ...and failing such consent then upon such terms as are fixed by the Board of Railway Commissioners for Canada.

Even back in 1921, there is a provision saying, “We will try to work it out, but essentially, if there is a disagreement or dispute, then it will go to a federal body, that is, the Railway Commissioners for Canada.

The point was made then, but if you accept my argument that paramountcy matters, then the federal government was saying, “We would like to work with you if we can, but if we cannot, there is a final opinion that goes to a federal authority.”

Bill C-3 defines an international bridge or tunnel as:

...a bridge or tunnel, or any part of it, that connects any place in Canada to any place outside Canada and includes the approaches and facilities related to the bridge or tunnel.

That is a much narrower definition than that in the 1921 act where it just said “or other public place,” without any definition. Under Bill C-3, there has to be a direct relationship.

Mr. Francis: Thank you for those points. On your last point, the difference between Bill C-3 and the interpretive provision you read in the 1921 act is that there was no discretion given to the minister. There was no declaratory power given. It was that you must sit down and you must talk.

Senator Eyton: I was focused on the definition of bridges and tunnels. We can get on later to the approval section.

Mr. Francis: However, there was a mechanism in place that would not give him or her sweeping declaratory powers to come in and designate approach roads. The bridge and facilities were defined as bridges and facilities. The piece you just quoted from Bill C-3, we submit that that is a broad category; that is sweeping.

Senator Eyton: It says bridges and tunnels “related to.”

Mr. Francis: It includes “the approaches and facilities related to the bridge or tunnel.”

Senator Eyton: It reads “related to.” In the previous legislation, it simply said “or other public place.”

Mr. Estrin: Senator, I believe the reason that it was not a concern then is because it was a specific bridge or a specific tunnel, as opposed to legislation that allowed anything to be built anywhere in Canada, as this legislation does, without really any consultation.

— et je souligne l’expression « autre lieu public » —

[...] sans avoir au préalable obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité ayant compétence sur cette route, rue ou autre lieu public et selon les modalités et les conditions acceptées par cette municipalité [...]

[...] et si, ce consentement n’est pas donné, selon les modalités et les conditions établis par la Commission des commissaires des chemins de fer du Canada. »

Même en 1921, il existait une disposition disant : « Nous allons essayer de régler la question, mais, en fait, en cas de désaccord ou de différend, il faut s’adresser à un organisme fédéral, à savoir la Commission des commissaires des chemins de fer du Canada ».

La question a été traitée à ce moment, mais si vous acceptez mon argument à savoir qu’il faut tenir compte de la prépondérance du gouvernement fédéral, ce dernier disait ceci : « Nous souhaitons travailler avec vous si nous le pouvons, mais dans le cas contraire, l’avis final est entre les mains d’un pouvoir fédéral. »

Le projet de loi C-3 définit de la manière suivante un pont ou tunnel international :

« [...] tout ou partie du pont ou du tunnel reliant tout lieu au Canada à un lieu hors du Canada, y compris les approches et installations connexes. »

Cette définition est beaucoup moins large que celle de la loi de 1921 qui disait « ou autre lieu public » sans aucune définition. En vertu du projet de loi C-3, il faut qu’il y ait un lien direct.

M. Francis : Merci d’avoir présenté ces différents éléments. Notre dernier point porte sur la différence entre le projet de loi C-3 et la disposition interprétative de la loi de 1921 qui n’accordait aucune discrétion au ministre. Aucun pouvoir déclaratoire n’était accordé. Il fallait s’asseoir et il fallait discuter.

Le sénateur Eyton : J’étais concentré sur la définition des ponts et tunnels. Nous pouvons discuter ultérieurement de la section de l’approbation.

M. Francis : Toutefois, il existait un mécanisme qui ne lui conférait pas des pouvoirs déclaratoires généralisés pour désigner les routes d’accès. Le pont et les installations étaient définis comme des ponts et des installations. La partie du projet C-3 que vous venez de citer relève selon nous d’une catégorie générale qui englobe tout.

Le sénateur Eyton : Elle parle de ponts et tunnels « connexes ».

M. Francis : Elle englobe « les approches et installations connexes ».

Le sénateur Eyton : Elle précise « connexes ». Dans les lois précédentes, on disait simplement « ou tout autre lieu public ».

M. Estrin : Sénateur, je pense que la raison pour laquelle cela ne soulevait aucun problème à l’époque, c’était parce qu’il s’agissait d’un pont ou d’un tunnel précis, contrairement aux lois permettant la construction de n’importe quoi n’importe où au Canada, à l’instar de la présente loi, sans vraiment aucune consultation.

Senator Eyton: I hear you. I do not necessarily agree, but I hear you. Then I will go on to your own suggestion for the definition of bridges and tunnels under your submission.

You try to be more particular. You say “directly related” — which I guess is more focused and precise — “to the bridge or tunnel.” You then go on to say, “and in the immediate vicinity thereof”— again narrowing it down a little bit — “but excludes local or provincial roads.”

By any stretch of the imagination, it seems to me that guts the entire definition of bridges and tunnels. In fact, it allows therefore the municipalities or the provinces to assert that their roads have to be excluded from the act.

It seems to me, it makes the definition of an international bridge or tunnel meaningless with that last tag, not necessarily with “directly related” or not even “in the immediate vicinity.” Those seem to be sensible suggestions, but it seems to me that the last tag guts it.

Mr. Francis: We provide that to illustrate what we are asking for. There needs to be some limitation placed on those words. There needs to be a limitation placed on the word “approaches.” Our submission is that the interpretive provision that references “approaches” cannot be interpreted as “any roadway.” We are saying that there needs to be some restrictions put in place.

I agree with you concerning jurisdiction. The federal government has jurisdiction over general works for the advantage of Canada — the bridge, the plaza, the facility, and the immediate area — but the issue for us is defining what “approach roads” means. Clearly, a 20-kilometre road removed from the facility does not fall within the federal jurisdiction.

Senator Eyton: What you have submitted is overreaching by a good deal.

Mr. Francis: We provided as an example to illustrate the point that some restrictions need to be put on that operative provision.

Senator Eyton: I go on to your next submission, which was the addition of section 8(4). Again, I would make the same comment. There may be some legitimate concern about the consulting requirement built into Bill C-3. That is fair enough, but enacting anything like your suggestion would in fact gut the entire bill. Again, it is overreaching. Would you make the same response?

Mr. Francis: We are trying to provide language that would be consistent with the previous acts that have established the crossings in the area. This bill will take the authority from the legislator and will put the authority in one minister — we understand those challenges. We are trying to put the protections in place that were protections that we otherwise could have been afforded through legislation through special acts.

Le sénateur Eyton : Je vous comprends. Je ne suis pas nécessairement d'accord avec vous, mais je vous comprends. Je vais donc passer à la définition des ponts et tunnels que vous recommandez dans votre soumission.

Vous essayez d'être plus précis. Vous dites « directement reliés » — ce qui, je pense, est plus précis — « au pont ou tunnel ». Ensuite vous ajoutez « et qui sont dans le voisinage immédiat de cette installation » — ce qui précise encore davantage votre pensée — « tout en excluant les routes locales ou provinciales ».

Quel que soit l'effort d'imagination qu'on fasse, il me semble que cela vide de sa substance toute la définition des ponts et tunnels. En fait, cela permet donc aux municipalités ou aux provinces de prétendre que leurs routes ne relèvent pas des dispositions de la loi.

Il me semble que cette dernière précision dénuée de son sens la définition d'un pont ou d'un tunnel international et pas nécessairement l'expression « directement reliés » ou même « dans le voisinage immédiat ». Ces deux expressions me semblent des recommandations raisonnables, mais la dernière précision vide la définition de sa substance.

M. Francis : Nous émettons cette recommandation pour illustrer notre demande. Il faut restreindre le sens de ces mots. Il faut restreindre le sens du mot « approches ». Notre soumission est que la disposition interprétative faisant allusion aux « approches » ne peut être interprétée comme « n'importe quelle route ». Nous disons qu'il faut placer certaines limites.

Je suis d'accord avec vous en ce qui concerne les compétences. Le gouvernement fédéral est responsable des ouvrages généraux au bénéfice du Canada — le pont, l'esplanade, l'installation et le voisinage immédiat — mais la question qui nous intéresse est la signification de l'expression « routes d'accès ». Il est clair qu'une route de 20 kilomètres éloignée de l'installation ne relève pas des compétences fédérales.

Le sénateur Eyton : Vous exagérez beaucoup.

M. Francis : Elle sert d'exemple pour illustrer le fait qu'il faut imposer certaines restrictions à cette disposition.

Le sénateur Eyton : Je passe à votre soumission suivante qui était l'ajout du paragraphe 8(4). Une fois de plus, je ferais les mêmes remarques. L'exigence de consultation inscrite dans le projet de loi C-3 peut causer des craintes légitimes. C'est une revendication raisonnable, mais promulguer quelque chose qui ressemble à votre suggestion reviendrait en fait à vider de sa substance tout le projet de loi. Une fois de plus, il s'agit d'une demande exagérée. Donneriez-vous la même réponse?

M. Francis : Nous essayons d'utiliser un langage qui s'harmoniserait avec celui des lois précédentes régissant les passages de la région. Ce projet de loi retirera les pouvoirs des mains du législateur pour les remettre dans celles d'un ministre... Nous connaissons ces problèmes. Nous essayons de mettre en place des moyens de protection qu'on aurait pu nous donner par des lois spéciales.

I do not know if Mr. Estrin has anything to add.

Senator Eyton: I do not want to go through it in detail, but there is the notion that the federal government in that circumstance would be subject to arbitration or to many other tests that you have included here.

Mr. Francis: You earlier referenced the 1921 act, and there was a mechanism whereby, if the municipality and the federal government could not agree, there would be some third party that would provide an opinion. That same body is no longer in existence.

Senator Eyton: That third party was a federal body.

Mr. Francis: At least, it is a body. We are trying to suggest that some mechanism be put in place. Thus, if there is a dispute, there is a mechanism that will allow for a resolution of that dispute by someone independent, whether it is federal or not. There would be a body that would actually hear the dispute and then provide a decision. If that body were still around, we would have suggested that that earlier body be the dispute resolution mechanism, but our language is just to provide some dispute resolution mechanism.

Senator Eyton: I can see where we could make some smaller amendments to Bill C-3 and make more precise the definition of international bridge or tunnel, so that it answers at least part of your concern. I can see where we might want to change the consulting provisions that are there now — mostly in section 7(1.1) — to make them a little more mandatory and more direct. Now, it is a subtle, nuanced kind of process.

With respect to both your submissions, they reach way too far, and, in my view, are not workable.

Mr. Francis: I appreciate that, senator. That is the purpose of our visit here this afternoon. Any assistance that we could gain by making those amendments to deal with those issues, whatever that specific wording may be, as long as the principles or the concerns that we have raised have been dealt with, would be greatly appreciated.

The Chairman: Mr. Mayor, we were pleased to accommodate you and hear from you today. Unfortunately, you could not do it in the House of Commons, but we are quite pleased to have had your presence here. Feel free to send us any other information you feel necessary to our work. We will be studying this bill very closely and seriously. We thank you again for your presence, and Mr. Estrin, to our committee.

The committee adjourned.

Je ne sais pas si M. Estrin a quelque chose à ajouter.

Le sénateur Eyton : Je ne veux pas entrer dans les détails, mais on retrouve la notion que le gouvernement fédéral dans ce cas devrait être soumis à un arbitrage ou à de nombreux autres tests que vous avez inclus ici.

M. Francis : Vous avez fait allusion antérieurement à la loi de 1921. Et celle-ci prévoyait un mécanisme qui, en cas de désaccord entre la municipalité et le gouvernement, demandait à une tierce partie de fournir une opinion. Le même organisme n'existe plus.

Le sénateur Eyton : Cette tierce partie était un organisme fédéral.

M. Francis : Au moins, il s'agissait d'un organisme. Nous suggérons la mise en place d'un mécanisme. Ainsi, en cas de différend, il existera un mécanisme qui permettra à quelqu'un d'indépendant, qui relève du gouvernement fédéral ou pas, de résoudre ce différend. Il y aurait un organisme qui serait saisi du différend, puis rendrait une décision. Si cet organisme existait encore, nous aurions suggéré qu'il serve de mécanisme de résolution des différends. Notre propos vise simplement l'instauration d'un certain mécanisme de résolution des différends.

Le sénateur Eyton : Je repère les parties du projet de loi C-3 où nous pourrions apporter quelques amendements moins importants et rendre plus précise la définition d'un pont ou d'un tunnel international de façon à apaiser au moins en partie vos craintes. Je vois l'endroit où nous pourrions modifier les dispositions portant sur la consultation qui existent à l'heure actuelle... principalement le paragraphe 7(1.1), pour les rendre plus exécutoires et plus directes. Évidemment, il s'agit d'une démarche subtile et nuancée.

En ce qui a trait à vos deux submissions, elles vont beaucoup trop loin selon moi et ne sont pas pratiques.

M. Francis : J'apprécie vos propos, sénateur. C'était l'objet de notre visite cet après-midi. Toute aide permettant d'obtenir des amendements concernant ces questions sera extrêmement bienvenue, quelle que soit la formulation précise, sous réserve que l'on tienne compte des principes ou des préoccupations dont nous avons fait part.

La présidente : Monsieur le maire, nous avons été très heureux de vous accueillir aujourd'hui. Il est dommage que vous n'ayez pas pu vous faire entendre à la Chambre des communes, mais nous sommes très heureux que vous vous soyez ici. N'hésitez pas à nous envoyer tout autre renseignement que vous jugez nécessaire à notre travail. Nous étudierons ce projet de loi avec beaucoup de sérieux et d'attention. Nous vous remercions une fois de plus, ainsi que M. Estrin pour votre témoignage devant notre comité.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, November 8, 2006:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of
Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Wednesday, November 8, 2006:

Transport Canada:

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs;

Brian E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs;

Alain Langlois, Counsel, Legal Services.

Tuesday, November 21, 2006:

Bridge and Tunnel Operators Association:

Thomas E. Garlock, President;

Ron Rienas, General Manager, Buffalo and Fort Erie Public Bridge
Authority.

Wednesday, November 22, 2006:

City of Windsor:

His Worship Eddie Francis, Mayor;

David Estrin, Legal Counsel.

COMPARAÎT

Le mercredi 8 novembre 2006 :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des
Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mercredi 8 novembre 2006 :

Transports Canada :

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures
terrestres;

Brian E. Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts;

Alain Langlois, avocat, Services juridiques.

Le mardi 21 novembre 2006 :

Association des administrateurs des ponts et des tunnels :

Thomas E. Garlock, président;

Ron Rienas, directeur général, Buffalo and Fort Erie Public Bridge
Authority.

Le mercredi 22 novembre 2006 :

Ville de Windsor :

Son Honneur M. Eddie Francis, maire;

David Estrin, conseiller juridique.