First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Tuesday, November 28, 2006
Tuesday, December 5, 2006
Wednesday, December 6, 2006
Tuesday, December 12, 2006

Issue No. 6

Fourth, fifth, sixth and seventh meetings on:

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

INCLUDING:
THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-3, An Act respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another Act)

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 mardi 28 novembre 2006
Le mardi 5 décembre 2006
Le mercredi 6 décembre 2006
Le mardi 12 décembre 2006

Fascicule n° 6

Quatrième, cinquième, sixième et septième réunions concernant :

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

Y COMPRIS :
LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence)

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

44324-44335-44349-44360

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams
Champagne, P.C.
Dawson
Eyton
* Hays
(or Fraser)
Johnson
* LeBreton, P.C.
(or Comeau)
Mercer
Merchant
Munson
Phalen
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 Chaput substituted for that of the Honourable Senator Munson (*December 5, 2006*).

The name of the Honourable Senator Munson substituted for that of the Honourable Senator Chaput (*December 6, 2006*).

The name of the Honourable Senator Nolin substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*December 12, 2006*).

The name of the Honourable Senator Stratton substituted for that of the Honourable Senator Nolin (*December 12, 2006*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Stratton (*December 13, 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
Champagne, C.P.
Dawson
Eyton
* Hays
(ou Fraser)
Johnson
* LeBreton, C.P.
(ou Comeau)
Mercer
Merchant
Munson
Phalen
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 Chaput est substitué à celui de l'honorable sénateur Munson (*le 5 décembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Munson est substitué à celui de l'honorable sénateur Chaput (*le 6 décembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Nolin est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 12 décembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Stratton est substitué à celui de l'honorable sénateur Nolin (*le 12 décembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Stratton (*le 13 décembre 2006*).

Published by the Senate of Canada

Available from: Public Works and Government Services Canada
Publishing and Depository Services, Ottawa, Ontario K1A 0S5

Also available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada

Disponible auprès des: Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt, Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Aussi disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 28, 2006
(18)

[*English*]

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

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

Other senators present: The Honourable Senators Joyal, P.C. and Milne (2).

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. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 5*).

WITNESSES:

Canadian Transit Company:

Dan Stamper, President;

Skip McMahon, Executive Director of External Affairs.

Centra Inc.:

Matthew Moroun, Vice-Chairman.

Mr. Stamper and Mr. Moroun each made opening statements and, together with Mr. McMahon, answered questions.

At 11:05 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 28 novembre 2006
(18)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 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, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (11).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Joyal, C.P., et Milne (2).

Également présente : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova, analyste.

Aussi 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 tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 5 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Canadian Transit Company :

Dan Stamper, président;

Skip McMahon, directeur général des affaires extérieures.

Centra Inc. :

Matthew Moroun, vice-président.

M. Stamper et M. Moroun font chacun un exposé et répondent ensuite aux questions avec M. McMahon.

À 11 h 5, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, December 5, 2006
(19)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., in room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, 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 and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

OTTAWA, le mardi 5 décembre 2006
(19)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la pièce 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).

Également présents : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes, Bibliothèque du Parlement.

Aussi 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. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 5.*)

WITNESS:

Teamsters Canada:

Phil Benson, Lobbyist.

Mr. Benson made an opening statement and answered questions.

At 10:30 a.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 les tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 5 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Syndicat des Teamsters Canada :

Phil Benson, lobbyiste.

M. Benson fait une déclaration liminaire puis répond aux questions.

À 10 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, December 6, 2006
(20)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Johnson, Phalen and Tkachuk (6).

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. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 5.*)

WITNESSES:

Transport Canada:

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs;

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

Alain Langlois, Counsel, Legal Services;

Kaarina Stiff, Environmental Assessment Project Manager, Surface Infrastructure Programs.

Ms. Marcoux made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 7:55 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, le mercredi 6 décembre 2006
(20)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la pièce 256-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, Johnson, Phalen et Tkachuk (6).

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

Aussi 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. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 5 des délibérations du comité.*)

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;

Kaarina Stiff, gestionnaire de projet, évaluation environnementale, Programmes des infrastructures terrestres.

Mme Marcoux fait une déclaration d'ouverture puis, aidée des autres témoins, répond aux questions.

À 19 h 55, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, December 12, 2006
(21)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., in room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

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

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst; From the Office of the Law Clerk, Michel Patrice, Parliamentary Counsel.

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. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 5.*)

WITNESS:

Transport Canada:

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs.

After debate, Ms. Marcoux answered questions.

The Honourable Senator Mercer moved that clause-by-clause consideration of Bill C-3 be postponed.

The question being put on the motion, it was defeated on the following division:

YEAS: The Honourable Senators Dawson, Mercer, Munson and Zimmer (4).

NAYS: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Johnson, Phalen, Stratton and Tkachuk (7).

It was agreed that the Committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-3.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 (short title) stand postponed.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

The Chair asked if clause 7 shall carry.

The Honourable Senator Champagne, P.C., moved that Bill C-3 be amended in clause 7, on page 3, by replacing lines 9 to 11 with the following:

OTTAWA, le mardi 12 décembre 2006
(21)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la pièce 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, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Stratton, Tkachuk et Zimmer (11).

Aussi présents : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement; Michel Patrice, conseiller parlementaire, Bureau du secrétaire légiste.

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 tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 5 des délibérations du comité.)*

TÉMOIN :

Transports Canada :

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres.

Après débat, Mme Marcoux répond aux questions.

L'honorable sénateur Mercer propose que l'étude article par article du projet de loi C-3 soit reportée.

La question, mise aux voix, est rejetée par le vote par appel nominal suivant :

POUR : Les honorables sénateurs Dawson, Mercer, Munson et Zimmer (4).

CONTRE : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Champagne, C.P., Johnson, Phalen, Stratton et Tkachuk (7).

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-3.

Il est convenu de reporter le titre.

Il est convenu que l'article 1 (titre abrégé) soit reporté.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

La présidente demande s'il convient d'adopter l'article 7.

L'honorable sénateur Champagne, C.P., propose que le projet de loi C-3, à l'article 7, page 3, soit modifié par substitution, aux lignes 4 à 10, de ce qui suit :

"of government that have jurisdiction over the place of the proposed construction or alteration and with person who, in the ".

« (1.1) Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et l'administration municipale ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence. ».

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

It was agreed that clause 7 as amended carry.

Il est convenu que l'article 7 modifié soit adopté.

It was agreed that clause 8 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 8.

It was agreed that clause 9 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 9.

It was agreed that clause 10 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 10.

It was agreed that clause 11 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 11.

It was agreed that clause 12 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 12.

It was agreed that clause 13 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 13.

It was agreed that clause 14 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 14.

The Chair asked if clause 15 shall carry.

La présidente demande s'il convient d'adopter l'article 15.

The Honourable Senator Champagne, P.C., moved that Bill C-3 be amended in clause 15, on page 7, by replacing, in the French version, lines 35 and 36 with the following:

"gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence à l'égard de tout.".

L'honorable sénateur Champagne, C.P., propose que le projet de loi C-3 soit modifié, à l'article 15, page 7, par substitution, dans la version française, aux lignes 35 et 36, de ce qui suit :

« gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence à l'égard de tout. ».

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

Après débat, la motion d'amendement mise aux voix est adoptée.

It was agreed that clause 15 as amended carry.

Il est convenu d'adopter l'article 15 modifié.

It was agreed that clause 15.1 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 15.1.

It was agreed that clause 16 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 16.

It was agreed that clause 17 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 17.

It was agreed that clause 18 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 18.

It was agreed that clause 19 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 19.

It was agreed that clause 20 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 20.

It was agreed that clause 21 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 21.

It was agreed that clause 22 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 22.

It was agreed that clause 23 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 23.

The Chair asked if clause 24 shall carry.

La présidente demande s'il convient d'adopter l'article 24.

The Honourable Senator Champagne, P.C., moved that Bill C-3 be amended in clause 24, on page 11, by replacing line 15 with the following:

"of government that have jurisdiction over the place ".

L'honorable sénateur Champagne, C.P., propose que le projet de loi C-3 soit modifié, à l'article 24, page 11, par substitution, aux lignes 11 à 17, de ce qui suit :

« (1.1) Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et l'administration municipale ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international faisant l'objet de la demande ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence. ».

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 24 as amended carry.

It was agreed that clause 25 carry.

It was agreed that clause 26 carry.

It was agreed that clause 27 carry.

It was agreed that clause 28 carry.

It was agreed that clause 29 carry.

It was agreed that clause 30 carry.

It was agreed that clause 31 carry.

It was agreed that clause 32 carry.

It was agreed that clause 33 carry.

It was agreed that clause 34 carry.

It was agreed that clause 35 carry.

It was agreed that clause 36 carry.

It was agreed that clause 37 carry.

It was agreed that clause 38 carry.

It was agreed that clause 39 carry.

It was agreed that clause 40 carry.

It was agreed that clause 41 carry.

It was agreed that clause 42 carry.

It was agreed that clause 43 carry.

It was agreed that clause 44 carry.

It was agreed that clause 45 carry.

It was agreed that clause 46 carry.

It was agreed that clause 47 carry.

It was agreed that clause 48 carry.

It was agreed that clause 49 carry.

It was agreed that clause 50 carry.

It was agreed that clause 51 carry.

It was agreed that clause 52 carry.

It was agreed that clause 53 carry.

It was agreed that clause 54 carry.

It was agreed that clause 55 carry.

The Chair asked whether clause 56 shall carry.

After debate, it was agreed that consideration of clause 56 stand postponed.

The Chair asked whether clause 57 shall carry.

The Honourable Senator Mercer moved that Bill C-3 be amended in clause 57, on page 24, by replacing line 18 with the following:

"This Act does not apply ".

Après débat, la motion d'amendement mise aux voix est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 24 modifié.

Il est convenu d'adopter l'article 25.

Il est convenu d'adopter l'article 26.

Il est convenu d'adopter l'article 27.

Il est convenu d'adopter l'article 28.

Il est convenu d'adopter l'article 29.

Il est convenu d'adopter l'article 30.

Il est convenu d'adopter l'article 31.

Il est convenu d'adopter l'article 32.

Il est convenu d'adopter l'article 33.

Il est convenu d'adopter l'article 34.

Il est convenu d'adopter l'article 35.

Il est convenu d'adopter l'article 36.

Il est convenu d'adopter l'article 37.

Il est convenu d'adopter l'article 38.

Il est convenu d'adopter l'article 39.

Il est convenu d'adopter l'article 40.

Il est convenu d'adopter l'article 41.

Il est convenu d'adopter l'article 42.

Il est convenu d'adopter l'article 43.

Il est convenu d'adopter l'article 44.

Il est convenu d'adopter l'article 45.

Il est convenu d'adopter l'article 46.

Il est convenu d'adopter l'article 47.

Il est convenu d'adopter l'article 48.

Il est convenu d'adopter l'article 49.

Il est convenu d'adopter l'article 50.

Il est convenu d'adopter l'article 51.

Il est convenu d'adopter l'article 52.

Il est convenu d'adopter l'article 53.

Il est convenu d'adopter l'article 54.

Il est convenu d'adopter l'article 55.

La présidente demande s'il convient d'adopter l'article 56.

Après débat, il et convenu de reporter l'examen de l'article 56.

La présidente demande s'il convient d'adopter l'article 57.

L'honorable sénateur Mercer propose que le projet de loi C-3 soit modifié, à l'article 57, page 24, par substitution, aux lignes 17 et 18, de ce qui suit :

« que la présente loi ne s'applique pas ».

After debate, the question being put on the motion, it was defeated on the following division:

YEAS: The Honourable Senators Dawson, Mercer, Munson, Phalen and Zimmer (5).

NAYS: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Johnson, Stratton and Tkachuk (6).

It was agreed that clause 57 carry.

It was agreed that clause 58 carry.

It was agreed that clause 59 carry.

It was agreed that clause 60 carry.

It was agreed that the schedule carry.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that the title carry.

The committee resumed consideration of clause 56.

Mr. Patrice answered questions.

After debate, it was agreed that clause 56 carry.

It was agreed that the bill be adopted as amended.

The Honourable Senator Tkachuk moved that the draft observations be appended to the report.

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

It was agreed that the Chair report the bill as amended and with observations to the Senate.

At 10:45 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Après débat, la question, mise aux voix, est rejetée par le vote par appel nominal suivant :

POUR : Les honorables sénateurs Dawson, Mercer, Munson, Phalen et Zimmer (5).

CONTRE : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Champagne, C.P., Johnson, Stratton et Tkachuk (6).

Il est convenu d'adopter l'article 57.

Il est convenu d'adopter l'article 58.

Il est convenu d'adopter l'article 59.

Il est convenu d'adopter l'article 60.

Il est convenu d'adopter l'annexe.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter le titre.

Le comité reprend son examen de l'article 56.

M. Patrice répond aux questions.

Après débat, il est convenu d'adopter l'article 56.

Il est convenu d'adopter le projet de loi modifié.

L'honorable sénateur Tkachuk propose que l'ébauche contenant les observations soit jointe au rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu que la présidente fasse rapport au Sénat du projet de loi modifié ainsi que des observations.

À 10 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, December 12, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-3, An Act respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another Act, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, October 24, 2006, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Clause 7, page 3*: Replace lines 9 to 11 with the following:

"of government that have jurisdiction over the place of the proposed construction or alteration and with any person who, in the".

2. *Clause 15, page 7*: Replace, in the French version, lines 35 and 36 with the following:

"gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence à l'égard de tout".

3. *Clause 24, page 11*: Replace line 15 with the following:

"of government that have jurisdiction over the place".

Your Committee has also made certain observations, which are appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 12 décembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 24 octobre 2006, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants :

1. *Article 7, page 3* : Remplacer les lignes 4 à 10 par ce qui suit :

« (1.1) Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et l'administration municipale ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence. ».

2. *Article 15, page 7* : Remplacer, dans la version française, les lignes 35 et 36 par ce qui suit :

« gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence à l'égard de tout. ».

3. *Article 24, page 11* : Remplacer les lignes 11 à 17 par ce qui suit :

« (1.1) Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et l'administration municipale ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international faisant l'objet de la demande ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence. ».

Votre Comité a aussi fait certaines observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BACON

Chair

OBSERVATIONS
to the Sixth Report of the
Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Recognizing that international bridges and tunnels are of national interest, members of your Standing Senate Committee on Transport and Communications support the intent of Bill C-3, *the International Bridges and Tunnels Act*, which is to reinforce the federal government's constitutional jurisdiction and to ensure the smooth flow of people and goods over and through them. Furthermore, your Committee agrees that it is necessary to apply consistent rules and policies to these international crossings, large or small, regardless of who owns or operates them; especially those to ensure the safety and security of the structures. However, despite its decision to support the bill, your Committee would like to address some of the particularly resonant concerns of stakeholders regarding certain provisions of the bill and to state that it hopes that this bill will not impede international crossing projects for which agreements have already been concluded.

Your Committee heard that the provision in this bill that would allow the Minister of Transport to make regulations respecting the types of vehicles that may use an international bridge or tunnel may negatively affect the financial position of existing crossings. In response to questions about this concern, federal officials unequivocally stated that the Minister of Transport would divert traffic only to avoid congestion. To quote one official, "redirecting traffic would only be used where there is a need to allow free movement of goods and people." Your Committee supports the Minister of Transport's use of this provision to alleviate traffic problems if and when required, but not to interfere otherwise.

Your Committee also heard that the confidentiality of proprietary information that the Minister of Transport may request from international bridge and tunnel owners and operators may not be adequately protected under this bill. During their second appearance before your Committee, however, federal officials assured Senators that the existing federal legislative framework is adequate for protecting the confidentiality of bridge and tunnel owners' information. To quote one official, "*the Privacy Act* contains provisions that very effectively protect the confidential information provided to the government." The official also noted that the purpose of section 51 of the *Canada Transportation Act*, which stakeholders gave as an example of the type of explicit protection sought, is actually to permit the Minister of Transport to *divulge* proprietary information, not to protect it. Furthermore, when departmental legal advisors contemplated the particular stakeholder needs under this bill and whether additional protection was needed, they concluded that existing provisions in other Acts were adequate. However, your Committee still questions why the reinforced protection used in the *Canada Transportation Act* was not included in this bill.

On the question of the federal government's potential involvement in future international crossing projects, your Committee heard suggestions that the provisions in the bill that

OBSERVATIONS
annexées au sixième rapport du
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications

Reconnaissant que les ponts et les tunnels transfrontaliers sont d'intérêt national, les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications appuient l'intention du projet de loi Bill C-3, *Loi concernant les ponts et tunnels internationaux*, soit renforcer la responsabilité fédérale et faciliter la circulation des personnes et des biens sur ces ponts et dans ces tunnels. Le Comité convient de la nécessité de règles et politiques uniformes à tous ces passages frontaliers, peu importe leur taille, leur propriétaire ou leur exploitant, en particulier en ce qui concerne la sûreté et la sécurité des ouvrages. Cependant, malgré son appui au projet de loi, le Comité aimerait aborder quelques-unes des préoccupations particulièrement retentissantes que causent aux parties prenantes certaines dispositions du projet de loi et déclarer qu'il espère que le projet de loi n'entravera pas les ouvrages de franchissement de la frontière internationale ayant déjà fait l'objet d'un accord.

On nous a dit que les dispositions du projet de loi qui permettent au ministre des Transports de régir les types de véhicules pouvant emprunter le pont ou le tunnel pourraient nuire à la santé financière des ouvrages actuels. Questionnés sur ce sujet, les fonctionnaires ont répondu sans équivoque que le Ministre ne détournerait la circulation que pour éviter la congestion. Comme le dit l'un d'eux, « on ne redirigerait la circulation que si cela est nécessaire à la libre circulation des biens et des personnes ». Le Comité encourage le ministre des Transports à n'utiliser cette disposition que pour corriger les problèmes de circulation qui surviennent et non pour s'ingérer autrement.

On nous a dit également que la confidentialité de l'information commerciale que le ministre des Transports peut réclamer du propriétaire ou de l'exploitant d'un ouvrage n'est peut-être pas suffisamment protégée par le projet de loi. Réapparaissant devant le Comité, les fonctionnaires nous ont cependant donné l'assurance que la législation fédérale actuelle suffit à protéger la confidentialité de l'information du propriétaire et de l'exploitant. Comme le dit un fonctionnaire, « dans la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, nous retrouvons des dispositions qui protègent de façon très efficace les renseignements personnels qui sont déposés au gouvernement ». Ce témoin note également que l'article 51 de la *Loi sur les transports au Canada*, donné par les intervenants en exemple de la protection explicite recherchée, a en fait pour objet de permettre au Ministre de *divulguer* l'information confidentielle, non de la protéger. En outre, quand les avocats du Ministère ont examiné les besoins particuliers des intervenants dans le projet de loi et la pertinence d'autres mesures de protection, ils ont conclu que les protections des autres lois suffisaient. Cependant, le Comité se demande encore pourquoi la protection renforcée de la *Loi sur les transports au Canada* n'a pas été reprise dans ce projet de loi.

Quant à la participation éventuelle du fédéral dans de futurs ouvrages transfrontaliers, le Comité s'est fait dire que les dispositions du projet de loi qui permettent au ministre des

allow the Minister of Transport to recommend to the Governor in Council whether or not to approve a project would lead to a substantial conflict of interest for the Minister. On this point, officials noted that Transport Canada currently does not own or operate a single international bridge or tunnel. The existing federal structures belong to Crown corporations, which are autonomous even if the Minister of Transport is responsible for them. To quote an official, "the Minister has absolutely no authority over the day-to-day activities of these organizations, including those dealing with safety and security." Therefore, given the autonomous ownership and operational arrangements established for existing federal structures, your Committee is confident that the Minister of Transport will not be in a position of conflict of interest in the future. However, the Minister of Transport should be particularly sensitive to any situation where the federal government is in a situation where there is an appearance of conflict, especially when the interests of a private enterprise are at stake.

Finally, your Committee very seriously considered a stakeholder's allegation that municipalities would not be guaranteed to be heard regarding international crossing projects affecting their community. When questioned on this point, officials explained to your Committee that municipal consultation is obligatory during the environmental assessment process, which would certainly be triggered by a proposal to build a new international crossing, under the *Canadian Environmental Assessment Act*. Therefore, to impose an additional obligation on the Minister of Transport to consult municipalities in this bill would frustrate the bill's intent to streamline processes. While a comprehensive framework for municipal consultation exists in other legislation, it should be noted that the bill was also amended in the other place to make reference to municipal consultation. Your Committee agrees that more emphasis was needed on the importance of consulting with municipalities and addressing their concerns, given that bridge and tunnel projects can have a tremendous impact on the urban planning of local communities.

Transports de recommander au gouverneur en conseil d'approuver ou de refuser un projet mettraient le Ministre en situation de conflit d'intérêts. Sur ce point, les fonctionnaires constatent qu'à l'heure actuelle, Transports Canada n'est ni propriétaire, ni exploitant d'un pont ou d'un tunnel transfrontalier. Les ouvrages fédéraux appartiennent à des sociétés d'État autonomes même si elles relèvent du ministre des Transports. Pour citer un fonctionnaire, « le Ministre n'a absolument aucun pouvoir sur les activités quotidiennes de ces organisations, y compris celles qui portent sur la sûreté et la sécurité ». Par conséquent, étant donné l'autonomie et les dispositions d'exploitation en vigueur pour les ouvrages fédéraux actuels, le Comité est convaincu que le Ministre ne se placera pas en conflit d'intérêts dans l'avenir. Cependant, ce dernier doit être particulièrement sensible à toute situation où il y aurait apparence de conflit pour le gouvernement fédéral, en particulier quand les intérêts d'une entreprise privée sont en jeu.

Enfin, le Comité s'est penché sur l'allégation d'un intervenant, qui a dit que les municipalités n'auraient pas la garantie d'être entendues sur les projets d'ouvrages transfrontaliers qui les concernent. Questionnés à ce sujet, les fonctionnaires nous ont expliqué qu'un projet d'ouvrage transfrontalier déclencherait certainement une évaluation en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, et qu'il faudrait alors nécessairement consulter les municipalités. Par conséquent, imposer une obligation supplémentaire au ministre des Transports de consulter les municipalités dans ce projet de loi en compromettrait l'intention de simplification. Un cadre complet de consultation municipale existe dans d'autres lois, mais il faut savoir que le présent projet de loi a été amendé dans l'autre Chambre pour faire référence à la consultation municipale. Le Comité convient de la nécessité d'insister davantage sur la consultation des municipalités et de répondre à leurs craintes, étant donné que les ponts et les tunnels peuvent avoir un impact radical sur leur planification urbaine.

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 28, 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: Honourable senators, this morning we will be discussing Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act.

We have as witnesses Mr. Dan Stamper, President of the Canadian Transit Company, Mr. Skip McMahon, Executive Director of External Affairs, and from Centra Inc., Mr. Matthew Moroun, Vice-Chairman.

Welcome to you, gentlemen. I think you are familiar with the work of our committee, so I will give you the floor and I am sure my colleagues will have questions.

Dan Stamper, President, Canadian Transit Company: Thank you for this opportunity to speak today on the proposed Bill C-3. Let me say that we are disappointed with the intent and the spirit of Bill C-3 as it relates to our company. There are 24 bridges, 22 publicly owned, one of which is in the process of being sold, and one private bridge, the Ambassador Bridge.

Our effort today is to clarify and offer meaningful facts and direction for improving and strengthening the relationship between Canada and the Ambassador Bridge.

We believe the governance of the Ambassador Bridge by Canada was resolved after more than a decade of litigation between the parties with an agreement reached in 1992. Having gone above and beyond the terms of our 1992 agreement, we are troubled by Bill C-3 and question its true intent.

Recent comments by the Ministers of Transport and Finance regarding public-private partnerships make clear that Bill C-3, in combination with the work of the Detroit River International Crossing Project, DRIC, is an effort by bureaucrats to ensure that a public-private border crossing is to be constructed and made profitable, at our expense and that of the taxpayers of Canada.

I will show you three graphs. The first graph demonstrates projected and actual volumes at the Blue Water Bridge, one of our main competitors for truck traffic. Please note the projected volumes that form the basis of building a new twinned bridge and new highway infrastructure on both sides of the border at a cost of billions of dollars to taxpayers. The red line on the graph shows the consultants projections and the blue line is the actual traffic

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 28 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 9 h 30 afin d'étudier le projet de loi.

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

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, ce matin, nous étudierons le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

Les témoins aujourd'hui sont Dan Stamper, président de la Canadian Transit Company, Skip McMahon, directeur général des affaires extérieures et Matthew Moroun, vice-président de Centra Inc.

Bienvenue, messieurs. Comme vous connaissez déjà, je crois, le fonctionnement du comité, je vous donne la parole et mes collègues auront sans doute des questions à vous poser par la suite.

Dan Stamper, président, Canadian Transit Company : Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui de vous exposer mes vues sur le projet de loi C-3. Je dois vous dire que, dans l'optique de notre entreprise, l'objet et l'esprit du projet de loi C-3 sont décevants. Il y a 24 ponts, soit 22 ponts appartenant à des entités publiques dont l'un est à vendre, et un pont privé, le pont Ambassador.

Nous nous concentrons actuellement sur la direction que nous devons adopter pour améliorer et renforcer la relation entre le Canada et le pont Ambassador.

Nous croyons que la question de la gouvernance par le Canada du pont Ambassador a été résolue par une entente conclue en 1992, après plus d'une décennie de litiges entre les parties. Ayant dépassé les obligations prévues dans l'entente de 1992, nous sommes préoccupés par le projet de loi C-3 et nous nous interrogeons sur son véritable objet.

Il ressort clairement des remarques formulées récemment par les ministres des Transports et des Finances au sujet des partenariats publics-privés que le projet de loi C-3, de concert avec les travaux dans le cadre du projet de passage international de la rivière Detroit (Detroit River International Crossing Project — projet DRIC), est un effort déployé par des bureaucrates en vue de la construction et de l'exploitation rentable d'un poste frontalier, aux dépens de notre entreprise et des contribuables du Canada.

Je vais vous montrer trois graphiques. Le premier indique le trafic réel et prévu au pont Blue Water, l'un de nos principaux concurrents sur le plan du transport par camion. Je vous prie de noter les prévisions de trafic sur lesquelles repose la construction d'un deuxième pont et d'une infrastructure routière des deux côtés de la frontière, projet qui coûtera des milliards de dollars aux contribuables. La ligne rouge représente les prévisions des

since the bridge was built; there is a significant discrepancy between the two lines. Note the growing gap between actual and projected volumes; actual volumes have remained relatively stable despite the opening of a casino in Sarnia. A private investor would be infuriated by this disparity between projected and actual traffic.

The second graph shows the actual traffic volumes at the Windsor border crossings since 1999. I am disappointed that the Mayor of Windsor would not answer your questions about the tunnel's decrease in traffic of over 40 per cent.

Finally, I want to show you what the DRIC consultants' project as volumes at the Ambassador Bridge compared with our projections. I should tell you that the DRIC consultants have reduced their overly optimistic numbers downward several times. Note especially the huge gap developing over time between the DRIC projections and ours. Where is the justification for spending billions of dollars for another crossing?

Our company is not engaged in some academic exercise in number-crunching at our crossing. We have a responsibility and obligation to ensure that our crossing works to meet the needs of our customers and the region we serve. We are the company that built the business to become the number 1 border crossing in North America. We understand the border better than anyone.

The key elements of Bill C-3 are designed to give the bureaucrats the opportunity to take business away from our border crossing and send it to a government-sponsored new bridge. In our opinion, the creation of a marshalling yard and a new bridge with Bill C-3 will severely affect the financial condition or bankrupt the existing crossings in southwest Ontario. Accordingly, it should not come as a surprise to anyone when we say that we will protect our business.

Let me talk about the DRIC process for a minute. The facts are as follows: We settled outstanding litigation with Canada and invested tens of millions of dollars in improving government facilities in 1992. The Canadian Transit Company publicly began its effort to enhance its facilities in 1993 and has continued to acquire the necessary property and engage consultants and engineers to prepare all necessary documents and approvals to allow the construction of additional lanes over the water.

The ideal for DRIC was hatched in 2001 and has been rushed in an effort to catch up with and replace the Ambassador Bridge's commitment for additional lanes. The same bureaucrats in charge of the DRIC process are the people responsible for approvals of the Ambassador Bridge project. This creates a group of bureaucrats as a competitor of the Ambassador Bridge, at the government-owned Sarnia-Port Huron Bridge, and creates a

experts-conseils et la bleue, l'évolution réelle du trafic depuis la construction du pont; les deux courbes diffèrent sensiblement l'une de l'autre. Vous pouvez constater l'écart grandissant entre le trafic réel et le trafic prévu : le premier est demeuré relativement stable en dépit de l'ouverture d'un casino à Sarnia. Un investisseur privé serait très mécontent d'un tel écart entre le trafic réel et le trafic prévu.

Le deuxième graphique indique l'évolution du trafic réel aux postes frontaliers de Windsor depuis 1999. Je suis déçu que le maire de Windsor n'ait pas répondu à vos questions sur la baisse de plus de 40 p. 100 du trafic dans le tunnel.

Enfin, voici les prévisions des experts-conseils chargés du projet DRIC en ce qui concerne le trafic au pont Ambassador que vous pouvez comparer à nos prévisions. Je dois vous dire que les experts-conseils chargés du projet DRIC ont abaissé plusieurs fois leurs prévisions trop optimistes. Je vous signale l'écart considérable qui se creuse entre les prévisions des experts-conseils et les nôtres. Comment justifier l'investissement de milliards de dollars pour construire un autre passage?

Notre entreprise ne se livre pas à une comptabilisation théorique du trafic à notre poste frontalier. Nous avons la responsabilité et le devoir de veiller à ce que notre poste frontalier fonctionne de manière à répondre aux besoins de nos clients et de la région que nous desservons. Nous sommes l'entreprise qui s'est efforcée de devenir le meilleur poste frontalier de l'Amérique du Nord. Nous comprenons les mouvements frontaliers mieux que quiconque.

Les principaux éléments du projet de loi C-3 sont conçus de manière à fournir aux bureaucrates l'occasion de détourner du trafic de notre poste frontalier vers un pont neuf financé par le gouvernement. À notre avis, l'aménagement d'un lieu de triage et la construction d'un pont en vertu du projet de loi C-3 influeront fortement sur la situation financière des postes frontaliers du sud-ouest de l'Ontario ou les mèneront à la faillite. Nous n'étonnerons donc personne lorsque nous disons que nous protégerons nos intérêts.

Quelques mots sur le processus lié au projet DRIC, si vous le permettez. Les faits sont les suivants : nous avons réglé les litiges avec le Canada en 1992 et investi des dizaines de millions de dollars dans l'amélioration des installations occupées par les services gouvernementaux. La Canadian Transit Company a entrepris les travaux d'amélioration des installations en 1993 et elle a continué d'acquérir les terrains nécessaires et d'engager des experts-conseils et des ingénieurs pour la préparation de tous les documents et demandes d'autorisation devant permettre la construction de voies supplémentaires franchissant l'eau.

Le projet DRIC, qui a été conçu en 2001, a été lancé à la hâte pour tenter de rattraper le retard par rapport à l'engagement concernant la construction de voies supplémentaires pour le pont Ambassador et pour modifier cet engagement. Les bureaucrates responsables du projet DRIC sont également ceux qui sont chargés d'approuver le projet touchant le pont Ambassador. Ce groupe de bureaucrates est donc un concurrent des

direct conflict since they are judge, jury and executioner when it comes to the Ambassador Bridge projects.

Let me point out that it was the DRIC team, not us, that said, "However, the Canadian evaluation notes a second span of the Ambassador Bridge would be an expansion of the existing crossing, not a new crossing of the river with new connections to the freeway systems in Ontario and Michigan." DRIC has acknowledged that we were never bound by the DRIC process and are free to pursue our own crossing.

Are we overstating or position? I do not think so, but let me pose this fact situation to you so that you will understand our point of view.

Recently, the DRIC issued a request for quotation. Its purpose was to allow the creation of a truck marshalling yard, which would allow bureaucrats to redirect traffic to the border crossing of their choice. This initiative is necessary for the DRIC and Bill C-3 to accomplish their goals of supporting a new government-sponsored bridge by redistributing traffic and tolls from existing border crossings. DRIC, Bill C-3, the marshalling yard and the expenditure of billions of dollars are not needed if the government would support the current border crossings and operators.

Our position is not difficult to understand. We are willing to compete and have been very successful in doing so. We have strong objection to bureaucratic control of the border crossing marketplace where customers may be driven away by uneconomic tolls and where our business is taken away from us by administrative action. We wish to carry on business the way we have done for almost 80 years, in a successful alliance with the Government of Canada.

As an example of safety and security, immediately after 9/11 the Ambassador Bridge engaged, managed and are paying for 24-hour-a-day armed security at the Ambassador Bridge. Most of the latest security technology innovations are put into service first at the Ambassador Bridge. There is no reason why those sections of Bill C-3 could not be implemented quickly for the benefit of all, and we suggest that this be done. After all, that should be the real driving motivation behind this proposed statute.

Let me speak briefly about the ownership side of Bill C-3 that causes us great concern.

With the stroke of a pen, the Government of Canada is trying to wipe away the strong, long-term relationship we have had with the governments of Canada and United States. Moreover, the bill, as drafted, seems to allow the government to act retroactively. If you look at the slide, the part that makes the bill retroactive has been coloured blue. The historic combination of U.S. and

administrateurs du pont Ambassador, au pont de Sarnia-Port Huron qui appartient à une entité publique, créant ainsi un conflit d'intérêt étant donné que ce groupe est à la fois juge et partie en ce qui concerne les projets liés au pont Ambassador.

Je vous signale que c'est l'équipe du projet DRIC, et non pas nous, qui a dit, en substance, que l'évaluation faite par le Canada montre cependant que la construction d'un pont parallèle au pont Ambassador constituerait un élargissement du pont existant, et non pas un nouveau pont sur la rivière ayant ses propres voies de raccordement aux réseaux routiers de l'Ontario et du Michigan. Les responsables du projet DRIC ont admis que nous n'avons jamais été liés par le projet et que nous sommes libres de réaliser notre propre projet.

Est-ce que nous exagérons? Je ne crois pas et permettez-moi de vous exposer les faits pour que vous compreniez bien notre point de vue.

Récemment, les responsables du projet DRIC ont lancé un appel d'offres, lequel visait l'aménagement d'un lieu de triage pour camions, ce qui permettrait aux bureaucrates de réorienter le trafic vers le poste frontalier de leur choix. Cette mesure doit permettre d'atteindre les objectifs du projet DRIC et du projet de loi C-3, à savoir d'alimenter un nouveau pont financé par le gouvernement par le détournement du trafic et des droits de péage depuis les postes frontaliers existants. Le projet DRIC, le projet de loi C-3, le lieu de triage et l'investissement de milliards de dollars n'ont pas leur raison d'être si le gouvernement fournit un soutien aux postes frontaliers existants et à leurs exploitants.

Notre position est claire. Nous sommes prêts à soutenir la concurrence et nous avons très bien réussi à ce jour. Nous nous opposons vivement au contrôle bureaucratique du secteur des postes frontaliers pouvant avoir pour effet de détourner des clients en raison de droits de péage trop élevés et de réduire notre chiffre d'affaires par voie administrative. Nous voulons continuer de faire des affaires comme nous le faisons depuis bientôt 80 ans, dans le cadre d'une alliance avantageuse avec le gouvernement du Canada.

En ce qui concerne la sécurité, par exemple, immédiatement après les attentats du 11 septembre, les administrateurs du pont Ambassador ont engagé et organisé un service de sécurité jour et nuit pour le pont. C'est au pont Ambassador que sont d'abord mises en place la plupart des nouvelles technologies de sécurité. Il n'y a aucune raison de ne pas mettre en application ces dispositions du projet de loi C-3 pour le bienfait de tous, et nous recommandons qu'il en soit ainsi. En fait, cela devrait être le véritable motif sous-jacent du projet de loi.

Quelques mots maintenant au sujet des dispositions sur la propriété du projet de loi C-3 qui nous inquiètent beaucoup.

D'un trait de plume, le gouvernement du Canada tente de mettre fin à la solide relation à long terme que nous entretenons avec lui et le gouvernement des États-Unis. En outre, le projet de loi, tel qu'il est rédigé, semble permettre au gouvernement d'agir rétroactivement. Sur la diapositive, la partie correspondant à l'effet rétroactif du projet de loi est indiquée en bleu. Les lois

Canadian legislation that have been the controlling statutes for the operation of the Ambassador Bridge must not be unilaterally altered by Canada.

Let me now deal with some of the more onerous terms of the bill that impact our business.

What business person would not object to legislation that allows a public competitor unfettered discretion to decide how it can compete and on what terms? The government, on one hand, competes against us for border traffic at Sarnia and possibly in Windsor, and on the other hand, sits as judge and jury as to the enhancement of our business, or worse, an executioner in Windsor through the DRIC process and now the environmental process for our enhancement project.

There are numerous pieces of legislation governing the Ambassador Bridge, not only in Canada but in the U.S. as well. This legislation in both countries has been created and together governs the Ambassador Bridge as an international border crossing. Any unilateral change may disrupt the meaning and application of these international agreements. If changes are needed, we are ready to work closely with the government to develop meaningful legislation that continues to protect the public and creates an environment that not only allows for, but motivates, the border crossing owner operators, whether public or private, to invest in and manage safe, secure and efficient border crossings for the good of Canada and the United States. We are not a new company starting out, but a legitimate border operator that has done its best for the good of this country and its American neighbours for over 75 years.

I do regret having to state that notwithstanding many attempts to meet with the minister, he has refused to meet with us. May I respectfully ask that this committee request a meeting with the minister? Frankly, I would have hoped that many of the issues we are discussing today could have been resolved in a more expeditious manner had there been such senior level conversations.

Mr. Brian Hicks, Director, Bridge Policy and Programs, Department of Transportation stated, "The Americans have a presidential permit process and the U.S. federal government steps in when a bridge is going to be constructed or if there are major alterations on the bridge."

The presidential permit process in the U.S. specifically states that this act shall not be construed to adversely affect the rights of those operating bridges previously authorized by Congress to repair, replace or enlarge existing bridges.

There is a copy in the next slide of a letter that we, the Ambassador Bridge, received from the State Department in a request to let us know if we need a presidential permit. That exact quote is highlighted in the letter from the State Department to us. It says specifically that, "This act shall not be construed to

américaines et canadiennes qui régissent ensemble depuis longtemps l'exploitation du pont Ambassador ne doivent pas être modifiées unilatéralement par le Canada.

J'aimerais maintenant traiter de certaines des dispositions du projet de loi qui influent de façon plus marquée sur notre entreprise.

Qui, dans le milieu des affaires, ne s'opposerait pas à un projet de loi qui laisse à une entité publique concurrente toute latitude pour décider comment elle peut rivaliser et dans quelles conditions? D'une part, le gouvernement rivalise avec nous pour le trafic international à Sarnia et peut-être à Windsor et, d'autre part, il a le pouvoir de décider des travaux d'expansion envisagés par notre entreprise ou, pis encore, il est l'agent d'exécution à Windsor dans le cadre du projet DRIC et, maintenant, de l'étude des répercussions sur l'environnement de notre projet d'expansion.

De nombreuses lois, non seulement du Canada mais aussi des États-Unis, régissent ensemble le passage international qu'est le pont Ambassador. Toute modification unilatérale peut changer le sens et l'application des ententes internationales. Si des changements s'imposent, nous sommes disposés à coopérer étroitement avec le gouvernement en vue d'élaborer des dispositions législatives utiles qui continuent de protéger le public et qui créent un milieu permettant aux exploitants, publics ou privés, de postes frontaliers d'investir dans des passages sûrs et efficaces, et les y incitant, dans l'intérêt du Canada et des États-Unis. Nous ne sommes pas une entreprise à ses débuts, mais bien un exploitant légitime ayant fait de son mieux, dans l'intérêt du Canada et de nos voisins américains depuis plus de 75 ans.

Malheureusement, nous avons demandé plusieurs fois au ministre de le rencontrer, mais il a refusé. Puis-je demander respectueusement à ce comité de demander une rencontre avec le ministre? Honnêtement, j'aurais eu espoir que bon nombre des problèmes dont nous traitons aujourd'hui aient pu être réglés de manière expéditive s'il y avait eu des échanges de haut niveau.

M. Brian Hicks, directeur des Politiques et Programmes des ponts du ministère des Transports, a dit qu'il existe, aux États-Unis, un processus d'autorisation présidentielle et que les autorités fédérales interviennent lorsqu'il est question de construire un pont ou d'apporter des changements majeurs à un pont.

Dans ce processus d'autorisation présidentielle, il est clairement précisé que la loi adoptée en conséquence ne doit pas être interprétée comme une mesure limitant les droits précédemment accordés par le Congrès aux exploitants de ponts, les autorisant à réparer, à remplacer ou à élargir les ponts existants.

La diapositive suivante montre une lettre que nous, les exploitants du pont Ambassador, avons reçue du département d'État après avoir demandé de nous informer s'il nous fallait obtenir une autorisation présidentielle. Cette précision dont je viens de faire état est surlignée dans cette lettre que le département

adversely affect the rights of those operating bridges previously authorized by Congress to repair, replace or enlarge existing bridges."

That is not what Transport Canada told this committee. They told this committee, and us, that their bill is to harmonize with the U.S. bill. It does not do that.

In our view the actions of Canada under this bill are out of step with those of the United States. That should be troubling to you because Transport Canada has said that one of its objectives is to make the process in Canada similar to that of the process in the United States.

The Ambassador Bridge twin span was the highest performing alternative and least expensive span to construct on the U.S. side according to the DRIC study. The Ambassador Bridge already owns the necessary property for our second span, preventing costly condemnation or expropriation in another neighbourhood.

The Ambassador Bridge Gateway Project anticipated a twin span at this location for more than a decade. The Ambassador Bridge, as an existing crossing, already has clearance from the U.S. Department of State whereas any other DRIC crossing would require a new presidential permit.

With respect to our enhancement projects, we have already spent about half a billion dollars for our project. This is our money, not that of any government, used for engineering, design and purchasing the properties necessary for the construction for our enhancement project. We anticipate spending at least another half billion dollars of our money to build the twinned span. If that does not demonstrate positively our commitment to the region and to the efficient flow of people and goods then nothing will.

The enhancement would include a new six-lane cable stay bridge located in the same corridor near the existing Ambassador Bridge. Consistent with the approved and on-going gateway project, this bridge would tie directly into the existing plazas in both Canada and the United States without modification to their currently approved and permitted configuration. Once the new structure is completed, the existing Ambassador Bridge will be taken out of service for some period of time to effect repairs deemed necessary. Once any necessary repairs are complete, the existing structure would be used to provide redundancy and backup support when necessary to ensure the free flow of traffic between Windsor and Detroit at all times. In other words we will not be destroying the communities of Sandwich in Ontario or Delray in Michigan or both as the DRIC plan would do.

d'État nous a adressée. Il y est dit en toutes lettres qu'une loi d'autorisation présidentielle ne doit pas être interprétée comme une mesure limitant les droits précédemment accordés par le Congrès aux exploitants de ponts, les autorisant à réparer, à remplacer ou à élargir les ponts existants.

Ce n'est pas ce que les représentants de Transports Canada ont dit aux membres de ce comité. Ils ont dit au comité, et à nous aussi, que le projet de loi visait l'harmonisation avec la loi américaine. Ce n'est pas le cas.

À notre avis, ce que le Canada propose dans ce projet de loi est incompatible avec la loi américaine. Cela devrait vous inquiéter parce que Transports Canada a dit qu'il avait notamment pour objectif d'harmoniser le processus au Canada avec celui aux États-Unis.

Selon l'étude dans le cadre du projet DRIC, la construction d'un pont parallèle au pont Ambassador était la solution la plus efficace et la moins coûteuse du côté américain. Les administrateurs du pont Ambassador possèdent déjà les terrains nécessaires à la construction du deuxième pont, ce qui permet d'éviter l'expropriation coûteuse d'un autre quartier.

La construction d'un pont parallèle à cet endroit est prévue depuis plus d'une décennie dans le cadre du projet de poste frontalier du pont Ambassador (Ambassador Bridge Gateway Project). Comme le pont Ambassador est un passage qui existe déjà, l'autorisation est déjà accordée par le Département d'État américain, tandis que pour construire l'autre passage proposé dans le cadre du projet DRIC, il faudrait obtenir une autre autorisation présidentielle.

Dans le cadre de notre projet, nous avons déjà dépensé environ un demi-milliard de dollars pour des travaux d'amélioration. Nous avons dépensé nos propres fonds, et non pas ceux d'autorités publiques quelles qu'elles soient, pour des services de génie et de conception et pour l'acquisition des terrains requis dans le cadre de notre projet de construction. Nous prévoyons dépenser encore au moins un demi-milliard de dollars pour construire le pont parallèle. Si ces dépenses ne sont pas suffisantes pour faire la preuve de notre engagement envers la région et à l'égard du mouvement efficace des personnes et des marchandises, alors rien ne le sera.

Les travaux prévus comprennent la construction d'un pont suspendu à haubans de six voies dans le même corridor que l'actuel pont Ambassador. Dans le cadre du projet de poste frontalier approuvé et en cours, le pont reliera les installations actuelles au Canada et aux États-Unis sans modifier leur configuration approuvée actuelle. Une fois la nouvelle structure construite, l'actuel pont Ambassador sera fermé pour un certain temps pour la réalisation des travaux de réparation jugés nécessaires. Lorsque ces travaux seront terminés, le pont actuel servira de pont auxiliaire pouvant être utilisé au besoin afin d'assurer la circulation fluide en tout temps entre Windsor et Detroit. Plus précisément, notre projet n'entraînera pas la destruction des collectivités de Sandwich en Ontario ou de Delray au Michigan ou des deux, comme le ferait le projet DRIC.

Moreover, our actions are similar to the twinning of the Blue Water Bridge in Sarnia. We would like to invite any and all members of the Senate to visit the Ambassador Bridge for a tour, either as a group or as individuals. We would be pleased to host such a tour of the entire facility so senators are able to see first-hand that it is a total international piece of infrastructure not just two halves being operated separately.

In conclusion, we respectively ask for the following amendments. That Bill C-3, at clause 2, be amended by replacing line 18 with the following: International bridge or tunnel means a publicly owned bridge. If you look at the screen you see what we are proposing in red; two words added to clause 2.That Bill C-3, at clause 4, identifies the schedule that forms part of Bill C-3 and that said schedule should be amended by (a) deleting item 34, an act to incorporate the Canadian Transit Company S.C.1921, c.557.

That Bill C-3, at clause 57, be amended by replacing line 23 with the following: — and this is using the exact words of the presidential permit of the U.S — "Of the Government of Canada specifically, this act shall not be construed to adversely affect the rights of those operating bridges previously authorized by Parliament, to repair, replace or enlarge existing bridges."

We recognize that there are necessary approvals to complete this project and they are currently underway beginning with the environmental assessment.

We fully acknowledge that we are not legislative drafters; however we hope that your legislative drafters could help assist by reviewing and properly revising the amendments required to fulfill this intent.

Recognizing that we are one of two privately-owned commercial international bridges, we face similar but also many different challenges from the other 22 publicly owned international bridges. Bill C-3, as it is currently drafted, in our opinion does not reflect this.

My ultimate message is that the Ambassador Bridge Company wants to work cooperatively with the government and those others involved for the good of both citizens and the economy. Do not allow Bill C-3 to unilaterally destroy the collective historic legislation between the United States and Canada that has produced the most efficient border crossing in North America.

We are pleased to entertain any questions and Mr. Moroun may have comments.

Matthew Moroun, Vice-Chairman, Centra Inc.: I have just a few comments. Although I was not here, I read the transcript of Mr. Garlock from the operators association. I think it is very important to emphasize exactly what he said in response to many of your questions. While he is the president of the Bridge and

En outre, notre projet est comparable à la construction d'un pont parallèle à celui de Blue Water à Sarnia. Nous invitons tous les membres du Sénat à venir faire une visite du pont Ambassador, individuellement ou en groupe. Nous serons heureux d'organiser une telle visite de toutes les installations pour que les sénateurs puissent constater par eux-mêmes qu'il s'agit d'une seule et même infrastructure internationale et non pas de deux moitiés exploitées indépendamment.

En conclusion, nous demandons respectueusement les modifications suivantes, à savoir que l'article 2 du projet de loi C-3 soit modifié en ajoutant à la définition de pont ou tunnel international le mot « public ». Comme vous pouvez le voir en rouge à l'écran, nous proposons d'ajouter l'adjectif « public » après le mot « pont » à l'article 2. Nous demandons également que l'annexe au projet de loi C-3 dont il est question à l'article 4 soit définie et que cette annexe soit modifiée par la suppression de l'élément 34, Loi constituant en corporation la Canadian Transit Company, S.C., 1921, ch. 557.

Nous demandons que l'article 57 du projet de loi C-3 soit modifié à la ligne 20 par ce qui suit : — c'est-à-dire par les termes exacts qui sont utilisés dans le cadre de l'autorisation présidentielle aux États-Unis — « [...] organisme fédéral canadien, et que la loi d'autorisation ne doit pas être interprétée comme une mesure limitant les droits précédemment accordés par le Congrès aux exploitants de ponts, les autorisant à réparer, à remplacer ou à élargir les ponts existants. »

Nous reconnaissons qu'il faut obtenir des autorisations pour terminer ce projet et que le processus a été entrepris, par l'étude des répercussions sur l'environnement.

Nous reconnaissons que nous ne sommes pas des rédacteurs de lois, mais nous espérons que vous avez le concours de tels rédacteurs qui vous aideront à examiner et à réviser de manière appropriée les modifications qui seront requises aux fins que nous proposons.

Comme nous représentons l'un des deux ponts internationaux administrés par des exploitants privés, il nous faut surmonter des difficultés qui sont semblables à celles qu'éprouvent aussi les 22 autres ponts internationaux publics, mais qui sont souvent très différentes aussi. À notre avis, tel qu'il est actuellement formulé, le projet de loi C-3 ne tient pas compte de ces différences.

En définitive, ce que je veux dire c'est que les administrateurs du pont Ambassador souhaitent coopérer avec le gouvernement et les autres parties pour le bienfait des citoyens et de l'économie. Ne permettez pas que le projet de loi C-3 mette fin à la législation concordante des États-Unis et du Canada qui a donné lieu au poste frontalier le plus efficace de l'Amérique du Nord.

Nous serons heureux de répondre aux questions, et M. Moroun souhaite peut-être formuler des remarques.

Matthew Moroun, vice-président, Centra Inc. : J'aimerais faire quelques remarques seulement. Je n'étais pas présent, mais j'ai lu la transcription du témoignage de M. Garlock représentant l'association des administrateurs. Je crois qu'il importe beaucoup d'insister sur ses réponses exactes à bon nombre de

Tunnel Operators Association, he is the president of an association made up of all government-owned bridges, except one.

Bill C-3 is contrived in the Department of Transport to regulate and add new burden and give more authority to the Minister of Transport. I know this is an oversimplification, but if you are the leader of transport for the government, and 99 per cent of all the bridges and tunnels are government owned, just tell them what you would like them to do. You do not need to pass a new law to tell the people that work for you what to do.

The reason I would like to emphasize this point is that makes it very clear that the entire intent of Bill C-3 is to pass a law specifically for the Ambassador Bridge. After all, you do not need a law to tell your subordinates what to do. That said, why, after 78 years of successful operating history of the only real private border crossing between the United States and Canada, is it necessary to pass a new law and over-regulate the Ambassador Bridge?

Let me explain one of our company's largest fears. Right now, our company is trying very hard to spend our money as hard as we possibly can to build a new span right next to our existing bridge. We want to build it because we believe in a bright future for our company. For many years, we have grown our bridge without building a new span. We have added acres upon acres of paved plaza and inspection area so we can increase the number of inspection booths in the United States. At the beginning, we only had five booths and probably three acres of inspection area. How many do we have now, Mr. Stamper?

Mr. Stamper: We have 25 booths and 25 acres of inspection area on the U.S. side.

Mr. Moroun: We have really added capacity because, again, you must also understand it is not necessarily the lanes over the water that control the capacity of a border crossing, but how many U.S. Customs inspection booths you have to process the vehicles on the other side. If you do not have enough of those booths, then all the bridge ends up being is a very high parking lot suspended over the river. Imagine going to the grocery store on an extremely busy day with only one checkout clerk. It does not matter how big the grocery store is, you cannot get through the cash register to get out of the place.

We have expanded the bridge by adding this additional inspection plaza and booth. We built a brand new customs facility for the Canada Border Services Agency in Windsor on the Canadian side. How much did we spend on that office building?

Mr. Stamper: We spent about $35 million on behalf of the Government of Canada.

vos questions. Il est le président de l'Association des administrateurs de ponts et tunnels, mais tous les ponts représentés sauf un sont administrés par des autorités publiques.

Le projet de loi C-3 a été conçu de toutes pièces par le ministère des Transports en vue de réglementer le secteur et d'accroître le fardeau de ce dernier et de donner plus de pouvoir au ministre des Transports. Je sais que je simplifie à outrance, mais si vous êtes le responsable gouvernemental des transports et si 99 p. 100 des ponts et tunnels appartiennent à des autorités publiques, il suffit de leur dire ce qu'il leur est demandé de faire. Il n'est pas nécessaire d'adopter une loi pour dire quoi faire à ceux qui relèvent de vous.

La raison pour laquelle j'insiste ainsi est qu'il paraît très clair que le projet de loi C-3 a pour unique objet l'adoption d'une loi visant le pont Ambassador. Il n'est pas nécessaire d'adopter une loi pour dire à des subalternes quoi faire. Cela étant dit, pourquoi, après 78 ans d'exploitation rentable de l'unique poste frontalier privé entre le Canada et les États-Unis, est-il nécessaire d'adopter une loi qui réglementera excessivement le pont Ambassador?

Permettez-moi de vous exposer l'une des plus grandes inquiétudes de notre entreprise. À l'heure actuelle, notre entreprise s'emploie entièrement à dépenser ses fonds pour construire un pont parallèle au pont existant. Nous voulons le construire parce que nous croyons au brillant avenir de notre entreprise. Depuis nombre d'années, nous avons apporté des améliorations sans construire un pont parallèle. Nous avons ajouté des acres à la superficie pavée de l'esplanade et de l'aire d'inspection afin d'accroître le nombre de postes d'inspection aux États-Unis. Au début, il n'y avait que cinq postes d'inspection dont la superficie ne représentait que quelque six acres. Combien en comptons-nous maintenant, monsieur Stamper?

M. Stamper : Il y a 25 postes d'inspection et la superficie est de 25 acres aux États-Unis.

M. Moroun : Nous avons réellement accru la capacité de cette zone car, là encore, ce n'est pas tant le nombre de voies qui mènent au poste frontalier qui a une incidence sur la capacité de traitement que la quantité de postes d'inspection aux douanes américaines qui s'occupent des véhicules de l'autre côté. S'il n'y a pas suffisamment de ces postes, le pont n'est plus qu'un terrain de stationnement suspendu très haut au-dessus de la rivière. C'est un peu comme aller à l'épicerie quand il y a foule et qu'une seule caisse est ouverte. L'établissement a beau être grand, il vous faut passer par la caisse pour pouvoir en sortir.

Nous avons amélioré la capacité du pont en accroissant la superficie de l'esplanade et en ajoutant des postes d'inspection. Nous avons construit de nouvelles installations douanières pour l'Agence des services frontaliers du Canada à Windsor, du côté canadien. À combien se sont élevées nos dépenses pour cet immeuble de bureaux?

M. Stamper : Nous avons dépensé environ 35 millions de dollars pour le compte du gouvernement du Canada.

Mr. Moroun: We did that in 1992 through 1994. We are an American company, and when the bridge was originally authorized by the United States and Canada, the statutes were very similar in each nation. The U.S. Congress authorized the U.S. half of the bridge and Parliament authorized the Canadian half of the bridge. In the legislation on both sides, that act that Transport Canada wants to eradicate from the 1920s says that both of these companies — a U.S. company and a Canadian company — are to join together to make the bridge.

When our company acquired the bridge in the late 1970s, Canada had the Foreign Investment Review Act. At the time, we wound up in litigation with regard to whether an American company could own the Canadian half of the Ambassador Bridge. We were in court in the U.S and we were in court in Canada. It was not good for either side. We got together and made a good settlement for both parties in 1991, after having started a fight in 1979. For almost a decade, we did not find a resolution and then we started getting somewhere. That is when we spent $35 million to build brand new inspection facilities for Canada Border Services. Then we built a brand new off-site commercial inspection facility. How many acres do you think that is, Mr. McMahon?

Skip McMahon, Executive Director of External Affairs, Canadian Transit Company: That is at least 20 to 25 acres.

Mr. Moroun: Twenty-five acres of 12-inch concrete and more trucks than you can shake a stick at. We have done our part to continue to grow our business and work with the Government of Canada, especially the Canada Border Services Agency.

We cannot even hope to get away from the government. In our business, unlike many other businesses, we have hundreds of government employees and inspectors working on our premises every day. We have to work with the government and I think we do a very good job of working with the government. We have continued to expand and we have alleviated many of the backups. Now there is a wonderful free flow of goods from Canada back into the United States, despite the heightened inspection after 9/11.

We built extra booths in the U.S. to alleviate the backups into Canada from the trucks leaving Canada coming into the U.S. after 9/11. You have to understand, going back to that grocery store analogy, after 9/11, it did not take one minute to pay for groceries and get out of the checkout lane in the U.S., it took five minutes, so our existing infrastructure did not work. We had to add more to it, and we have done that; we have grown our

M. Moroun : Nos travaux se sont étendus de 1992 à 1994. Nous sommes une entreprise américaine, et lorsque les gouvernements du Canada et des États-Unis ont donné leur aval au projet de construction du pont, les lois de chaque pays étaient très semblables. Le Congrès américain a autorisé la construction de la moitié américaine du pont et le Parlement, la moitié canadienne. Dans la législation des deux côtés de la frontière, la loi qui date des années 1920 et que Transports Canada veut supprimer stipule que ces deux entreprises — l'entreprise des États-Unis et l'entreprise du Canada — doivent travailler ensemble à la construction du pont.

Lorsque notre entreprise a fait l'acquisition du pont vers la fin des années 1970, le Canada appliquait la Loi sur l'examen de l'investissement étranger. À l'époque, nous nous sommes retrouvés devant les tribunaux pour que soit déterminé si une entreprise américaine peut posséder la moitié canadienne du pont Ambassador. Nous avons comparu en justice à la fois aux États-Unis et au Canada. L'expérience n'a été bonne ni d'un côté, ni de l'autre. Nous nous sommes réunis et avons négocié un règlement avantageux pour les deux parties en 1991, mettant fin au conflit datant de 1979. Nous avons été incapables de trouver une solution pendant près de dix ans, puis nous avons commencé à aller de l'avant. C'est alors que nous avons dépensé 35 millions de dollars pour la construction de nouvelles installations d'inspection pour l'Agence des services frontaliers du Canada. Nous avons ensuite mis en place de nouvelles installations d'inspection commerciale hors site. Cela représente combien d'acres selon vous, monsieur McMahon?

Skip McMahon, directeur général des affaires extérieures, Canadian Transit Company : Entre 20 et 25 acres, au moins.

M. Moroun : Vingt-cinq acres recouvertes de 12 pouces de béton et nous avons plus de camions que nous ne pouvons en dénombrer. Nous avons déployé les efforts nécessaires pour développer notre entreprise et avons collaboré avec le gouvernement du Canada, particulièrement l'Agence des services frontaliers du Canada.

Nous ne pouvons même pas espérer ne plus traiter avec le gouvernement. Contrairement à de nombreuses autres entreprises, la nôtre compte des centaines de fonctionnaires et d'inspecteurs gouvernementaux qui travaillent dans nos locaux tous les jours. Nous devons collaborer avec le gouvernement et j'estime que les efforts que nous y mettons font que c'est une collaboration réussie. Nous avons continué de prendre de l'expansion et avons grandement atténué le problème des embouteillages. Et maintenant, malgré le resserrement des mesures d'inspection après le 11 septembre, les mouvements commerciaux entre le Canada et les États-Unis se font sans encombre.

À la suite des attentats du 11 septembre, nous avons construit des postes additionnels aux États-Unis pour réduire les congestions causées au Canada par les camions quittant le Canada pour entrer aux États-Unis. Vous devez comprendre qu'après cette date, pour en revenir à l'analogie de l'épicerie, le temps requis pour passer à la caisse et sortir de l'établissement n'était plus d'une minute, aux États-Unis, mais de cinq, de sorte

business. We work the busiest border crossing, as far as traffic goes, when we first acquired the bridge; but we have grown it to that.

What we are worried about with Bill C-3 — because it is only for us, it cannot be for the public bridges that are already controlled by Transport Canada — is that it gives the Minister of Transport the authority to say Ambassador Bridge, we are going to put a ceiling on your business. We are going to cap your growth and decide that we are not going to allow you to build a new span across the river; your future is over. Instead, we are going to authorize a new span across the river less than a mile away that we control as Transport Canada, your brand new competitor — nice to meet you. Then we are going to set up marshalling yards; or, by decree, now that we have our new Bill C-3, tell all the commercial vehicles that they have to go to the new bridge and not your bridge anymore. After all, we have the authority to do that now under Bill C-3. We have the ability to cut off your growth, ruin your future and start a new competitor bridge right next door because we are the players on the field and the referee at the same time.

Transport Canada will tell you that is not their intent, but you only have to watch a few movies to know that when someone pulls a gun on you and you are on the receiving end of the barrel, it is very likely that they are going to shoot, so be prepared. That is the position we feel we are in today.

To emphasize one last point Mr. Stamper made, time and time again folks from Transport Canada have said we need this law because Canada needs to have a law just like the United States developed a new law in the 1990s or 1980s with regard to its presidential permit process with regard to bridges. We need a law just like the United States. Well that is absolutely not true because their new law proposes scratching all the old legislation that bridges have been operating under and passing this new proposed legislation called Bill C-3. The U.S. does not have anything like that. The U. S. law says the opposite. It says to leave intact all the old and prior legislation and respect the ability for those older bridges and tunnels to grow, expand and alter their businesses. Then, for any new entrants to the market, apply this presidential permit process. The Americans are the opposite. They say that they want the same system.

Mr. Stamper is effectively asking you do is to take them for their word. If they want the same, then give them the same. Respect the old laws that we have operated under for all these years and exempt our bridge from the new law with regard to brand-new bridges and businesses being built along the border. Leave the existing laws intact that we have operated under for 78 years.

I am happy to do my best to answer any of your questions.

que notre infrastructure n'était plus à la hauteur. Nous avons dû la développer davantage et ce faisant, notre entreprise a pris de l'expansion. Notre passage frontalier affiche la plus forte affluence; c'était le cas quand nous avons fait l'acquisition du pont, mais nous avons contribué à son développement.

Ce qui nous inquiète du projet de loi C-3 — parce qu'il ne peut inquiéter personne d'autre que nous, les ponts publics étant déjà sous le contrôle de Transports Canada — c'est qu'il confère au ministre des Transports le pouvoir de limiter la progression de notre entreprise, de restreindre notre croissance et de nous empêcher de construire un nouveau pont, en somme, de compromettre notre avenir. Le ministre a aussi le pouvoir d'autoriser la construction d'un nouvel ouvrage de l'autre côté de la rivière, à moins de un mile du pont Ambassador, qui serait sous le contrôle de Transports Canada, notre nouveau compétiteur — heureux de faire votre connaissance. Il peut autoriser l'aménagement de zones de triage ou imposer par décret, avec l'adoption du nouveau projet de loi, le détournement de tous les véhicules commerciaux de notre pont vers le nouveau pont. Après tout, il serait maintenant habilité à prendre de telles mesures en vertu du projet de loi C-3. Il aurait la capacité de freiner notre croissance, de ruiner notre avenir et de construire un pont voisin pour nous faire concurrence parce qu'il est à la fois juge et partie.

Transports Canada vous dira que là n'était pas son intention, mais on n'a qu'à regarder quelques films pour savoir que lorsqu'une personne pointe une arme vers vous, il est très probable qu'elle fasse feu en votre direction, donc préparez-vous. C'est la situation dans laquelle nous avons l'impression d'être aujourd'hui.

Pour revenir sur un dernier argument de M. Stamper, les fonctionnaires de Transports Canada ont dit à maintes reprises que nous avons besoin de cette loi au même titre que les États-Unis avaient besoin d'une nouvelle loi dans les années 1990 ou 1980 en vue de délivrer des permis présidentiels pour les ponts. Nous aurions besoin d'une loi à l'instar des États-Unis. Ce n'est absolument pas la vérité, car ils proposent de remplacer l'ancienne loi régissant les ponts par une toute nouvelle loi qu'on appelle le projet de loi C-3. Les Américains n'ont rien fait de tel. La loi américaine dit le contraire. Cette loi ne remet pas en question les anciennes dispositions juridiques et elle respecte le droit des ponts et tunnels existants de se développer, de prendre de l'expansion et de transformer leurs activités. Par ailleurs, tout nouvel arrivant doit présenter une demande de permis présidentiel. Les Américains sont à l'opposé de nous. Ils disent qu'ils veulent préserver le système actuel.

M. Stamper vous demande de les prendre au pied de la lettre. S'ils veulent la même chose, donnons-leur la même chose. Respectons les lois qui régissent nos activités depuis toutes ces années, et exemptons les ponts existants des exigences qui frappent les nouveaux ponts et les nouvelles entreprises qui verront le jour le long de la frontière. Laissons intactes les lois régissant nos activités depuis 78 ans.

C'est avec plaisir que je réponds à vos questions du mieux que je le peux.

The Chairman: In the House of Commons, amendments were passed to change section 15 in order to ensure that a certain level of consultation is possible, and you mentioned consultation, Mr. Stamper, when the government is exercising its regulation-making power. The amendments are the result of a compromise but do you think that the proposed section 15(1) and section 15(2) provide an adequate response to the need for more extensive consultations expressed by stakeholders?

La présidente : La Chambre des communes a adopté des modifications à l'article 15 pour veiller à un certain niveau de consultation, et vous avez mentionné des consultations de la part du gouvernement, monsieur Stamper, dans le cadre de l'exercice de son pouvoir de réglementation. Les modifications sont le résultat d'un compromis, mais croyez-vous que les paragraphes 15(1) et 15(2) constituent une réponse adéquate pour les parties prenantes qui souhaitent que les consultations soient approfondies?

Mr. Stamper: We believe that section 15 was an issue that the Bridge Tunnel Operators Association had taken up in the House, and we did not spend a lot of time on that issue. Our goal was to let the BTOA deal with the toll structure as it affected the ability to bond and to mortgage its current toll structures. We think that the whole bill is an over management of border operators. Every part of this bill puts the minister and the bureaucrats in a position to micromanage what happens at the border.

M. Stamper : Pour nous, l'article 15 était une question que la Bridge Tunnel Operators Association avait soulevée devant la Chambre, et nous n'y avons pas consacré beaucoup de temps. Nous avions décidé de laisser la BTOA se pencher sur la question des droits, étant donné que cela avait une incidence sur la capacité d'émettre des obligations et de grever des hypothèques fondées sur sa structure de droits. Nous pensons que l'ensemble du projet de loi constitue une mesure de gestion à outrance des affaires des exploitants des passages frontaliers. Toutes les sections du projet de loi donnent au ministre et à ses bureaucrates le pouvoir de s'ingérer dans les détails de la gestion des activités frontalières.

The Chairman: I can appreciate that one of your concerns with Bill C-3 is related to the question of ownership change but one question remains: Should or should not the government have the right to oversee private matters related to bridges and tunnels in the name of the general interest of the country?

La présidente : Je peux comprendre que le changement concernant la propriété est un des aspects du projet de loi C-3 qui vous inquiète, mais une question demeure : le gouvernement devrait-il ou non avoir le droit de surveiller les activités des exploitants privés de ponts et de tunnels dans l'intérêt général du pays?

When your enterprise became involved in this business, you were certainly aware that this business is largely operated in the public domain. The Ambassador Bridge is one of only two exceptions to publicly-owned bridges.

Lorsque votre entreprise s'est lancée dans ce secteur d'activités, vous étiez certainement au courant qu'il s'agissait d'un domaine d'activité largement exploité par le secteur public. Le pont Ambassador est l'une des deux seules exceptions à la règle de propriété publique des ponts.

Are you truly surprised to see the federal government, under Bill C-3, confirm and even reinforce its authority in respect of international bridges and tunnels?

Êtes-vous réellement étonné que le gouvernement fédéral, par la voie du projet de loi C-3, réaffirme voire renforce le pouvoir qu'il exerce sur la gestion des ponts et des tunnels internationaux?

Mr. Stamper: No. We agree that the international bridges, tunnels, railroads are all for the good of Canada and should be governed by the federal government, not by the province and not by the municipalities. We all saw last week with the mayor's presentation that having municipalities with veto power is not good at all for Canada in these kinds of issues.

M. Stamper : Non. Nous sommes d'accord pour dire que les ponts, tunnels et chemins de fer internationaux sont d'intérêt canadien et qu'ils devraient être régis par le gouvernement fédéral, et non par les provinces ou par les municipalités. Lors de la présentation qu'a faite le maire la semaine dernière, nous avons tous constaté qu'il n'est pas du tout profitable pour le Canada d'avoir des municipalités qui ont un droit de veto sur ce genre de questions.

We believe that the federal government should be the governing party. As well, we understand the historic nature of international bridges is that the federal government in the U.S. and in Canada issued proposed legislation for governing statutes and set up how the bridges operate.

Nous croyons que le gouvernement fédéral devrait être l'autorité en la matière. En outre, nous sommes conscients qu'historiquement, les États-Unis et le Canada ont fait des propositions de lois dominantes et établi les règles d'exploitation des ponts internationaux.

On the issue of ownership, most of the border crossings were originally built with private dollars. It went bankrupt and the government took them over, including their liabilities. The Ambassador Bridge was built with private dollars only and it went bankrupt in 1937-38. The governments refused to take over the Ambassador Bridge and put any money into its reorganizing.

En ce qui concerne la propriété, la plupart des passages frontaliers ont été construits avec l'argent d'investisseurs privés. Ils ont fait faillite et le gouvernement les a pris en charge, y compris leurs dettes. Le pont Ambassador a été construit exclusivement avec des fonds privés et a fait faillite en 1937-1938. Le gouvernement a refusé de prendre le relais et d'investir de

The owners had to reorganize on their own and bring the Ambassador Bridge out of bankruptcy. Luckily, it has been successful since then.

Most of the other border crossings were built by private investors who put money in and lost. Luckily, we have been able to succeed. Are we surprised that Bill C-3 reaffirms federal control over border crossings? No, not at all. We support that. Are we surprised that they are trying to micromanage an industry that has done pretty well for Canada? Yes.

The Chairman: With section 14, regarding regulations on maintenance and repair, it seems that you have concerns with the protection of confidential information that you may provide to Transport Canada. You suggest that the previous incarnation of Bill C-3, the former Bill C-44, would have formed part of the existing Canada Transportation Act, which protects the confidentiality of information provided to the government.

Officials from Transport Canada told us that they had the opportunity to meet with you on several occasions to discuss Bill C-3. I can appreciate that you have not met with the minister but with senior officials. What was their answer with regard to your concern on the protection confidential information that you may provide.

Mr. Stamper: My personal interpretation of those discussions is that it was an oversight on someone's part. Our concern and I think the whole industry's concern with confidentiality relates to security plans and security proposals. If we are obligated to supply those plans and proposals to Transport Canada, then they should be kept confidential. I believe that Transport Canada made an error in not including confidentiality in Bill C-3, whereas it was included in Bill C-26 and in Bill C-44.

Senator Eyton: Your presentation was certainly candid. Obviously, you have some legitimate concerns and we are here to try to understand them and to incorporate them. I have a little trouble with some of your assertions. You have referred to what I will translate as a kind of conspiracy of bureaucrats to affect a certain purpose. Can you give me any evidence of that, other than the bill with which you disagree?

Mr. Stamper: As of last week, there was a request for quotations on the marshalling yard on behalf of Ontario and Canada — the Detroit River International Crossing study. The exact same people running this study and the environmental process for a new competing bridge in Detroit-Windsor are exactly the same people who are supposed to be processing our application for our projects. We were promised an answer in May as to a scoping document. We received it about one and a half weeks ago. If this committee wishes, we would be glad to put

l'argent dans la réorganisation de ce pont. Les propriétaires ont dû le réorganiser eux-mêmes pour le sauver de la faillite. Heureusement, le pont se porte bien depuis ce temps.

La plupart des passages frontaliers ont été construits par des investisseurs privés qui ont perdu l'argent qu'ils avaient injecté. Par chance, nous avons réussi à tirer notre épingle du jeu. Sommes-nous étonnés que le projet de loi C-3 réaffirme le pouvoir qu'exerce le gouvernement fédéral sur les passages frontaliers? Pas du tout. Nous sommes d'accord. Sommes-nous étonnés que le gouvernement tente de s'ingérer dans les détails de la gestion d'une industrie qui a donné de bons résultats pour le Canada? Oui.

La présidente : Au sujet de l'article 14 concernant les règlements sur l'entretien et la réparation, vous semblez préoccupé par la question de la protection des renseignements confidentiels qui pourraient être fournis à Transports Canada. Vous dites que le projet de loi que remplace le projet de loi C-3, l'ancien projet de loi C-44, aurait fait partie de l'actuelle Loi sur les transports au Canada, qui assure la confidentialité des renseignements fournis au gouvernement.

Les fonctionnaires de Transports Canada nous ont dit qu'ils vous avaient rencontré à plusieurs reprises pour discuter du projet de loi C-3. Je suis conscient du fait que vous avez rencontré des hauts fonctionnaires, et non le ministre. Qu'ont-ils dit quand vous leur avez fait part de vos inquiétudes concernant la protection des renseignements confidentiels que vous pourriez avoir à fournir?

M. Stamper : Selon mon interprétation personnelle de ces discussions, il y a eu un oubli quelque part. Notre inquiétude au sujet de la confidentialité, et je crois que toute l'industrie a cette inquiétude, est liée aux plans de sûreté et aux propositions relatives à la sûreté. Si nous avons l'obligation de fournir ces plans et propositions à Transports Canada, alors la confidentialité de ces documents devrait être préservée. Je crois que Transports Canada a fait une erreur en omettant la notion de confidentialité dans le projet de loi C-3, alors qu'elle figurait dans les projets de loi C-26 et C-44.

Le sénateur Eyton : Votre présentation était sincère, cela ne fait aucun doute. Manifestement, vos inquiétudes sont légitimes et nous sommes ici pour tenter de les comprendre et d'en tenir compte. Certaines de vos affirmations m'ont fait tiquer. Vous avez parlé de ce que je décrirais comme une sorte de complot entre bureaucrates poursuivant un certain dessein. Pouvez-vous me donner des exemples de cela, outre le projet de loi auquel vous vous opposez?

M. Stamper : La semaine dernière, un appel d'offres a été présenté au nom de l'Ontario et du Canada concernant la gare de triage — l'étude sur le passage frontalier international de la rivière Detroit. Les personnes responsables de l'étude et du processus environnemental en vue de la construction d'un nouveau pont entre Detroit et Windsor sont exactement les mêmes que celles qui doivent examiner les demandes que nous présentons dans le cadre de nos projets. En ce qui concerne le document d'orientation, on nous avait promis une réponse pour le mois de mai. Or, nous

together a one-page briefing document on all the points that have come out over the last four years in reference to what you call "conspiracy" and what we call a "bureaucratic plan."

Mr. Moroun: Perhaps the words, "obvious and severe conflict" is more appropriate than "conspiracy." Please, we are not advocating a conspiracy theory. Rather, we are advocating a severe conflict. It is difficult when the other team also controls the referees, when, clearly, they trying to beat you and to run up the score on you. All the penalties are called on us.

Senator Eyton: You tend to look at the Canadian side of this and describe it as a kind of unitary ownership that one authority owns all of the bridges. In fact, there is quite a diversity of ownership in that federal, state, provincial, and municipal levels of government are involved. It is not fair to say that because they are not judge and jury. There are different and separate bodies involved. This proposed act is an attempt to try to give some consistency and framework for managing the international crossings of one kind or another.

The Ambassador Bridge is, of course, the biggest and best and vital to Canadian interests. My understanding is that bridge by itself accounts for 25 per cent of the goods traded between Canada and the U.S.

As soon as you say that, I know as a broken-down lawyer that there is no question about the legal or constitutional right of the Government of Canada to deal with international bridges and tunnels. In fact, it is a wonder to me that the federal government has been so slow. There have been previous attempts at this bill in various manifestations, but it is a wonder to me that it has taken so long to get here.

The bill tries to deal with security, efficiency, competition, safety and ownership, all of which, it seems to me, are legitimate concerns of the federal government.

On the other hand, I can see, and I think we should recognize here, the Ambassador Bridge has behaved well and done well under certain agreements. I personally support the purpose of the act and, in general, the provisions relating to the factors I just mentioned. However, I would like somehow to obtain some suggestion from you as to how the act can proceed. Some of your suggestions call for an exemption of the Ambassador Bridge. We have done a good job; we had the old legislation, leave us alone. However, I do not think that is in the cards.

The question is: What can we do with the act so that your concerns are fairly and properly treated? In particular, what can we do to ensure you are not penalized because you have invested a considerable amount of money trying to improve the bridge and now, in the middle of that process, a new process is being suggested under the act itself?

l'avons reçue il y a environ une semaine et demie. Si le comité le souhaite, c'est avec plaisir que nous préparerons un document d'une page indiquant tous les problèmes rencontrés au cours des quatre dernières années en lien avec ce que vous appelez une « complot » et de ce que nous appelons un « plan bureaucratique ».

M. Moroun : Peut-être que les termes « conflit évident et sérieux » sont plus appropriés que « complot ». Nous ne disons pas qu'il y a un complot, mais plutôt un gros conflit. Il est difficile de jouer quand l'autre équipe contrôle les arbitres, lorsque, clairement, on tente de nous battre, de freiner notre élan. Nous prenons toutes les pénalités.

Le sénateur Eyton : Vous avez tendance à ne voir que le côté canadien de l'affaire et à penser qu'il y a un propriétaire unique, qu'un seul ordre de gouvernement possède tous les ponts. Dans les faits, il y a une multitude de propriétaires, et les gouvernements fédéral, d'État, provinciaux et municipaux ont une participation. Ce que vous dites est inexact, car ils ne sont pas juges et jurés. Différents organismes distincts participent au processus. Le projet de loi a pour but d'accroître la cohérence et de définir un cadre de travail pour la gestion des passages frontaliers de diverses natures.

Le pont Ambassador est, on le sait, le plus gros pont et le meilleur pont, et il est essentiel pour le Canada. Si je ne me trompe pas, 25 p. 100 des biens échangés entre le Canada et les États-Unis transitent par ce pont.

Cette information à elle seule permet de dire à un avocat fourbu comme moi qu'on ne peut remettre en question le droit constitutionnel du gouvernement du Canada d'intervenir au chapitre des ponts et tunnels internationaux. De fait, je me demande bien pourquoi le gouvernement fédéral a attendu si longtemps. Il y avait déjà eu des tentatives pour présenter un tel projet de loi, sous diverses formes, mais j'ignore pourquoi cela a pris autant de temps à en arriver jusqu'ici.

Le projet de loi porte sur les questions de la sûreté, de l'efficacité, de la concurrence, de la sécurité et de la propriété, qui me semblent toutes être des préoccupations légitimes de la part du gouvernement fédéral.

D'autre part, je peux comprendre, et je crois que nous devons le reconnaître ici, que le pont Ambassador a bien fonctionné dans le cadre de certains accords. Personnellement, j'appuie les objectifs poursuivis par le projet de loi et j'appuie en général les dispositions qui concernent les facteurs que je viens tout juste de mentionner. J'aimerais toutefois que vous fassiez des suggestions quant à la façon dont on pourrait aller de l'avant avec le projet de loi. Selon certaines de vos suggestions, le pont Ambassador devrait être exclu du champ d'application de la loi. Vous avez fait du bon travail; vous aviez l'ancienne loi, donc on peut vous laisser tranquille. Seulement, je ne crois pas que cela soit envisageable.

La question est la suivante : comment pouvons-nous revoir le projet de loi pour tenir compte de vos préoccupations de façon juste et appropriée? En particulier, que pouvons-nous faire pour que vous ne soyez pas pénalisés, compte tenu des sommes importantes que vous avez investies pour améliorer le pont et du fait qu'en cours de route, un nouveau processus est proposé conformément au projet de loi?

I am trying to obtain a *de minimis* suggestion from you as to how we can amend the bill in a way that would be fair and seemly of the Ambassador Bridge but still preserve the right of the federal government to manage the elements that exist. I do not think an exemption or exclusion is in the cards.

Mr. Stamper: We would be glad to look at each individual clause of the bill.

We have gone on record in the House and with the Senate as saying we support the health and safety issues in the bill. We try, in simplest terms, to provide minimal amendments to achieve our goals.

If you would like us to look at the whole bill and propose amendments just to the sections we think do not apply to us, we would be glad to do that and work with Transport Canada.

We did not have problems with the health, safety and security issues of Bill C-26. You did not hear anything from us in that regard. Bill C-44 was a security, health and safety bill. Bill C-3 went way beyond that in the issues that concerned us. This bill is not the original security bill that was on the table prior to this government coming into power.

If you are asking us to look at it and say we will be part of the bill — we do not have any problems with the safety and security issues — we will be glad to do that and make recommendations to amendments that accomplish that.

The amendment in clause 57 to harmonize the U.S. process with the Canadian process is very important to us. It is the only way that we can be treated equally in the U.S. and in Canada. Our legislation from the early 1920s and all the amendments since then in the U.S. and Canada have recognized that the two countries' legislation are moulded together to create an international crossing, not half a bridge, but a complete international crossing. We do not want to see that destroyed, altered or unilaterally removed.

Senator Eyton: Would your concerns be satisfied if you could be assured that there was a timely and open consultation relative to the factors that are in play, followed by fair, timely and effective decision-making? Can the process be one that satisfies your needs?

Mr. Stamper: Are you referring to the regulation process or the statute itself?

Senator Eyton: I am referring to the administrative decision-making under the bill as proposed.

Mr. Stamper: With the way the bill is presently proposed, we have a problem with the retroactive intent of clause 57. That one line was written for our proposals that are in front of the

J'aimerais que vous suggériez une modification *de minimis* du projet de loi, une modification qui serait juste et convenable pour le pont Ambassador mais qui préserverait le droit du gouvernement fédéral de gérer les infrastructures existantes. Je ne crois pas qu'une exemption ou une exclusion soit possible.

M. Stamper : Nous nous pencherons avec plaisir sur les dispositions du projet de loi.

Nous avons participé à des séances de la Chambre et du Sénat pour témoigner de notre soutien aux dispositions relatives à la santé et à la sûreté dans le projet de loi. Nous essayons, en gros, de proposer des modifications mineures pour atteindre nos buts.

Si vous souhaitez que nous jetions un coup d'œil à l'ensemble du projet de loi et que nous proposions des modifications aux articles qui, selon nous, nous concernent, nous serions heureux de le faire et de travailler avec Transports Canada.

Nous ne voyions aucun inconvénient aux questions relatives à la santé et à la sûreté abordées dans le projet de loi C-26. Vous n'avez reçu aucun commentaire de notre part à ce sujet. Le projet de loi C-44 était axé sur la santé et la sûreté. Le projet de loi C-3 va bien plus loin pour ce qui est des questions qui nous concernent. Ce projet de loi n'est pas le même que celui qui avait été présenté avant l'entrée en fonctions du gouvernement actuel.

Si vous nous demandez de nous pencher sur le projet de loi et de dire que nous y participerons — nous ne voyons aucun inconvénient aux questions liées à la sûreté — nous serons heureux de le faire et de recommander des modifications à cet effet.

La modification de l'article 57 pour harmoniser les processus américain et canadien est très importante pour nous. C'est la seule façon de nous assurer que nous bénéficierons du même traitement aux États-Unis et au Canada. Depuis le début des années 1920, les lois canadiennes et américaines et leurs modifications reconnaissent que les lois des deux pays s'imbriquent pour désigner un seul passage international. On ne parle pas d'un demi-pont, mais d'un passage international entier. Nous ne voulons pas que cela soit anéanti, modifié ou retiré de façon unilatérale.

Le sénateur Eyton : Est-ce que vos inquiétudes seraient apaisées si vous aviez l'assurance que des consultations ouvertes avaient eu lieu en temps opportun en ce qui a trait aux facteurs qui entrent en jeu, et qu'un processus de décision juste, opportun et efficace était entamé par la suite? Serait-ce une façon de faire qui répondrait à vos besoins?

M. Stamper : Faites-vous référence au processus de réglementation ou à la loi elle-même?

Senator Eyton : Je fais référence au processus de décision administrative conformément au projet de loi proposé.

M. Stamper : Nous désapprouvons le caractère rétroactif de l'article 57 du projet de loi dans sa forme proposée. Cette ligne a été rédigée pour tenir compte de nos propositions qui sont

government. We have a real issue with clause 57 not being amended to match the U.S. legislation. We do not have a problem with the other issues in the bill that apply to us.

We appreciate the comments that Transport Canada has made about ownership and its concern with respect to al Qaeda owning the bridge. We understand that. We do not have a problem with that.

This bill has such broad language for the discretion of the minister that, as Mr. Moroun pointed out; it is a loaded gun that would be used against us.

Mr. Moroun: Just to emphasize that, again, we are not advocating there is a conspiracy here. The Minister of Transport is firmly in support of a government or P-3 type bridge less than a mile away from our bridge, and his people at the ministry are working very hard to build and design that bridge.

At the same time, we have before the minister and before his Transport department an environmental application requesting the environmental clearance for us to build our new span next to our existing bridge. That conflict wakes you up in the morning.

In that respect, if there could be a change made to the process that you are discussing that would eradicate a conflict of interest, theoretically we could support that.

Senator Eyton: That is the sort of answer I was looking for. Thank you.

Senator Mercer: I am a little conflicted here because the bill is introduced by a Conservative government who is pro-business. I am a left-wing Liberal, and I seem to find myself on the side of defending the private enterprise, which is okay. I find it an interesting juxtaposition.

I am confused. This has become a much more complex and acrimonious process from when I first read the bill. They are talking about building a new span less than a mile away.

Mr. Moroun: Correct.

Senator Mercer: I have been to Windsor and to the beginnings of your bridge by the University of Windsor while I was speaking there. I have taken a tour of the neighbourhood. One of the major problems in Windsor is the fact that the crossings are not connected to the highways on the Ontario side. I know there has been some discussion with the Province of Ontario dealing with the Government of Canada about rectifying that situation.

Will that bridge be towards downtown or further out?

Mr. Stamper: The new bridge will be further west.

Senator Mercer: Away from downtown?

Mr. Stamper: That is correct.

actuellement examinée par le gouvernement. Nous sommes en total désaccord avec l'article 57 tel qu'il est en ce moment et avec l'éventualité qu'il ne soit pas modifié pour aller dans le sens de la loi américaine. Nous ne voyons pas d'inconvénient aux autres éléments du projet de loi qui nous concernent.

Nous sommes bien conscients des commentaires qu'a faits Transports Canada concernant la propriété et le risque qu'Al-Qaida prenne possession du pont. Nous sommes conscients de ce risque. Nous n'avons aucun problème avec ça.

Le texte du projet de loi est vague et laisse de la marge de manœuvre au ministre à un point tel que, comme l'a mentionné M. Moroun, c'est un fusil chargé qui pourrait être tourné contre nous.

M. Moroun : Je souhaite le dire encore une fois, nous n'alléguons pas qu'il y a complot. Le ministre des Transports est très favorable à la construction d'un pont par le gouvernement ou dans le cadre d'un PPP à moins d'un mile du nôtre, et au sein du ministère, ses collaborateurs travaillent avec ardeur au projet de conception et de construction de ce pont.

Parallèlement, nous avons présenté une demande d'approbation au point de vue de l'environnement au ministre des Transports et à son ministère en vue de la construction d'une nouvelle travée pour notre pont existant. Cette situation de conflit me réveille le matin.

Sur ce plan, s'il était possible de modifier le processus dont vous parlez pour neutraliser tout conflit d'intérêt possible, nous pourrions être d'accord, en principe.

Le sénateur Eyton : C'est le genre de réponse que je souhaitais obtenir. Merci.

Le sénateur Mercer : Je suis un peu tiraillé, parce que le projet de loi a été présenté par un gouvernement conservateur, qui favorise l'entreprise privée. Je suis un libéral de gauche, et je me retrouve dans une position où je dois défendre l'entreprise privée, et c'est bien ainsi. Je trouve cette juxtaposition intéressante.

Je suis confus. Le processus est beaucoup plus complexe et soulève beaucoup plus d'acrimonie que ce qu'il y paraissait lorsque j'ai lu le projet de loi en premier lieu. On parle de construire une nouvelle travée à moins d'un mile.

M. Moroun : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Je suis allé au pied de votre pont à Windsor, près de l'Université de Windsor, où je devais faire une allocution. J'ai vu les environs. Le fait que les passages frontaliers ne sont pas reliés aux autoroutes du côté de l'Ontario est un des grands problèmes à Windsor. Je sais que des discussions ont eu lieu entre la province de l'Ontario et le gouvernement du Canada en vue de remédier à cette situation.

Est-ce que ce pont sera près du centre-ville ou plus loin?

M. Stamper : Le nouveau pont sera situé plus à l'ouest.

Le sénateur Mercer : En s'éloignant du centre-ville?

M. Stamper : C'est exact.

Senator Mercer: Where is the link between Highway 401 with a crossing of the Detroit River?

Mr. Stamper: The plan for the government-proposed bridge is to finish Highway 401 to the new bridge, not to our bridge. That is a continued way to take traffic away from the Ambassador Bridge. As I said earlier, I would be glad to put together a one-page briefing note about this for this committee. This is not just pie in the sky. These things have been going on for a long time.

Senator Mercer: That being said, as I have read, you are well down the road in your plans to build a replacement for the Ambassador Bridge on property that you currently own with your own money, with zero dollars from the Government of Canada and with zero dollars from the Government of the United States or the State of Michigan or Province of Ontario dollars; is that correct?

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Mercer: When you build that bridge, and I assume this as a tourist looking at the bridge, that that new bridge will be to the west of the current bridge.

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Mercer: It will be closer to wherever Highway 401 connects to the Detroit River.

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Mercer: I am confused about having the presidential warrant in the documents you have presented. Here is a letter from the United States State Department, Bureau of Western Hemisphere Affairs. I love the titles the Americans come up with. Better known as the Canadian desk I suppose.

The part I wish to note, which is the part that you have conveniently highlighted for us, is:

> Specifically the House Report provides that the International Bridge Act 'should not be construed to adversely affect the rights of those operating bridges previously authorized by Congress to repair, replace, or enlarge existing bridges.'

If we are supposed to be putting in place legislation that is complementary to the presidential warrants, which is the stated desire by Transport Canada, this does not work for me. This does not seem to be complementary. Am I correct in my assumption?

Mr. Stamper: Are you asking whether the current Bill C-3 is complementary to the U.S.?

Senator Mercer: Yes.

Mr. Stamper: No, not at all. It is opposite of the U.S.

Senator Mercer: At the hearing of this committee when Minister Cannon kindly came and testified, one of my questions to him, and I think one of Senator Phalen's questions to him, was about his meeting with the owners of the Ambassador Bridge,

Le sénateur Mercer : Où se situe la jonction entre l'autoroute 401 et un passage frontalier au-dessus de la rivière Detroit?

M. Stamper : Selon le projet de pont proposé par le gouvernement, l'autoroute 401 sera prolongée jusqu'au nouveau pont, pas jusqu'à notre pont. Cela s'inscrit dans une tentative constante de réduire la circulation sur le pont Ambassador. Comme je l'ai dit plus tôt, il me ferait plaisir de remettre un document d'une page à ce sujet au comité. Ce ne sont pas des paroles en l'air. Ce genre de situation dure depuis longtemps.

Le sénateur Mercer : Cela dit, selon ce que j'ai lu, vous êtes bien avancés dans votre projet de construction d'un pont de remplacement pour le pont Ambassador sur votre propriété, que vous avez achetée avec votre argent, sans obtenir un sou du gouvernement du Canada, du gouvernement des États-Unis, de l'État du Michigan ou de la province de l'Ontario; est-ce exact?

M. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Lorsque ce pont sera construit, disons que je suis un touriste et que je regarde le pont, il sera situé à l'ouest du pont existant.

M. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Il sera situé plus près de la jonction entre l'autoroute 401 et le passage de la rivière Detroit.

M. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Je suis perplexe au sujet de la garantie américaine figurant dans les documents que vous avez présentés. Nous avons ici une lettre du Bureau of Western Hemisphere Affairs, du département d'État des États-Unis. J'adore les noms que dénichent les Américains. Je suppose qu'il est mieux connu sous le nom de bureau canadien.

La partie dont j'aimerais parler est celle que vous avez pris soin de souligner pour nous, et je cite :

> Précisément, le rapport de la Chambre prévoit que l'International Bridge Act « ne devrait pas être interprété d'une façon qui portera préjudice aux exploitants des ponts qui ont déjà été autorisés par le Congrès à réparer, remplacer ou élargir des ponts existants ».

Si le but est d'adopter une loi complémentaire aux garanties américaines, ce que souhaite Transports Canada selon ses dires, alors ça ne fonctionne pas selon moi. Cela ne me semble pas complémentaire. Ai-je raison?

M. Stamper : Vous demandez si le projet de loi C-3 est, dans sa forme actuelle, complémentaire aux dispositions américaines?

Le sénateur Mercer : Oui.

M. Stamper : Pas du tout. Il va à l'encontre des dispositions américaines.

Le sénateur Mercer : Lorsque le ministre Cannon a gentiment accepté de venir témoigner, une des questions que je lui ai posées, et une des questions que lui a posées le sénateur Phalen, je crois, concernait la rencontre prévue avec les propriétaires du pont

who are you people. He said at that time that he would meet with representatives of the Ambassador Bridge at any time as time would permit, but he still has not done that; right?

Mr. Stamper: We have sent two letters to the minister since that hearing and have not received a response, other than one of our consultants talked to a Transport Canada individual who said he is not interested in meeting until the DRIC study is complete; until the competing bridge process is finished, he is not interested in meeting with us.

Senator Mercer: You may not know this, but you are more of an expert in constructing bridges than I am. What is the approximate cost of the new bridge?

Mr. Stamper: According to the study itself, $1.3 billion for the Canadian half and $1.1 billion or $1.2 billion for the American half.

Senator Mercer: Are those Canadian or U.S. dollars?

Mr. Stamper: I am referring to the dollars of each country.

Senator Mercer: Are we talking roughly $2.5 billion that will be funded by the Government of Canada and by the Government of the United States?

Mr. Stamper: I think, based on the most recent newspaper articles quoting Minister Cannon, some type of a P-3 relationship where the Government of Canada puts money in and a private company puts money in.

Senator Mercer: What about the government of the United States?

Mr. Stamper: The Government of the United States has not made any comments about its intent to put money in or not put it in.

Senator Mercer: What about the State of Michigan?

Mr. Stamper: The State of Michigan has passed legislation, after holding hearings like this, which stipulates that no additional money can go into the DRIC study.

Senator Mercer: If we are to have a P-3 bridge — I am not against the P-3 concept entirely, although I do have some problems with it — where would the rest of the money come from? If it is $1.3 billion for the Canadian half of the bridge, we cannot build the bridge halfway across the river, and it is $1.2 billion for the American side and the State of Michigan has said no, and the U.S. government does not have a history of putting money into bridges, if I understand correctly, how does the other half of the bridge get built?

Mr. Stamper: I believe the hope is that a private party will step up, put the money in and pay the bonds through toll collection. For a competing bridge to spend $3 billion and pay the amount of debt on that $3 billion, the tolls at all the border crossings will go up considerably because that bridge's future is tied to taking part

Ambassador, c'est à dire vous. Il avait alors dit qu'il rencontrerait les représentants du pont Ambassador à tout moment, lorsque le temps le permettrait, mais il ne l'a toujours pas fait, n'est-ce pas?

M. Stamper : Nous avons envoyé deux lettres au ministre depuis cette séance et nous n'avons pas reçu de réponse, si ce n'est qu'un de nos experts-conseils a parlé à un fonctionnaire de Transports Canada selon qui aucune rencontre n'était prévue avant la complétion de l'étude sur le PIRD; il ne souhaite pas nous rencontrer avant la fin du processus concernant l'autre pont.

Le sénateur Mercer : Peut-être n'êtes-vous pas au courant, mais vous en savez plus que moi sur la construction de ponts; quel serait le coût du nouveau pont, approximativement?

M. Stamper : Selon les données de l'étude elle-même, il en coûterait 1,3 milliard de dollars pour la portion canadienne, et 1,1 ou 1,2 milliard de dollars pour la portion américaine.

Le sénateur Mercer : Est-ce en dollars canadiens ou américains?

M. Stamper : Les chiffres sont donnés en dollars de chaque pays respectivement.

Le sénateur Mercer : Est-ce qu'on parle d'environ 2,5 milliards de dollars qui seront fournis par le gouvernement du Canada et celui des États-Unis?

M. Stamper : Selon les articles de journaux les plus récents qui citent le ministre Cannon, je crois qu'on envisage une forme de PPP, dans le cadre duquel le gouvernement investit et une entreprise privée investit.

Le sénateur Mercer : Et du côté du gouvernement des États-Unis?

M. Stamper : Le gouvernement des États-Unis n'a fait aucun commentaire quant à la question de savoir s'il investira ou non.

Le sénateur Mercer : Qu'en est-il de l'État du Michigan?

M. Stamper : Après avoir tenu des séances comme celle d'aujourd'hui, l'État du Michigan a adopté une loi stipulant qu'aucune somme additionnelle ne sera accordée dans le cadre de l'étude sur le PIRD.

Le sénateur Mercer : Si nous devons avoir pont dans le cadre d'un PPP — je ne suis pas entièrement opposé au concept de PPP, mais j'ai quelques réserves à ce sujet — d'où proviendrait le reste de l'argent? Il en coûterait 1,3 milliard de dollars pour la portion canadienne, et comme nous ne pouvons construire une seule moitié de pont au-dessus de la rivière, il en coûterait 1,2 milliard de dollars pour la portion américaine. Cela dit, étant donné que l'État du Michigan n'est pas d'accord et que le gouvernement américain n'a jamais vraiment investi dans les ponts, si je comprends bien, comment l'autre moitié du pont sera-t-elle construite?

M. Stamper : J'imagine qu'on espère que des intérêts privés se présenteront, qu'ils fourniront l'argent nécessaire et qu'ils paieront les obligations grâce aux droits. Si la construction d'un pont concurrent entraîne des coûts de 3 milliards de dollars, le remboursement d'une dette aussi élevée nécessitera une hausse

of our business, part of the Detroit Tunnel business and part of the Blue Water Bridge business to make it successful. We have run the numbers and supplied the information to the State of Michigan, and I would be glad to supply it to this committee. The cost of building this bridge will drive the toll structure up at least three times to pay the bonds on a new bridge.

Senator Mercer: In your best guess, what would the tolls have to be on the new bridge to meet those obligations?

Mr. Stamper: Three times what they are now.

Senator Mercer: Where are they now?

Mr. Stamper: Car tolls today are $3 U.S. and $4 Canadian, so it will be three times that just to pay the bond payments.

Senator Mercer: That would be on the new bridge. What are the tolls on your bridge?

Mr. Stamper: On our bridge they are $3 and $4. If we lose half of our business, our tolls will have to go up to pay our expenses.

Mr. Moroun: That is where Bill C-3 comes in because up until now the Transport Minister has not had the authority to dictate what the tolls will be at all the border crossings. One of the ways that helps keep the dream alive for a competitor bridge down the road from us is the fact that now they can say: Well, Ambassador Bridge, your new tolls for this will be that, and the new tolls at the new bridge will be this, and the new tolls at the other existing bridges and border crossings will be that, because without that assurance the bondholders will not buy the bonds. They need the assurance for the new bridge.

Senator Mercer: Would you not have to issue bonds to finance the new Ambassador Bridge?

Mr. Moroun: Yes, we will.

Senator Mercer: Do you have a record of bond issuing?

Mr. Moroun: We have financial consultants and we have the ability to finance our project with our existing tolls and existing traffic volumes.

Senator Mercer: I still do not understand why we have this proposed legislation.

The Chairman: We will have the senior officers back at one of our meetings.

Senator Tkachuk: We had the Mayor of Windsor attend here last week and we saw pictures of traffic backup well into the city. It looked like a disaster. We do have traffic issues and backups, obviously. Were those old pictures?

Mr. Stamper: Those were old pictures with snow on the ground, and we have not had snow in Windsor this year. Those pictures are at least two years old. We did not have that kind of problem in Windsor after we built additional booths for

considérable des droits aux passages frontaliers, étant donné que le succès de ce pont reposera sur l'appropriation d'une partie de nos activités, d'une partie des activités du tunnel de Detroit Tunnel et du pont Blue Water. Nous avons fait les calculs et fourni les résultats à l'État du Michigan, et c'est avec plaisir que je pourrais vous les fournir. Compte tenu des coûts de construction de ce pont, les droits devront au moins être du triple des droits requis pour rembourser les obligations prises sur un nouveau pont.

Le sénateur Mercer : Selon vous, à combien devraient s'élever les droits pour répondre aux critères?

M. Stamper : Ils devraient être trois fois plus élevés.

Le sénateur Mercer : À combien s'élèvent-ils en ce moment?

M. Stamper : Ils sont de 3 $US et de 4 $CAN pour les automobiles, et il faudra les tripler seulement pour faire les paiements sur les obligations.

Le sénateur Mercer : Ce montant serait exigé pour le nouveau pont. Quels sont les droits à votre pont?

M. Stamper : Ils sont de 3 $ et de 4 $. Si la circulation diminue de moitié, nous devrons les accroître en conséquence pour couvrir nos dépenses.

M. Moroun : Voilà où le projet de loi C-3 entre en jeu, parce que jusqu'ici, le ministre des Transports n'avait pas le pouvoir de fixer les droits exigés à l'ensemble des passages frontaliers. Pour eux, une des façons de maintenir l'espoir qu'un pont concurrent voit le jour à quelques pas de nous est de se donner le droit de dire que les droits seront de tant au pont Ambassador, de tant au nouveau pont et de tant aux autres ponts et passages frontaliers existants, parce que sans cette garantie, personne n'achètera les obligations. Ils ont besoins de garanties pour le nouveau pont.

Le sénateur Mercer : Ne devriez-vous pas émettre des obligations pour financer le nouveau pont Ambassador?

M. Moroun : Si, nous le devrons.

Le sénateur Mercer : Avez-vous déjà émis des obligations?

M. Moroun : Nous consultons des experts-conseils et nous pouvons financer notre projet avec les droits générés par la circulation actuelle.

Le sénateur Mercer : Je ne comprends toujours pas pourquoi ce projet de loi est proposé.

La présidente : De hauts gestionnaires assisteront à nouveau à une de nos réunions.

Le sénateur Tkachuk : Le maire de Windsor était ici la semaine dernière et nous avons vu des photos de bouchons de circulation qui s'étendent loin dans la ville. Cela semblait désastreux. Nous avons manifestement des problèmes de trafic, des bouchons de circulation. Est-ce qu'il s'agissait de vieilles photos?

M. Stamper : Ces photos ont été prises il y a longtemps, car il y avait de la neige et nous n'avons pas eu de neige à Windsor cette année. Ces photos ont été prises il y a au moins deux ans. Nous n'avons plus expérimenté ce genre de problème à Windsor depuis

U.S. Customs and opened them at the end of 2004. The mayor tried to present you with an old reality; it is not the current reality at the border today.

Senator Tkachuk: Just so that committee members understand the process, is there anything stopping the government from building a new bridge under the present legislation? Could the government build a bridge in competition with you?

Mr. Stamper: No. Let me say this: We compete with the government now in Sarnia and Detroit.

Senator Tkachuk: That is not my question. If the government wishes to build a new bridge down the road there is nothing under the present legislation to stop the government from doing so.

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Tkachuk: How will this legislation change that situation?

Mr. Stamper: Mr. Moroun can speak to this. It allows them to control where the traffic goes.

Senator Tkachuk: Under the present legislation, the government cannot determine the traffic flow.

Mr. Stamper: That is correct. We can compete if it is a fair, level competition. Bill C-3 creates an environment for Transport Canada to decide what the toll structures will be, where the traffic will go, what traffic each bridge can handle or from which bridge the traffic will be restricted. Micromanagement in that bill allows the government to compete with us in a very conflicted way. It gives the government the legal ability to direct the traffic and set the toll charges.

Senator Tkachuk: You cannot do that now with a separate piece of legislation. In other words, at present, the government could not decide to build another bridge exclusively for trucks.

Mr. Stamper: Under the present legislation that would be considered an expropriation of our business. The government is trying to pass a law that gives it a legal right to ensure that a government-sponsored bridge can survive by taking away traffic and tolls from the other existing border crossings. That is the intent of Bill C-3.

Mr. Moroun: Right now, how does a customer choose a border crossing? There are number of reasons for the customer's choice. How much does it cost to cross? What is the toll? What is the mileage differential between my point A and my point B if I pick this crossing or that crossing? How long is the wait at the border crossing? In other words, how much has that border crossing invested in inspection plaza, booths and facilities for Canada customs and U.S. Customs so that I can get over the crossing in a fast and expeditious way? What other kinds of facilities does that border crossing have? Does it have a rest stop, bathrooms, and a

la mise en place, à la fin de 2004, de postes d'inspection additionnels pour les besoins des autorités douanières américaines. Le maire vous a fait le portrait de l'ancienne situation, et non de la situation actuelle à la frontière.

Le sénateur Tkachuk : Pour que les membres du comité comprennent bien le processus, pourriez-vous nous dire s'il y a quoi que ce soit dans la loi actuelle qui pourrait freiner le gouvernement dans la réalisation de son projet de construction d'un nouveau pont? Est-ce que le gouvernement pourrait construire un pont concurrent au vôtre?

M. Stamper : Non. Permettez-moi de dire ceci : nous sommes actuellement en situation de concurrence avec le gouvernement à Sarnia et à Detroit.

Le sénateur Tkachuk : Vous n'avez pas répondu à ma question. Si le gouvernement souhaite construire un nouveau pont un peu plus loin, rien dans la loi actuelle ne l'empêche de le faire.

M. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Tkachuk : En quoi ce projet de loi changera la situation?

M. Stamper : M. Moroun pourrait répondre à cette question. La loi leur permettra de diriger la circulation.

Le sénateur Tkachuk : En vertu de la loi actuelle, le gouvernement ne peut agir sur la circulation.

M. Stamper : C'est exact. Nous ne pouvons être concurrentiels que si les règles du jeu sont équitables. Selon les dispositions du projet de loi C-3, Transports Canada pourra décider de la structure de fixation des droits, de la répartition de la circulation, de la circulation que chaque pont pourra supporter ou des ponts où la circulation sera restreinte. Le projet ouvre la voie à une ingérence et permet ainsi au gouvernement de nous livrer une concurrence inégale. Il donne au gouvernement le pouvoir juridique de diriger la circulation et de fixer les droits.

Le sénateur Tkachuk : Aucun texte de loi distinct ne permet actuellement qu'une telle situation se produise. En d'autres termes, actuellement, le gouvernement ne pourrait décider de construire un nouveau pont exclusivement destiné aux camions.

M. Stamper : Conformément à la loi actuelle, cela serait considéré comme une expropriation de nos activités. Le gouvernement tente d'adopter une loi qui lui donnerait le droit de faire en sorte qu'un pont géré par l'État survive en s'appropriant une partie de la circulation et des droits associés à des passages frontaliers existants. Voilà le sens du projet de loi C-3.

M. Moroun : En ce moment, sur quoi l'usager se fonde-t-il pour choisir le passage frontalier qu'il empruntera? La décision des usagers repose sur différents facteurs. Quel est le prix d'un passage? Quel est le droit exigé? Quelle est la distance à parcourir entre le point A et le point B si j'emprunte tel passage plutôt qu'un autre? Quel est le délai d'attente au passage? En d'autres termes, combien d'argent a-t-il été investi dans les esplanades et postes d'inspection et les autres installations des autorités douanières canadiennes et américaines pour accélérer mon passage? De quels autres types d'installations le passage frontalier est-il doté?

place to get out of the car and let the dog out, take the baby out of the car seat, and grab a cup of coffee, what have you? Those are all part of the normal decisions that the travelling public and commercial transport carriers make in deciding which border crossing to use. That is the way it has been forever.

Bill C-3 gives the Minister of Transport the ability to infringe on that normal decision-making process. Imagine the Minister of Transport deciding that at the London, Ontario junction of Highway 401 and Highway 402 all trucks flow into the truck marshalling yard managed by Transport Canada. "Let me see your bill of lading. Oh, you are going to the north side of Detroit; you take the Blue Water Bridge. You head down Highway 402 to Sarnia. Oh, you are going to Toledo, Ohio; you take the new bridge less than a mile away from the Ambassador Bridge, because that is a little closer to Toledo by about 300 feet. You are a car, so we will still allow you to use the Ambassador Bridge; go ahead."

That type of power and edict is contained in Bill C-3. I understand that the government might not us that power, but again, when someone pulls a gun, you have to assume that you will get shot. If you do not, you are liable to end up dead. Those are our concerns with Bill C-3. Up until now, the decision-making process by which customers decide on which border crossing to choose has been a decision made of their own free will.

Senator Tkachuk: You talked about the permit process, and you mentioned that the United States permit process was for new operations. In other words, the previous border crossings already administered were under old legislation, and the permit process was for new operations. Are most of the U.S. border crossings public-private partnerships, or are they private, or are they mostly public facilities?

Mr. Stamper: The U.S. border crossings are mostly public today, similar to what is happening in Canada and for the same reasons. Those border crossings went bankrupt, and the governments took them over, save only the Detroit-Windsor tunnel.

Mr. Moroun: The U.S. half is privately owned.

Mr. Stamper: The permit process has developed in the U.S. by saying, "We will issue a permit for the corridor. We want to know that the corridor is in the right geographical area for the good of the U.S. We want to know that the corridor is needed. We want to know that that corridor will not affect an existing corridor." The presidential permit being issued says, "We the U.S. have looked at that and said the corridor is good." That is why the current presidential permit process says, "We are not going to affect or remove rights that a current corridor has because we issued that right to be there."

Y a-t-il une halte routière, un endroit où on peut s'arrêter pour promener son chien, sortir le bébé de son siège, et prendre un café? Qu'est-ce qui est offert? Il s'agit d'autant de questions que se pose d'ordinaire un voyageur ou un transporteur commercial pour choisir le passage frontalier qu'il empruntera. C'est comme ça depuis toujours.

Le projet de loi C-3 donne au ministère du Transport le pouvoir d'influer sur un processus de décision normal. Supposons que le ministre des Transports décide qu'à la jonction des autoroutes 401 et 402, à London, Ontario, tous les camions doivent passer par la zone de triage gérée par Transports Canada. « Voyons voir ce connaissement. Oh, vous allez du côté nord de Detroit; prenez le pont Blue Water. Prenez l'autoroute 402 vers Sarnia. Oh, vous allez à Toledo, Ohio; prenez le nouveau pont, à moins d'un mile du pont Ambassador, parce que c'est plus près d'environ 300 pieds de Toledo. Vous conduisez une automobile, donc vous pouvez continuer à prendre le pont Ambassador; circulez. »

Le projet de loi donne ce genre de pouvoir. Je reconnais que le gouvernement n'utilisera peut-être pas ce pouvoir, mais encore une fois, quand une personne dégaine une arme, vous devez vous préparer à l'éventualité d'un coup de feu. Sinon, vous risquez de mourir. Voilà quelles sont nos inquiétudes au sujet du projet de loi C-3. Jusqu'ici, les usagers décidaient librement des passages frontaliers qu'ils empruntaient.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé du processus de délivrance des permis, indiquant que le processus américain concernait les nouvelles activités. En d'autres termes, l'ancienne loi régit les passages frontaliers déjà exploités auparavant, et le processus de délivrance de permis s'applique aux nouvelles activités. Est-ce que la plupart des passages frontaliers américains sont des partenariats public-privé, sont-ils privés, ou sont-il publics pour la plupart?

M. Stamper : De nos jours, la plupart des passages frontaliers américains sont publics, comme c'est le cas au Canada, pour les mêmes motifs. Ces passages frontaliers ont fait faillite puis ont été repris par l'État, à l'exception du tunnel entre Detroit et Windsor.

M. Moroun : La portion américaine appartient à des intérêts privés.

M. Stamper : Les États-Unis, dans le cadre du processus de délivrance de permis, se sont dit ceci : « Nous délivrerons un permis pour le corridor. Nous voulons nous assurer que l'emplacement géographique du corridor convient aux États-Unis. Nous voulons nous assurer que le corridor répond à un besoin. Nous voulons nous assurer que le corridor ne nuira pas à un corridor existant. » Lorsqu'un permis présidentiel est délivré, cela signifie que les États-Unis se sont penchés sur la question et que le corridor est adéquat. C'est pourquoi dans le processus de délivrance de permis présidentiel, les droits que possède un corridor existant ne seront ni diminués ni retirés, parce que les États-Unis ont déjà autorisé la présence de ce corridor à cet endroit.

Canada, with Bill C-3, is trying to say, "We are not just concerned about the corridor, but we want to micromanage the whole border. We want to be able to dictate trucks travelling from Toronto to Chicago." The mileage to go through Port Huron and the Ambassador is almost identical, and people make up their minds based on service and all the other things that Mr. Moroun said. Transport Canada is trying to say, "We do not want that to happen any more. We want to manage the whole border and do things in a micromanagement way according to how we see fit to do it." That is fine when the government owns the facilities and can subsidize them, but no one has ever subsidized the Ambassador Bridge. Everything we have ever done has been with our private dollars, including coming out of bankruptcy. We are saying, "Put us on a level playing field, and we will compete with the government. Do not give the government the right to dictate every play on the board, including ours, and then compete with us."

Avec le projet de loi C-3, le Canada cherche à dire qu'il veut microgérer non seulement le corridor, mais la frontière toute entière. Il veut pouvoir dicter l'itinéraire des camions voyageant de Toronto à Chicago. La distance à parcourir de Port Huron au pont Ambassador est pratiquement la même, ce qui fait que les gens prennent une décision en fonction des services offerts et de tous les autres facteurs que M. Moroun a mentionnés. Transports Canada tente de dire qu'il veut changer la façon de faire actuelle, gérer l'ensemble de la frontière et gérer le moindre détail à sa convenance. C'est fort bien lorsque le gouvernement est propriétaire des installations et qu'il peut les subventionner, mais personne n'a jamais subventionné le pont Ambassador. Les projets que nous avons réalisés ont toujours été financés par des fonds privés, qui nous ont aussi permis de sortir de la faillite. Nous vous demandons d'établir des conditions offrant des chances égales à tous et nous affronterons la concurrence du gouvernement. Ne permettez pas au gouvernement de dicter toutes les règles, incluant les nôtres, pour ensuite nous faire concurrence.

Senator Tkachuk: A border is a different situation. The border crossing that you manage is a trade border crossing, so you have massive amounts of trucks moving goods back and forth across the border.

Le sénateur Tkachuk : Une frontière représente une situation différente. Le poste frontalier que vous gérez est un endroit où de nombreux échanges commerciaux se font, où une énorme quantité de camions transportant des marchandises vont et viennent d'un côté à l'autre de la frontière.

Mr. Stamper: And cars, I would like to add.

M. Stamper : Et de voitures, devrais-je ajouter.

Senator Tkachuk: As well as a tremendous amount of automobiles. Governments control traffic all the time. They control where the railroads go. There are signs on the roads that say, "Trucks use this road," and trucks have to use that road. I know what it is like travelling in a vehicle where there are so many trucks that you fear for your safety half the time because you are very concerned about these huge vehicles, and maybe we should not worry about it, but people obviously do.

Le sénateur Tkachuk : Ainsi qu'un nombre colossal de voitures. Il n'y a rien d'inhabituel à ce que les gouvernements contrôlent la circulation. Ce sont eux qui déterminent l'itinéraire des trains. Il y a des panneaux indicateurs le long des routes sur lesquels on peut lire : « Voie pour les camions » et les camionneurs doivent emprunter cette route. Je sais ce que c'est que de voyager en automobile et d'être entouré de tellement de camions que vous craignez souvent pour votre sécurité en raison de l'énorme taille de ces véhicules. Il n'y a peut-être pas lieu de s'inquiéter, mais de toute évidence, les gens n'aiment pas se trouver dans une mer de camions.

Of course, the trucks have problems at borders crossings that cars do not. We can get in the car and go to Detroit to see a baseball game. Trucks are going for commercial reasons, so what is wrong with routing trucks one way and cars another? For safety and security reasons and for moving passenger traffic quickly, that would be the best solution.

Bien entendu, les problèmes ne sont pas les mêmes pour les camions que pour les automobiles. Nous pouvons aller en voiture à Detroit pour voir une partie de baseball. Les camions se déplacent pour des raisons commerciales, donc quel mal y a-t-il à diriger les camions d'un côté et les automobiles de l'autre? Ce serait la meilleure solution, pour assurer une plus grande sécurité et faciliter la circulation du côté des automobilistes.

What is wrong with governments making those decisions? They make such decisions for highways. In the city of Saskatoon, there are truck routes. Trucks can only go a certain way; they cannot go downtown. They have to take the ring road to go to Edmonton. What is wrong with doing that for the Ambassador Bridge?

Pourquoi le gouvernement ne devrait-il pas prendre de telles décisions? Ils en prennent pour les autoroutes. Dans la ville de Saskatoon, il y a des voies réservées aux camions. Les camions doivent suivre un certain trajet, ils ne sont pas autorisés à passer par le centre-ville. Ils doivent prendre la voie de contournement pour se rendre à Edmonton. Qu'y a-t-il de mal à établir des mesures semblables pour le pont Ambassador?

Mr. Stamper: They have a right to do that under statute regulations under certain conditions today. They are asking for additional rights in Bill C-3 at the discretion of the minister,

M. Stamper : À l'heure actuelle, le gouvernement est autorisé à prendre de telles mesures dans certaines circonstances, en vertu de certains règlements. Il demande maintenant, aux termes du projet

rather than to create truck lanes or truck routes as the current legislation provides. Bill C-3 takes it out of the legislative process and gives the minister the discretion to do whatever he wants.

Senator Tkachuk: That is because it is a border.

Mr. Stamper: It is because Bill C-3 gives them the right to make those decisions.

Senator Tkachuk: A minister of highways can do that in a province, too. He does not need legislation to do that.

Mr. Stamper: There is legislation that sets out how to do that.

Senator Tkachuk: This bill gives the same right to the Minister of Transport that a minister of highways in Ontario has to stipulate which highways will be used by trucks and which by cars. That is a normal ministerial power.

Mr. Moroun: First, our business is owning the road. Trucks are currently allowed to use the Ambassador Bridge and have been since its inception. Since our business is owning the road, taking that away would be an expropriation. The government can do that but it will need to compensate us for taking away our business.

Second, on the U.S. side, three major interstates — Interstate 94, Interstate 96 and Interstate 75 — connect directly to the foot of the Ambassador Bridge, and that is where the Department of Transportation and the Federal Highway Administration want the trucks to go. Theoretically, they could do it, but practically it does not make any sense.

Senator Tkachuk: Neither the previous government nor this government have made any decisions about what they will do. You are concerned that if this bill passes they will make decisions that would be inherently bad for your business.

Mr. Moroun: Absolutely.

Senator Tkachuk: Governments can make all kinds of policy decisions on trade, tariffs, duties and health that would impair your business by stopping the normal flow of traffic. That is part of the risk you take when you get into bed with the devil, which is the government itself.

Mr. Moroun: Please do not quote us as saying that.

Senator Tkachuk: That is part of the risk when you operate a monopoly. Governments can do things like this.

Mr. Stamper: There is a current statute regulation process for doing those things. Bill C-3 takes it out of that process and says that the minister, at his discretion, can do those things. There is a process that a municipality must go through to put up "No Parking" signs on streets. There is a process to create and to

de loi C-3, des droits additionnels accordés à la discrétion du ministre, plutôt que de créer des voies ou des routes réservées aux camions, comme le prévoit la législation actuelle. Le projet de loi C-3 retire ce pouvoir du processus législatif et confère au ministre le pouvoir discrétionnaire d'agir comme bon lui semble.

Le sénateur Tkachuk : C'est parce qu'il s'agit d'une frontière.

M. Stamper : C'est parce que le projet de loi C-3 leur donne le droit de prendre de telles décisions.

Le sénateur Tkachuk : Un ministre provincial de la Voirie peut aussi faire de même. Il n'a pas besoin d'une loi pour cela.

M. Stamper : Il existe une loi qui détermine la façon de le faire.

Le sénateur Tkachuk : Ce projet de loi accorde au ministre des Transports les mêmes droits que ceux du ministre de la Voirie de l'Ontario, soit de déterminer les autoroutes qui seront empruntées par les camions et celles qui le seront par les automobiles. C'est un pouvoir ministériel légitime.

M. Moroun : Premièrement, notre entreprise est propriétaire de la route. À l'heure actuelle, les camions sont autorisés à franchir le pont Ambassador, et ce, depuis l'ouverture du pont. Comme notre entreprise possède la route, nous l'enlever équivaudrait à nous exproprier. Le gouvernement a le pouvoir d'agir de la sorte, mais devra nous indemniser pour la perte de notre entreprise.

Deuxièmement, du côté des États-Unis, trois grandes autoroutes — l'Interstate 94, l'Interstate 96 et l'Interstate 75 — convergent directement vers le pont Ambassador, et c'est par là que le département des Transports et la Federal Highway Administration veulent que les camions passent. En théorie, ils ont le pouvoir de prendre une telle décision, mais d'un point de vue pratique, c'est une décision dénuée de sens.

Le sénateur Tkachuk : Ni le gouvernement précédent ni le gouvernement actuel n'ont pris de décision à cet égard. Vous craignez qui si ce projet de loi est adopté, le gouvernement prendra des décisions qui seront foncièrement mauvaises pour votre entreprise.

M. Moroun : C'est tout à fait exact.

Le sénateur Tkachuk : Les gouvernements peuvent prendre toutes sortes de décisions de principe en matière de commerce, de droits, de douane ou de santé qui nuiraient à votre entreprise en réduisant le flux normal de la circulation. Cela fait partie des risques que vous prenez lorsque vous faites un pacte avec le diable, c'est-à-dire le gouvernement même.

M. Moroun : J'aimerais bien que vous ne nous citiez pas là-dessus.

Le sénateur Tkachuk : C'est une partie des risques que vous prenez lorsque vous exercez un monopole. Les gouvernements peuvent agir de la sorte.

M. Stamper : Il existe actuellement un droit dans le processus réglementaire qui s'applique à ce genre de choses. Le projet de loi C-3 retire ce droit et prévoit que le ministre peut, à son choix, faire ces choses. Une municipalité doit se conformer à certaines règles lorsqu'elle veut installer des panneaux d'interdiction de

eliminate truck routes. Bill C-3 would take it out of the process and give the minister the discretion to do what he wishes at his whim or the whim of bureaucrats.

I do not think this bill was created by the current minister. After hearing his testimony, I do not think that we have a problem with the minister. This is a bureaucratic effort that has been going on for a long time. It has gone through a number of submissions in law and failed, and it continues to get worse.

We did not object to Bill C-44 and Bill C-26. We agreed with them. We object to taking the kinds of changes you were just talking about out of the legislative process and putting them at the discretion of the minister, given that we compete with the government. We do not think it is morally right or fair. We do not think it is good public policy to put micromanagement discretion in the hands of a minister.

Senator Tkachuk: I am not anti-free enterprise; far from it. I want you to know that. I am just trying to get to the bottom of what you are saying to ensure that we examine this carefully. I am not opposed to amendments at any time on any government bill.

Mr. Stamper: We appreciate your attitude.

Senator Zimmer: Thank you for appearing before us today. Senators Mercer and Tkachuk talked about presidential permits. I want to come at it from a different angle because I am still confused about this.

In a letter that you sent on November 3 you indicated that the clause in Bill C-3 governing the alteration of an international bridge or tunnel is inconsistent with legislation in the United States where presidential permits are only required for new crossings and not for the upgrading or replacement of existing infrastructure.

First, on a point of clarification, both the United States department that issues these permits and the Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority have indicated that presidential permits do in fact apply to substantial modifications of existing crossings of the international border for which a definition with three criteria exists.

Would the Windsor-Detroit crossing project not be considered a substantial modification and therefore be subject to the presidential permit system?

Mr. Stamper: I will put the State Department letter back up for us to see. That department was asked that question, as it is the correct jurisdiction to answer it. The answer was no, because the

stationnement dans les rues. Il existe un mécanisme de création et de modification des itinéraires pour les camions. Le projet de loi C-3 le retirerait du processus et accorderait au ministre le pouvoir d'agir à son gré ou comme l'entendent ses adjoints.

Je ne crois pas que ce projet de loi a été élaboré par le ministre actuel. Après avoir entendu son témoignage, je n'ai pas l'impression qu'il nous causera des ennuis. Le projet de loi C-3 est une initiative administrative amorcée il y a déjà un certain temps. Il a été soumis au processus législatif à plusieurs reprises, mais en vain, et continue d'empirer.

Nous ne nous opposions pas aux projets de loi C-44 et C-26. Nous étions d'accord avec ce qu'ils proposaient. Nous nous élevons contre le fait d'accorder au ministre le pouvoir discrétionnaire de prendre des décisions qui relèvent actuellement du processus législatif, compte tenu du fait que nous sommes en concurrence avec le gouvernement. Selon nous, c'est une proposition qui n'est ni moralement défendable, ni juste. Nous ne croyons pas que le fait de conférer à un ministre un pouvoir discrétionnaire en matière de microgestion constitue une politique gouvernementale éclairée.

Le sénateur Tkachuk : Je tiens à vous préciser que je ne suis pas contre la libre entreprise, loin de là. Je tente simplement de bien comprendre ce que vous dites avant que nous procédions à un examen attentif de la question. Je ne m'oppose pas à ce que des modifications soient apportées à n'importe quel moment à un projet de loi, quel qu'il soit.

M. Stamper : Nous apprécions votre attitude.

Le sénateur Zimmer : Nous vous remercions de votre présence ici aujourd'hui. Les sénateurs Mercer et Tkachuk ont parlé d'autorisations présidentielles. Je voudrais aborder cette question sous un angle différent parce que je suis encore un peu perplexe.

Dans une lettre que vous avez envoyée le 3 novembre, vous avez indiqué que la clause du projet de loi C-3 qui a trait à la modification d'un pont ou d'un tunnel international va à l'encontre de la législation américaine, qui stipule que les autorisations présidentielles ne sont requises que pour la construction de nouveaux passages et non pour l'amélioration et le remplacement de l'infrastructure existante.

Tout d'abord, je voudrais préciser que tant le ministère américain qui délivre ces autorisations que le Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority ont indiqué qu'il est nécessaire d'obtenir une autorisation présidentielle dans le cas de modifications importantes des passages frontaliers internationaux pour lesquels il existe une définition comportant trois critères.

Le projet du passage frontalier de Windsor-Detroit ne serait-il pas considéré comme un projet entraînant des modifications substantielles et, par conséquent, ne devrait-il pas faire l'objet d'une autorisation présidentielle?

M. Stamper : Je vais remettre la lettre du département d'État à l'écran pour que nous puissions tous la voir. La question a été posée à cette entité, qui a la compétence pour y répondre. La

presidential permit process is not intended to alter the rights to maintain, to twin or to expand current bridges. Those are the State Department words, not mine.

I do not know where the statement you have came from. We are quoting the statutes that govern presidential permits.

Mr. Moroun: And the letter they sent to us.

Senator Zimmer: You expressed a concern that the proposed legislation will create a serious impediment as well as delays to the project. I understand that as it stands currently the Canadian government can give its approval for alterations to existing structures by way of a special act and that alterations are governed on a case-by-case basis without a formal approval mechanism.

In practice, what currently happens when someone wishes to undertake such a project?

Mr. Stamper: We have filed an application with the Canadian Environmental Assessment Agency and all the other agencies, including Transport Canada. We finally received a scoping document from Transport Canada. We have to do an environmental study and report, and then we have to get our building permits. That is the process we are going through in Canada and that is the process we are going through in the United States.

Senator Zimmer: Can you provide examples of how the new provision would impede or delay your project?

Mr. Stamper: By its own words, section 57 is retroactive.

Section 57 says any proposals made to any department of government will be governed under this law even though they were proposed before this law takes effect.

We see that as saying to us, and Transport Canada has not denied it, that we will be held up until regulations are completed. That could take a year or could be two years from now. Our process that has been in works for years could be held up until regulations are written based on terms of Bill C-3 as it is ultimately passed by this body and the House.

Mr. Moroun: The rules could change after the game has already started.

Senator Zimmer: That was basically my point.

Finally, Transport Canada has stated that any confidential corporate information provided under the proposed act, for an example as a result of clauses 14, 15 and 16, would be protected under the Canadian Freedom of Information and Protection of Privacy Act.

réponse est non, parce que le processus d'autorisation ministérielle ne vise pas à modifier le droit de faire l'entretien d'un pont, de l'élargir ou de construire un pont parallèle. Ce sont là les termes du département d'État, et non les miens.

J'ignore d'où provient la déclaration que vous détenez. Nous avons cité les dispositions des lois qui régissent les autorisations présidentielles.

M. Moroun : Et la lettre qu'ils nous ont envoyée.

Le sénateur Zimmer : Vous avez dit craindre que le projet de loi proposé ne soulève de graves obstacles et ne retarde le projet. Je crois comprendre qu'à l'heure actuelle, le gouvernement canadien peut approuver les projets de modification des structures actuelles par la promulgation d'une loi spéciale, et que l'approbation de ces projets se fait au cas par cas, c'est-à-dire qu'il n'existe pas de mécanisme officiel d'approbation.

En pratique, que se passe-t-il lorsque quelqu'un désire entreprendre un tel projet?

M. Stamper : Nous avons déposé une demande auprès de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et de toutes les autres agences, dont Transports Canada. Nous avons fini par recevoir un document d'orientation de Transports Canada. Nous devons effectuer une étude environnementale et en présenter les conclusions dans un rapport, et devons ensuite obtenir nos permis de construire. C'est le processus que nous suivons au Canada et celui que nous suivons aux États-Unis.

Le sénateur Zimmer : Pourriez-vous nous fournir des exemples pour illustrer de quelle façon la nouvelle disposition pourrait entraver ou retarder votre projet?

M. Stamper : Selon ses propres termes, l'article 57 a un effet rétroactif.

Aux termes de l'article 57, le projet de loi s'appliquera à toute demande présentée à n'importe quel ministère, même si les demandes ont été soumises avant son entrée en vigueur.

Selon notre interprétation de cet article, que Transports Canada n'a pas infirmée, nos mains seront liées tant que la réglementation ne sera pas mise en place, ce qui pourrait prendre encore un an ou deux. Notre projet, qui est en préparation depuis des années, pourrait être mis en attente jusqu'à ce que les règlements soient rédigés en fonction de la version du projet de loi C-3 qui sera finalement adoptée par cet organisme et par la Chambre.

M. Moroun : Les règles pourraient changer une fois le jeu commencé.

Le sénateur Zimmer : C'était là le sens de mon intervention.

Enfin, Transports Canada a déclaré que toute information confidentielle organisationnelle fournie aux termes de la loi proposée, par exemple en vertu des articles 14, 15 et 16, serait protégée en vertu de la Loi canadienne sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée.

What are your concerns about the adequacy of this legislation as compared to the protection of information as was proposed in Bill C-44 and cited in your letter?

Mr. Stamper: Mr. McMahon may know more about the details of Bill C-44, but I think it was specifically stated under the Canada Corporations Act.

Mr. McMahon: Bill C-26 and Bill C-44 both had a clause that talked about the Canadian Transportation Act. I think it was section 52, although I am not exactly sure. However, it dealt with the confidentiality issue. Our issue with confidentiality is simple. We have no concerns about sharing information with the Canadian government dealing with safety and security aspects of what is going on at our facility.

In Bill C-3, we believe it was just an omission; I do not believe it was intentional. I believe in retrospect that the bureaucrats will indeed include some language dealing with confidentiality. Our concern is we share the information with whoever has the right to it. As long as that information is kept confidential, I do not think you will hear anything different from my bosses saying that we will be happy to share that information with the respective agencies in the Canadian government. Who has the right to that information is our concern and I believe should be everyone's concern.

Senator Zimmer: What amendments to these clauses would help protect such information?

Mr. Stamper: Picking up the language that was in Bill C-44 with the confidentiality as expressed in the original act would be very helpful and I do believe that was an oversight. I do not believe that was intentional.

Senator Mercer: When would you start construction of the new bridge in absence of this bill or of regulations?

Mr. Stamper: As soon as we get our environmental clearance. It could be as short as six months.

Senator Mercer: Are you in the middle of that process now?

Mr. Stamper: Yes.

Senator Mercer: Could you break ground before mid-2007?

Mr. Stamper: Yes. We have done a lot of preliminary work, all the soil testing and the surveying of the property. We have had an environmental consultant on board for two years, going through all the preliminary steps. We met with all the Canadian agencies in early May. We were promised a scoping document by the end of May, which we received in November.

Quelles sont vos craintes concernant l'efficacité de cette loi comparativement aux dispositions sur la protection de l'information du projet de loi C-44 et dont votre lettre fait mention?

M. Stamper : M. McMahon connaît peut-être mieux le projet de loi C-44, mais je crois que c'était énoncé en termes précis dans la Loi sur les corporations canadiennes.

M. McMahon : Les projets de loi C-26 et C-44 contenaient tous deux une clause qui mentionnait la Loi sur les transports au Canada. Je crois que c'était l'article 52, mais je n'en suis pas tout à fait sûr. C'était en rapport avec la confidentialité. Notre point de vue concernant la confidentialité est simple. Nous sommes disposés à partager avec le gouvernement canadien l'information liée à nos activités pour ce qui touche aux aspects de sûreté et de sécurité.

Nous sommes d'avis que la question de la confidentialité a été non intentionnellement omise du projet de loi C-3. Je crois qu'en rétrospective, des dispositions relatives à la confidentialité y seront sûrement intégrées. Nous sommes disposés à partager l'information avec quiconque y a droit. Tant que cette information demeure confidentielle, je crois que mes supérieurs vous diraient exactement la même chose, soit qu'il nous fera plaisir de partager cette information avec les organismes appropriés du gouvernement canadien. La question de savoir qui a droit à cette information est ce qui nous préoccupe et qui devrait préoccuper tout le monde.

Le sénateur Zimmer : Quels amendements devrait-on apporter à ces clauses pour protéger l'information?

Mr. Stamper : Il serait bon de se fonder sur le libellé du projet de loi C-44 et la disposition relative à la confidentialité de la loi originale. Selon moi, c'est une omission involontaire.

Le sénateur Mercer : Quand entreprendriez-vous la construction de ce pont, en l'absence de cette loi ou de règlements?

M. Stamper : Dès l'obtention de notre autorisation sur le plan environnemental. Cela pourrait prendre aussi peu que six mois.

Le sénateur Mercer : Êtes-vous bien engagés dans ce processus actuellement?

M. Stamper : Oui.

Le sénateur Mercer : Pourriez-vous commencer les travaux de creusage avant la mi-année 2007?

M. Stamper : Oui. Nous avons effectué beaucoup de travaux préliminaires, toutes les analyses du sol et l'arpentage de la propriété. Nous avons eu recours aux services d'un expert-conseil en environnement pendant deux ans et avons franchi toutes les étapes initiales. Nous avons rencontré les représentants de toutes les agences canadiennes au début de mai. On nous a promis qu'un document d'orientation nous serait remis à la fin de mai; nous l'avons obtenu en novembre.

Senator Mercer: I will be pessimistic and say that you do not break ground until January 2008, which is six months later than you have talked about. When would the new bridge be ready for operation?

Mr. Stamper: Thirty months is the schedule.

Senator Mercer: Just to put it in context of the new bridge — and I recognize you do not speak on behalf of the new bridge and that you may not put it in its best light because of the competition — if they do not have a design or approval, how many years away is that?

Mr. Stamper: I would not want to try to answer that question. I think their estimates and their study have been in the year 2013.

Senator Mercer: Is that to begin or to complete?

Mr. Stamper: I do not want to answer that question. I just remember reading 2013 as a milestone.

Senator Mercer: Would that be 2013 as opposed to 2010?

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Dawson: At the beginning, when this bill came in we were led to believe, and I am not saying there was any bad faith, it was going to be a bill that would pass easily as opposed to the division on a bill that had been proposed in the past, and it went through the House of Commons without practically any major discussion.

All of a sudden we understand that there is an adverse effect for one of the strong participants in the bill. I was told last week by someone from the Department of Transport that Bill C-11 is now in the House committee and we should be expecting it here so we should be going on as fast as possible with Bill C-3. I want to be sure that as we process this bill through this committee that we understand it is not the same as Bill C-44 and it is not the same as Bill C-26. This proposed legislation seems to have an adverse effect on a player that had not been identified and, from what we have been told, has not been listened to reasonably by the department and not listened to at all by the minister. I want to be sure we understand that I hope we do not think we will be fast tracking this bill.

Above and beyond the interests of the Ambassador Bridge, this government and governments will be going forward with PPPs in the future. We are hoping that more public-private partnerships will exist to share the responsibilities between the public and the private enterprise, whether it is Highway 50 or Highway 30 in Quebec or other bridges to be built. If we are not going to have respect for private projects that exist and that have been going well for 60 years or 70 years, how can we expect private investors to risk, whether it is the "competing" project or the "existing" projects?

Le sénateur Mercer : Je serai pessimiste et dirai que vous ne commencerez pas les travaux de creusage avant janvier 2008, soit six mois plus tard que la date que vous avez mentionnée. Quand le nouveau pont serait-il ouvert à la circulation?

M. Stamper : Les travaux s'étendront sur trente mois.

Le sénateur Mercer : Si l'on se situe dans le contexte du nouveau pont — et je tiens compte du fait que vous ne parlez pas au nom des entrepreneurs du nouveau pont et que vous ne donnerez peut-être pas votre meilleure estimation en raison de la concurrence — si un plan ou une autorisation n'est pas fournie, ce serait dans combien d'années?

M. Stamper : Je préfère ne pas essayer de répondre à cette question. Je crois que selon leurs estimations et les résultats de leurs études, ce serait 2013.

Le sénateur Mercer : Pour entreprendre ou terminer les travaux?

M. Stamper : Je ne veux pas répondre à cette question. Je me souviens simplement de 2013 comme étant une date charnière.

Le sénateur Mercer : Est-ce que ce serait 2013 plutôt que 2010?

M. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Dawson : Au début, lorsque ce projet de loi a été présenté, nous avons été amenés à croire, et je ne dis pas qu'il y a eu mauvaise foi de la part de quiconque, qu'il serait adopté sans difficulté, contrairement aux divergences suscitées par le projet de loi présenté dans le passé, et il a été adopté à la Chambre des communes sans vraiment donner lieu à des débats d'importance.

Puis soudainement, nous nous rendons compte que le projet de loi a une incidence défavorable pour un des principaux acteurs qu'il vise. Un fonctionnaire du ministère des Transports m'a dit la semaine dernière que le projet de loi C-11 est maintenant devant le comité de la Chambre et que nous devrions nous attendre à ce qu'il soit présenté ici, de sorte que l'examen du projet de loi C-3 devrait se faire le plus rapidement possible. Je veux m'assurer que nous, membres du comité, examinons ce projet de loi en comprenant bien qu'il diffère du projet de loi C-44 et du projet de loi C-26. Cette loi proposée semble avoir des effets défavorables pour un intervenant non identifié et, d'après ce qui nous a été dit, le ministère n'a pas assez tenu compte des observations de celui-ci et le ministre n'en a pas du tout tenu compte. J'espère que nous ne croyons pas devoir accélérer l'adoption de ce projet de loi et je tiens à m'en assurer.

Au delà des intérêts relatifs au pont Ambassador, le présent gouvernement et ceux qui le suivront favoriseront les partenariats publics-privés dans les années à venir. Nous espérons qu'un nombre croissant de tels partenariats seront conclus afin qu'il y ait partage des responsabilités entre les parties publiques et privées, que les projets entrepris consistent à aménager l'autoroute 50 ou l'autoroute 30 au Québec ou à construire d'autres ponts. Si nous ne respectons pas les projets privés en existence qui fonctionnent sans problèmes depuis 60 ou 70 ans, comment pouvons-nous nous attendre à ce que les investisseurs privés prennent le risque de participer à un projet, soit-il « concurrent » ou « existant »?

I want to be sure that we can try to see how an amendment can be put through to address some of these issues. I am not asking a question as much as addressing the committee members and saying somewhere down the road we will have to sit down and discuss this issue. I went through the House committee proceedings and before it came here, I felt this bill would be easy and interesting but fast. However, I am now preoccupied that future projects and existing projects can be impeded by the fact that this legislation is not satisfactory at this time. I just want to be on the record on that, Madam Chairman.

Je veux m'assurer que nous allons tenter de faire en sorte qu'un amendement corrigeant certaines de ces lacunes soit accepté. Ce n'est pas une question que j'adresse aux membres du comité autant qu'une requête pour leur dire qu'à plus ou moins brève échéance, nous devrons nous réunir pour discuter de cette question. J'ai pris connaissance du compte rendu des délibérations du comité de la Chambre et avant que ce projet de loi ne nous parvienne, j'estimais que son examen serait intéressant et se ferait facilement et rapidement. Cependant, je crains maintenant que le fait que ce projet de loi ne soit pas entièrement satisfaisant à l'heure actuelle puisse nuire à la réalisation des projets futurs et au fonctionnement de ceux qui sont en place. Je veux simplement exprimer mon opinion à ce sujet, madame la présidente.

The Chairman: That is why I said we would meet again with the senior officers of the department and if you feel that you have some amendments to put forward, you can work with our legal counsel.

La présidente : C'est pourquoi j'ai dit que nous nous réunirions de nouveau avec les cadres supérieurs du ministère, et si vous estimez que vous auriez des amendements à proposer, vous pourriez faire appel à notre conseiller juridique.

Senator Munson: I wish to echo the sentiments of Senator Dawson and Senator Mercer. This seemed to be slam dunk before. I am just curious about something though. You said there has been a bureaucratic process at play for a long time. Was there a vested interested and was it about giving the minister more power, or was it about having the same regulation for everyone? If this has been bureaucrats that have been pushing this envelope, with various ministers from different government, I do not know how they got this far.

Le sénateur Munson : Je partage le point de vue du sénateur Dawson et du sénateur Mercer. Il y a peu de temps, c'était vu comme du tout cuit. Je m'interroge cependant sur un point. Vous dites qu'un processus bureaucratique constitue un facteur depuis longtemps. Y avait-il des intérêts particuliers et le but visé était-il d'accroître le pouvoir du ministre ou d'appliquer la même réglementation à toutes les parties? Si ce sont des bureaucrates de différents ministères et de différents gouvernements qui ont fait avancer le dossier, je me demande comment ils ont pu se rendre si loin.

Mr. Stamper: I will answer that by saying the bureaucrats built another bridge in Sarnia-Port Huron. They built freeway connections to that bridge, in Canada, Highway 402 and on the U.S. side Interstate 69. They did many things and invested billions of dollars of taxpayers' money with the hope that the traffic would move to that crossing.

M. Stamper : Je vous répondrai que les bureaucrates ont construit un autre pont reliant Sarnia et Port Huron. Ils ont construit des voies d'accès à l'autoroute menant au pont, au Canada, l'autoroute 402, et aux États-Unis, l'Interstate 69. Ils ont entrepris de nombreux travaux et investi des milliards de dollars provenant des fonds publics dans l'espoir que la circulation converge vers ce passage.

Mr. Moroun: Could we look at that slide?

M. Moroun : Pourrions-nous jeter un coup d'œil à cette diapositive?

Mr. McMahon: I think it was slide 1.

M. McMahon : Je crois que c'est la première diapositive.

Mr. Stamper: The bureaucrats projected the traffic growth at the Blue Water Bridge by taking it away from the corridor in Windsor-Detroit.

M. Stamper : Les projections de la croissance de la circulation au pont de Blue Water faites par les bureaucrates prennent en compte la circulation du corridor de Windsor-Detroit.

Mr. Moroun: Do you see that pink or violet coloured line? That is what the transport bureaucrats, consultants said traffic would do at the Blue Water Bridge before they got the government to spend the money for Highway 402, before they got the government to spend the money for the brand-new span, before they got the Michigan Department of Transportation to spend the money on I-69 and better connections to I-94. "Wrong" is a grave understatement.

M. Moroun : Voyez-vous cette ligne rose ou violette? Les bureaucrates, les experts-conseils du ministère des Transports ont projeté cette évolution de la circulation au pont Blue Water avant de convaincre le gouvernement d'investir dans l'autoroute 402, avant de l'amener à financer la construction d'un tout nouveau pont, avant qu'ils aient persuadé le ministère des Transports du Michigan d'investir dans l'autoroute I-69 et d'améliorer les bretelles d'accès à l'autoroute I-94. Le moins que l'on puisse dire est qu'ils ont fait un mauvais calcul.

Senator Tkachuk: The top line is what they got?

Le sénateur Tkachuk : La ligne supérieure représente ce qu'ils ont obtenu?

Mr. Moroun: That is correct. That is what the consultants and the bureaucrats at the highway department thought. The little, squiggly blue line is what actually happened.

M. Moroun : C'est exact. C'est ce que les bureaucrates et les conseillers du ministère de la Voirie croyaient qu'il se produirait. La petite ligne bleue sinueuse illustre ce qui s'est réellement passé.

Senator Tkachuk: This is not abnormal, though. This happens with every bill that comes before us. "That is all it is going to cost." I remember the $80 million for the gun registry. It will be $2 billion now.

Le sénateur Tkachuk : Il ne s'agit pas, néanmoins, d'une situation hors de l'ordinaire. C'est ce qui se produit chaque fois que nous sommes saisis d'un nouveau projet de loi. « Ce sont les seuls coûts à prévoir ». Je me souviens que le coût du registre des armes à feu devait être d'environ 80 millions de dollars. Il se chiffre maintenant à deux milliards de dollars.

Mr. Moroun: An interesting anecdote is that the twin span of the Blue Water Bridge has yet to have as much traffic as the single span had on it in a given year.

M. Moroun : Fait intéressant, la circulation sur le pont Blue Water à travée double n'a pas encore été aussi dense que sur le pont à travée unique au cours d'une année donnée.

Mr. Stamper: The problem in Windsor, as someone said earlier, is the road. Highway 401 stopped 11 kilometres from the border because of the City of Windsor. The city is now trying to rectify that problem. Ontario and Canada need to fix the road and finish Highway 401 to the border. We are willing, able and prepared to invest our money to fix the border, the road across the river and all the facilities needed by the governments on both sides.

M. Stamper : Comme quelqu'un l'a mentionné précédemment, c'est la route qui constitue le problème à Windsor. L'autoroute 401 se termine à 11 kilomètres de la frontière à cause de la présence de la ville de Windsor, qui cherche maintenant à corriger ce problème. Il faut que l'Ontario et le Canada réparent la route et prolongent la 401 jusqu'à la frontière. Nous sommes prêts, disposés et aptes à investir notre argent pour apporter les améliorations nécessaires à la frontière, à la route de l'autre côté de la rivière et à toutes les installations dont ont besoin les gouvernements des deux côtés de la frontière.

This attempt at Blue Water failed mainly because they built everything but what was needed, which was additional inspection booths for customs. The attempt now by the bureaucrats, if they could not move the traffic from Detroit-Windsor corridor to Sarnia-Port Huron, is to build a bridge in the Windsor corridor and compete with us, but they cannot do it on a straight-up competition, and they know it. They have to have Bill C-3 to take our away business legally.

Ce projet au pont Blue Water s'est avéré un échec essentiellement parce qu'ils ont construit tout sauf ce qui était nécessaire, c'est-à-dire des postes d'inspection additionnels aux douanes. Comme les bureaucrates n'ont pas réussi à faire en sorte que la circulation du corridor de Detroit-Windsor converge vers Sarnia-Port Huron, ils veulent construire un pont dans le corridor de Windsor pour nous faire concurrence, mais ils ne peuvent pas nous opposer une concurrence à armes égales, et ils le savent. Ils ont besoin du projet de loi C-3 pour s'emparer de notre marché en toute impunité.

The Chairman: Thank you very much. We learned a lot today.

La présidente : Je vous remercie beaucoup. Nous en avons appris beaucoup sur le sujet aujourd'hui.

Mr. Stamper: Let me add that we are prepared to come back, if you want us to, and give additional testimony.

M. Stamper : Permettez-moi d'ajouter que nous sommes prêts à revenir, si vous le désirez, pour témoigner à nouveau.

The Chairman: I think we should meet with the senior officials first to hear their answers to our questions. In the meantime, feel free to send us any additional information you feel would be helpful.

La présidente : Je pense que nous devrions d'abord rencontrer les hauts fonctionnaires afin que ceux-ci répondent à nos questions. Entre-temps, n'hésitez pas à nous faire parvenir toute information qui pourrait nous être utile.

Senator Tkachuk: I do not know if Senator Dawson was here when you mentioned we will be meeting.

Le sénateur Tkachuk : Je ne sais pas si le sénateur Dawson était présent lorsque vous avez indiqué que nous nous réunirons de nouveau.

The Chairman: We are meeting on Tuesday, December 5, with Teamsters Canada, and we will meet on Wednesday, December 6, with the senior officials of the department. I hope you will have all your questions ready for them.

La présidente : Nous avons une réunion le mardi 5 décembre avec Teamsters Canada, et le mercredi 6 décembre avec les hauts fonctionnaires du ministère. J'espère que vous aurez préparé toutes les questions que vous souhaitez leur poser.

Senator Tkachuk: We will not be going to clause-by-clause next week, but we will propose it for the following Tuesday.

Le sénateur Tkachuk : Nous ne ferons pas à l'examen détaillé du projet de loi la semaine prochaine, mais proposerons de procéder article par article le mardi suivant.

The Chairman: You can check your amendments with the legal counsel if you have them ready at that time. We will be meeting with the senior officials first to answer our questions.

La présidente : Si les amendements que vous désirez apporter seront terminés à ce moment, vous pourrez les faire vérifier par le conseiller juridique. Nous rencontrerons d'abord les hauts fonctionnaires qui répondront à nos questions.

The committee adjourned.

La séance est levée.

OTTAWA, Tuesday, December 5, 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 9:35 a.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

The Chairman: Today we are discussing Bill C-3, respecting international bridges and tunnels. Our witness is Mr. Phil Benson, a lobbyist for Teamsters Canada. We are pleased to have you with us today.

Phil Benson, Lobbyist, Teamsters Canada: I will not be taking much of your time on this particular bill.

Teamsters Canada represents about 125,000 to 130,000 workers in Canada. We are the choice of workers in the transportation industry, including air, rail, road, ports, mass transit and cargo. We are also involved in many different sectors in the economy: fisheries, agriculture, film, fashion, beverage. We can go through a fairly large list. We are affiliated with the International Brotherhood of Teamsters; together we represent more than 1.5 million members in North America. Clearly, on any given day, a lot of the traffic going across the border is carried by teamsters.

We have other interests in bridges, roads and tunnels going to the border, because we are very proud to represent many of the workers who do the maintenance and toll collecting at several bridges, including the Ambassador Bridge.

We are pleased that the government split the previous bill, which dealt with so many issues, into what we believe is more manageable chunks. We think that is good legislative process and we do support it.

Otherwise, we are in a conundrum, faced with an ominous bill, as we are, and representing so many sectors of the economy. In most cases, in the House, we are lucky to have five or ten minutes. It is difficult to be meaningful in ten minutes on five sectors.

We have concerns about the bill. We also have good things to say about it. We think that in the modern world it is very important for the federal government to have legislative authority to deal with the cross-border issues, especially in a post-9/11 world. It is critical, not just for our membership but for the entire economy, that the transportation of goods and services to our largest trading partner continues in a positive manner.

OTTAWA, le mardi 5 décembre 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 35 afin d'étudier le projet de loi.

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

[*Traduction*]

La présidente : À l'ordre du jour d'aujourd'hui figure le projet de loi C-3 au sujet des ponts et tunnels internationaux. Notre témoin est M. Phil Benson, lobbyiste pour Teamsters Canada. Nous sommes enchantés de vous avoir parmi nous.

Phil Benson, lobbyiste, Syndicat des Teamsters Canada : Je ne prendrai pas trop de votre temps à propos de ce projet de loi en particulier.

Teamsters Canada représente entre 125 000 et 130 000 travailleurs du Canada. Nous sommes le choix des travailleurs du secteur des transports, notamment les transports aérien, ferroviaire et routier, les ports, les transports en commun et le transport du fret. Nous sommes également présents dans de nombreux segments de l'économie : pêches, agriculture, cinéma, mode, boissons. La liste est assez longue. Nous sommes rattachés à la Fraternité internationale des teamsters, avec laquelle nous représentons plus de 1,5 million de membres en Amérique du Nord. Manifestement, un jour donné, une bonne part du trafic qui franchit la frontière est transportée par nos membres.

Nous avons d'autres intérêts dans les ponts, les routes et les tunnels qui donnent accès à la frontière, et nous sommes très fiers de représenter bon nombre des ouvriers qui s'occupent des travaux d'entretien et de la perception des péages à plusieurs ponts, notamment au pont Ambassador.

Nous nous félicitons de ce que le gouvernement ait morcelé le projet de loi précédent, qui traitait d'un si grand nombre de questions, en ce que nous pensons être des segments plus facilement gérables. Nous estimons qu'il s'agit d'un processus législatif judicieux et nous y souscrivons sans réserve.

Autrement, ce projet de loi très complet nous pose une énigme, vu que nous représentons autant de secteurs de l'économie. Dans la plupart des cas, à la Chambre, nous pouvons nous estimer heureux si l'on nous accorde cinq ou dix minutes. Il est difficile de dire des choses intelligentes en l'espace de dix minutes sur cinq secteurs distincts.

Ce projet de loi suscite en nous des préoccupations. Nous avons plusieurs remarques favorables à formuler à son sujet. Nous sommes d'avis que, dans le monde moderne, il est très important que le gouvernement fédéral bénéficie du pouvoir législatif de traiter des questions transfrontalières, en particulier après les événements du 11 septembre. Il est crucial, pas seulement pour nos membres mais pour l'économie tout entière, que le transport des biens et des services à destination de notre plus grand partenaire commercial se poursuive de manière fructueuse.

Our concern is not what is in the bill but rather what is not in the bill. We have issues regarding facilities' requiring government permissions for maintenance and alterations and what that means for the members who do the work and for the employers. They are, after all, the people who provide employment to our membership. We have concerns for our members who are crossing those bridges using the tunnels. We also have concerns about the general public good. What does this mean to the rest of the economy, for the people who rely on just-in-time delivery and the aspects in our production facilities? We believe there are probably things that will be dealt with later in the regulatory process, and we welcome the opportunity to be consulted in that process and have our viewpoints and expertise taken into account.

Ce qui nous inquiète, ce n'est pas ce qui se trouve dans le projet de loi, mais plutôt ce qui n'y figure pas. Nous avons du mal à accepter l'obligation d'obtenir l'autorisation des pouvoirs publics pour assurer l'entretien et la réfection de certaines installations, et ce que cela signifie pour ceux de nos membres qui exécutent ces travaux et leurs employeurs. Ce sont eux après tout qui procurent un emploi à nos membres. Nous avons des préoccupations pour nos membres qui traversent ces ponts ou franchissent les tunnels. Nous avons également des préoccupations au sujet de l'intérêt public général. Qu'est-ce que tout cela signifie pour le reste de l'économie, pour les gens qui comptent sur les livraisons juste à temps et pour tous les paramètres de nos installations de production? Nous pensons que ce sont des éléments qui seront abordés ultérieurement dans le processus de réglementation, et nous attendons le plaisir d'être consultés à ce sujet pour que l'on tienne compte de nos points de vue et de notre savoir-faire.

One of the major problems is not the facilities themselves, it is the lack of facilities. We will deal with two issues. Clearly, over the last decade or so, there has been a massive growth in trade. That is quite remarkable given the post 9/11 world. Also, one could perhaps pause at some of the American protectionism, but we will not get into that; this is a transportation issue, not a trade issue.

Le problème ne tient pas tant aux installations proprement dites qu'au manque d'installations. Nous traiterons de deux questions. Manifestement, depuis une dizaine d'années, il y a eu une augmentation spectaculaire des échanges commerciaux. Cela est d'autant plus remarquable qu'il y a eu entre-temps les attentats du 11 septembre. On pourrait également peut-être réfléchir au protectionnisme des États-Unis, mais nous n'entrerons pas dans ce sujet; nous voulons parler des transports et non pas du commerce.

Last year, perhaps a little over a year now, I had the opportunity to tour most of the bridges and the tunnels going to the United States. I wanted to examine their business, our business, and to see how they operated. What I saw was delays, and the cost of the delays is borne by truckers, their employers and the public.

L'an dernier, peut-être il y a un peu plus d'un an, j'ai eu la chance de faire la visite de la plupart des ponts et des tunnels qui mènent aux États-Unis. J'ai voulu analyser leur mode de fonctionnement, notre mode de fonctionnement et voir comment le tout fonctionnait. Ce dont j'ai été témoin, ce sont de retards, et le coût des retards est à la charge des camionneurs, de leurs employeurs et du public.

We have to remember that to improve services, to improve the transportation system, consumers may have to pay a bit more. Truckers stuck at the border, and their employers, are bearing a major cost.

Nous ne devons pas oublier que, pour améliorer les services, améliorer le réseau de transport, les consommateurs doivent payer un peu plus cher. Les camionneurs coincés à la frontière et leurs employeurs assument la majeure partie de ces coûts.

Will this bill make it easier to provide infrastructure? Right now we are locked into a bilateral process. From what I understand, the Ambassador Bridge and the Detroit River tunnel project were both pulled from that process. That is interesting, because from our analysis they are the only two projects that are even remotely close to proceeding. What are we looking at then? Ten, 12 years? Five years, seven years? We are not sure. We know there are a few reasons why it should be sooner or later.

Ce projet de loi facilitera-t-il la construction d'infrastructures? En ce moment, nous sommes coincés dans un processus bilatéral. D'après ce que j'ai cru comprendre, le pont Ambassador et le projet du tunnel sous la rivière Detroit ont tous les deux été retirés de ce processus. Cela est d'autant plus intéressant que, d'après notre analyse, ce sont les seuls deux projets qui étaient sur le point d'obtenir le feu vert. De quel horizon parlons-nous maintenant? Dix, douze ans? Cinq ans, sept ans? Nous n'en savons rien. Tout ce que nous savons, c'est qu'il y a plusieurs raisons qui nous indiquent qu'il vaut mieux que ce soit plus tôt que plus tard.

Last year there was a major review on security in the transportation sector. As far as I am aware, Teamsters Canada was the only organization that sat on every single study for each mode. We are familiar with the security issue. We are very supportive of it. We are looking forward to the continuation of that process.

L'an dernier, il y a eu un examen en profondeur de la sûreté du réseau de transport. Pour autant que je sache, Teamsters Canada a été le seul syndicat à avoir participé à chaque étude relative à chaque mode. Nous connaissons bien le dossier de la sécurité. Et nous l'appuyons sans réserve. Nous nous réjouissons à la perspective de poursuivre ce processus.

I will not talk about particulars of security in a specific sense, simply because I do not do so publicly. However, one issue has to do with redundancy. At this particular point, we have all our eggs

Je n'entrerai pas dans les détails du dossier de la sécurité, tout bonnement parce que cela ne se fait pas publiquement. Toutefois, un problème a trait à la redondance. À ce stade, nous avons mis

in half a dozen baskets. If an incident occurs, what precisely will we do to ensure that just-in-time delivery continues to deliver those goods and services across the border? We have the Ambassador Bridge. We strongly supported the Detroit River tunnel project, as well. We are ready to go. How much redundancy is needed? I am not sure. I think that question should be examined.

The second security issue quite clearly lies with the process of truckers and their goods clearing the border. The issue of the cargo has been dealt with quite well. On the truckers' side, we have an interim fast pass. I will underline the word "interim" because I think the government does now.

We support the Transport Canada security clearance process. There are many reasons for that. One is that the Transport Canada security system protects the privacy of our members, gives due process of law in the collective bargaining and in other areas, and respects the rule of law, which the fast pass does not, in our opinion. We believe we have made that case and the government is moving forward on that initiative. We would hope it would move forward more quickly than slowly. However, in their dealings with our members, it appears that other things are more important than the rule of law or than what we believe is a much better system.

At this time, part of the slowdown at the border is not necessarily due to capacity. Rather, the slowdown has to do literally with throughput — not throughput on a bridge or tunnel, but through-put before you get there and after you get there. The Transport Canada security clearance pass would improve that greatly.

Our other issue is that in the bilateral process, our voice is not really heard. We are not consulted. We are working with the International Brotherhood of Teamsters, our brothers and sisters in the United States. We are not looking at a border. We do not particularly view it as a border. We would rather see a secure pipeline.

We are looking for any way to guarantee that no matter what happens, key goods and services can go across the border. We believe that with the correct security, including joint border customs, appropriate marshalling and so on, if an incident occurs at the border, facilities that meet or exceed those standards will be able to remain open. That is critical to the economy in Ontario and all of Canada.

We are looking forward to working with government and with any parties that share our concern and how we get there. Confidentiality and security are absolutely critical requirements. That point has been raised in regards to this bill. Part of the reason I

tous nos œufs dans une demi-douzaine de paniers. Si un incident survient, qu'allons-nous faire au juste pour nous assurer que le système de livraison juste à temps continue de livrer tous ces produits et services à travers la frontière? Nous avons le pont Ambassador. Nous sommes également favorables au projet de tunnel sous la rivière Detroit. Nous sommes prêts à aller de l'avant. Quel niveau de redondance est nécessaire? Je n'en suis pas sûr. Je pense qu'il faut examiner la question.

La deuxième question de sécurité a trait manifestement au franchissement de la frontière par les camionneurs et les biens qu'ils transportent. La question des cargaisons a été traitée en profondeur. Du côté des camionneurs, nous avons un système provisoire de franchissement rapide. Je tiens à souligner le mot « provisoire » car je pense que le gouvernement en est conscient.

Nous appuyons le processus d'autorisations de sécurité de Transports Canada. Et ce, pour de nombreuses raisons. L'une d'entre elles est que le système de sécurité de Transports Canada protège la vie privée de nos membres, respecte la loi au chapitre des conventions collectives et dans d'autres secteurs, et respecte la primauté du droit alors qu'à notre avis, ce n'est pas le cas du système de franchissement rapide. Je pense avoir exposé ce point de vue et je crois que le gouvernement donne suite à cette initiative. Nous espérons qu'il agira plus vite que prévu. Toutefois, dans ses rapports avec nos membres, il semble que d'autres paramètres revêtent plus d'importance que la primauté du droit ou que ce qui constitue à notre avis un système bien supérieur.

À l'heure actuelle, le ralentissement à la frontière n'est pas forcément attribuable à la capacité. Il a en fait à voir avec la productivité, non pas la productivité d'un pont ou d'un tunnel, mais la productivité avant d'arriver à la frontière et après l'avoir franchie. Les autorisations de sécurité de Transports Canada permettront d'améliorer grandement la situation.

L'autre problème tient au fait que, dans le processus bilatéral, notre point de vue n'est pas vraiment écouté. On ne nous consulte pas. Nous travaillons avec la Fraternité internationale des teamsters, qui sont nos frères et nos sœurs aux États-Unis. Nous ne sommes pas en train d'examiner une frontière, car, à notre avis, ce n'est pas vraiment une frontière. Nous y voyons plutôt un cordon de sécurité.

Nous sommes à la recherche de tout ce qui garantira que, quoi qu'il arrive, les principaux produits et services arriveront à franchir la frontière. Nous pensons qu'avec un système de sécurité judicieux, notamment des installations douanières conjointes, un bon système de triage, etc., si un incident survient à la frontière, les installations qui respectent ou qui dépassent ces normes pourront demeurer ouvertes. Cela revêt une importance névralgique pour l'économie de l'Ontario et de l'ensemble du Canada.

Nous nous réjouissons à la perspective de collaborer avec le gouvernement et avec toutes les entités qui partagent nos préoccupations. La confidentialité et la sécurité sont des paramètres absolument cruciaux. Ce thème a été soulevé à

will not discuss security issues is that I know, having dealt with them and having been briefed — we do sign documents — that they are certainly not matters for public consumption.

Teamsters Canada thinks the bill is needed. We share the concerns of our employers and companies. We will let them talk about their particular concerns. Our concern is the health, safety and security of our members, along with the security of the economy and the ability of our contractors and suppliers to continue to grow the economy by making jobs that pay good, fair wages.

When security issues occur, we also understand that our members will be on the bridges. They will be the first to respond. Therefore, we want to be part of the consultations. It is difficult to come to the table afterwards to correct things, yet quite often that is precisely what happens.

At the end of the day, the point is jobs. We could be self-serving and say it is the jobs of our members on a bridge or in a tunnel, but really it is jobs for the whole economy.

We believe that the bill is in the right direction. If it is your will to change sections, that is your job. I will not tell you how to do it. I am pleased to have had this opportunity to address you. If you have questions I would be happy to entertain them.

[*Translation*]

The Chairman: In my opinion, you seem more concerned about what is not in the bill. In your statement to the House of Commons, you mentioned that you wished to be consulted during the process of adopting regulations arising from a bill. I would like to know if the consultative process prescribed in clauses 14, 15 and 16 provides you with sufficient opportunity to make known your position. Do you feel that Transport Canada would be inclined to take your concerns into consideration during this process?

[*English*]

Mr. Benson: Of course, we have to wait for the regulations after this procedure. The new government split up the old omnibus bills; we certainly dealt with them previously, so this bill was not completely new. Transport Canada has been and I hope will continue to be quite open with Teamsters Canada. I think they recognize that in the transportation sector we are a union that has to be consulted, and we have been consulted. I would certainly expect to be consulted on the regulations.

propos de ce projet de loi. Si je ne tiens pas à discuter des questions de sécurité, c'est que je sais, après les avoir longuement étudiées et avoir suivi des séances à ce sujet — nous signons effectivement beaucoup de documents —, que ce ne sont pas des questions destinées à la consommation publique.

Teamsters Canada estime que ce projet de loi est nécessaire. Nous partageons les préoccupations de nos employeurs et de nos entreprises. Nous leur laisserons le soin d'exposer leurs préoccupations propres. Ce qui nous préoccupe, c'est la santé, la sécurité et la sûreté de nos membres, de même que la sécurité de l'économie et la capacité de nos entrepreneurs et fournisseurs à continuer d'assurer la croissance de l'économie en créant des emplois rémunérateurs et justes.

Lorsqu'il y a des problèmes de sécurité, nous savons également que nos membres peuvent se trouver sur les ponts. Ils seront les premiers à intervenir. C'est pourquoi nous voulons faire partie du processus de consultation. Il est difficile de s'asseoir à la table après coup pour remédier à certains problèmes, alors que c'est très souvent ce qui se passe.

Au bout du compte, ce qui importe, ce sont les emplois. Nous pourrions être égocentriques et affirmer que ce sont les emplois de nos membres sur un pont ou dans un tunnel, alors qu'en fait ce sont les emplois de toute l'économie.

Nous pensons que le projet de loi va dans le bon sens. Si vous souhaitez en modifier certains articles, cela vous regarde. Ce n'est pas à moi de vous dire quoi faire. Je suis heureux d'avoir eu la chance de prendre la parole devant vous. Si vous avez des questions, je me ferai un plaisir d'y répondre.

[*Français*]

La présidente : Il me semble que vos préoccupations sont liées davantage à ce qui ne se retrouve pas à l'intérieur du projet de loi. Vous avez mentionné, lors de votre prestation à la Chambre des communes, que vous souhaitiez être consultés dans le processus d'adoption de la règlementation en vertu du projet de loi. Pour ma part, j'aimerais savoir si le processus de consultation, prévu par les articles 14, 15 et 16, vous semble satisfaisant pour vous permettre de faire valoir votre point de vue. Est-ce que vous croyez que le ministère des Transports serait enclin à s'assurer de ce que vos préoccupations sont prises en considération au cours de ce processus?

[*Traduction*]

M. Benson : Bien entendu, nous devons attendre les règlements à l'issue de cette procédure. Le nouveau gouvernement a fractionné les anciens projets de loi omnibus; nous en avons incontestablement parlé auparavant, de sorte que ce projet de loi n'est pas entièrement nouveau. Transports Canada a toujours été et continuera d'être, je l'espère, parfaitement franc avec Teamsters Canada. Je crois que le ministère sait que, dans le secteur des transports, nous sommes un syndicat qui doit être consulté et que nous l'avons effectivement été. Je m'attends indéniablement à être consulté au sujet des règlements.

The process of making regulations usually take a lot of time, which may in itself be a concern, as is the bilateral or binational process that seems to be taking forever. We are probably looking at 18 months to two years. I may retire by the time we get something built. We will be consulted. Our concern is the time frame needed before we see action. It is in our national interests to get something done sooner than later, but this entire process seems to be slow.

La procédure d'établissement des règlements prend généralement beaucoup de temps, ce qui peut en soi être un problème, tout comme le processus bilatéral ou binational qui semble durer une éternité. Nous parlons ici sans doute d'un délai de dix-huit mois à deux ans. Sans doute aurai-je pris ma retraite avant que quoi que ce soit ne soit construit. Mais nous serons consultés. Notre principal souci est le délai qu'il faut avant de voir se concrétiser certaines mesures. Il est dans l'intérêt national d'agir au plus vite, alors que le processus au complet paraît d'une incroyable lenteur.

[*Translation*]

The Chairman: The government will now be able to adopt regulations concerning such matters as the maintenance, repair and safety of international bridges and tunnels. What areas are of greatest concern to you?

[*Français*]

La présidente : Le gouvernement pourra désormais adopter des règlements sur plusieurs questions comme l'entretien, la réparation ou la sécurité des ponts et tunnels internationaux. Quels sont les secteurs qui vous préoccupent le plus?

[*English*]

Mr. Benson: There are two. One is the burden. Let us be straight: most of these bridges are quite old and require a great deal of maintenance. Does the employer or contractor who owns the bridge — or the authority for the Ambassador Bridge, which is private — make the decisions based on sound business practices and the need to keep the customer happy or on government intervention because people are complaining about something or another? We do not know what it looks like.

[*Traduction*]

M. Benson : Il y en a deux. L'un est le fardeau. N'ayons pas peur des mots : la plupart de ces ponts sont vétustes et nécessitent de nombreux travaux d'entretien. L'employeur ou l'entrepreneur à qui appartient le pont — ou l'administration du pont Ambassador, qui est une entreprise privée — prennent-ils leurs décisions en se fondant sur de saines pratiques commerciales et sur la nécessité d'assurer la satisfaction des clients ou au contraire en comptant sur l'intervention des pouvoirs publics car les gens se plaignent d'une chose ou d'une autre? Nous n'en avons pas la moindre idée.

Our members are the ones standing on those bridges. We would like to know what it will look like before it happens. On the security side, I am confident I know what the security profiles and needs will be. We have supported those strongly.

Nos membres sont ceux qui empruntent ces ponts. Nous aimerions savoir à quoi ressemblera la situation avant qu'un incident se produise. Du côté de la sécurité, je suis sûr de savoir à quoi ressemblent les profils de sécurité et à quoi ils doivent ressembler. Nous y souscrivons entièrement.

However, one problem with security on the transportation side is that although we have specifically supported and agreed with the security model being rolled out, unfortunately major sectors of the economy are grandfathered and therefore have what we regard as less than satisfactory security. We would like security for bridges rolled out containing the best model and not attached to some previous model. We would like to know that before it proceeds, or at least be at the table so that we can deal with it.

Toutefois, l'un des problèmes de sécurité dans le domaine des transports est que, même si nous avons expressément appuyé le modèle de sécurité qui nous était proposé, il y a malheureusement d'importants segments de l'économie qui bénéficient de la clause des droits acquis et qui jouissent par conséquent d'un niveau de sécurité qui est loin d'être satisfaisant. Nous aimerions que la sécurité des ponts soit conforme au modèle optimal et ne dépende pas d'un modèle antérieur quelconque. Nous aimerions en être sûrs avant d'aller de l'avant ou, du moins, nous asseoir à la table pour pouvoir traiter de cette question.

[*Translation*]

The Chairman: I would be interested in getting your opinion of the current state of international bridges and tunnels in Canada. First of all, are they all in good condition and secondly, will this bill improve the situation at all?

[*Français*]

La présidente : J'aimerais connaître votre avis sur l'état actuel des ponts et tunnels internationaux au Canada. Premièrement, sont-ils tous en bon état et, deuxièmement, ce projet de loi serait-il de nature à améliorer la situation?

[*English*]

Mr. Benson: That is a difficult question because I am not an engineer. I might be many other things but I am not an engineer.

[*Traduction*]

M. Benson : C'est pour moi une question difficile car je ne suis pas ingénieur. Je suis bien d'autres choses, mais pas ingénieur.

The Chairman: You hear from the members.

La présidente : Mais les membres vous parlent.

Mr. Benson: Yes, I do. I think they are doing a good job of inspecting the most important bridges and also just looking at them from a tour perspective. One has to understand that the Ambassador Bridge runs some 13,000 to 14,000 trucks per day that are critical to our economy. That bridge takes one heck of a pounding, to be blunt. I think the facilities are doing a pretty good job. I do not know whether this bill would make it any better or change anything. The more global aspect of the bill is that it would give the federal government a responsibility or approval over the bridges. That is likely the bigger focus in Bill C-3. I would think that micromanagement would not be appreciated. There are already standards in place for repairs, building and maintenance. It does not matter whether the bridge goes from Canada to the United States at Windsor or from Ontario to Quebec at Gatineau; certain standards for bridges have to be met, and I am confident that the operators would meet them.

Senator Tkachuk: I am not clear on the bill. Do you have any problems with the bill? Do you have any proposals for amendments or are you relatively satisfied with the bill as it is written?

Mr. Benson: We are relatively satisfied with Bill C-3 as it stands. I do not believe that it is my role to come forward with proposed legislative changes. We have raised issues and talked about our general support of the bill and some concerns. Perhaps other people have brought forward amendments and you might want to look at those. I think that is the responsibility of a committee and so I rarely come forward with specific changes.

Overall, the thrust of this bill is similar to that of the previous government's bill. The bill is timely. Our concern, as I said before the House and before the Senate, is that to our knowledge, the only two projects that are relatively ready to go forward have both been pulled off the table. Is there anything in Bill C-3 that can move those projects forward? We are not sure.

We raised the question of repairs here and in the other place but we are not sure. On the issue of confidentiality and security, we are waiting for regulations. As we know, when bills are passed these days the practice sadly appears to be to leave everything for the regulations.

Senator Tkachuk: Thank you.

Senator Phalen: I have one or two questions on your submission. You say that you have concerns mostly about what is not in the bill, rather than what is in the bill, such as the facilities requiring government permission for maintenance. Do you believe that the maintenance standards would be higher? Is that what you mean?

Mr. Benson: No. I am referring to delays, which are deadly. It is an issue of overregulation, though I hate using the word from a union side. It comes down to an operator of a bridge or tunnel, public or private, choosing to proceed with improvements to their facility and being tied up in a huge amount of red tape. They are

M. Benson : Effectivement. Je pense qu'ils font un excellent travail lorsqu'ils inspectent les ponts les plus importants et lorsqu'ils se contentent de les examiner dans le cadre d'une visite. Il faut savoir que le pont Ambassador accueille entre 13 000 et 14 000 camions par jour, ce qui est névralgique pour l'économie. Pour dire les choses franchement, ce pont assume une lourde charge. Je suis d'avis que les infrastructures font un excellent travail. Je ne sais pas si ce projet de loi va améliorer la situation ou modifier quoi que ce soit. Dans son aspect le plus général, il conférera au gouvernement fédéral le pouvoir d'assumer la responsabilité ou d'accorder des autorisations sur ces ponts. C'est sans doute l'élément le plus important du projet de loi C-3. Or, je ne pense pas que la microgestion soit un phénomène qui soit fort apprécié. Il existe déjà des normes pour les réparations, les travaux de construction et d'entretien. Il importe peu que le pont relie le Canada aux États-Unis à Windsor ou l'Ontario au Québec à Gatineau; les ponts doivent respecter certaines normes, et je suis convaincu que les administrateurs les respecteront.

Le sénateur Tkachuk : Je ne vous comprends pas très bien; le projet de loi vous pose-t-il des problèmes? Avez-vous des propositions de modifications ou êtes-vous relativement satisfait du projet de loi tel quel?

M. Benson : Nous sommes relativement satisfaits du projet de loi C-3 tel quel. Je ne pense pas que mon rôle consiste à proposer des réformes d'ordre législatif. Nous avons soulevé des questions et déclaré notre adhésion générale à ce projet de loi. Peut-être que d'autres ont proposé des modifications, que vous examinerez alors sans doute. Je pense que c'est là une des responsabilités d'un comité et il est bien rare que je propose des changements précis.

Dans l'ensemble, l'orientation de ce projet de loi est analogue à celle du projet de loi du gouvernement préalable. Il arrive à point nommé. Comme je l'ai déjà déclaré devant la Chambre et devant le Sénat, mon principal souci tient au fait que les deux seuls projets qui étaient relativement prêts à aller de l'avant ont été retirés de la table. Y a-t-il quoi que ce soit dans le projet de loi C-3 qui puisse faire avancer ces projets? Nous n'en sommes pas sûrs.

Nous avons soulevé la question des réparations ici et à l'autre endroit, mais nous n'en sommes pas sûrs. Sur le dossier de la confidentialité et de la sécurité, nous attendons les règlements. Comme vous le savez, lorsqu'un projet de loi est adopté à l'heure actuelle, l'usage semble malheureusement consister à tout laisser dans les règlements.

Le sénateur Tkachuk : Je vous remercie.

Le sénateur Phalen : J'ai une ou deux questions à propos de votre exposé. Vous dites avoir des préoccupations essentiellement sur ce qui est absent du projet de loi plutôt qu'au sujet de ce qui s'y trouve, comme les installations dont l'entretien nécessite l'autorisation du gouvernement. Pensez-vous que les normes d'entretien doivent être plus rigoureuses? Est-ce bien ce que vous voulez dire?

M. Benson : Absolument pas. Je parle des retards, qui sont catastrophiques. C'est un problème de réglementation excessive, même si j'ai horreur d'employer ce mot dans une optique syndicale. Ce que cela signifie, c'est que l'administrateur d'un pont ou d'un tunnel, qu'il soit public ou privé, avant d'apporter la

tied up in red tape now; how much more do they need to do their jobs? I do not believe the situation would be any better with this bill. Our concern is that there would be more delays and what those would mean. It would be a matter of what bureaucrats think should happen versus the people running the road. It is that simple. It seems to be rather open-ended, senator, and we are not sure what it means. We will find out with the regulations.

moindre amélioration à son installation, doit se débattre avec un volume considérable de paperasserie. La paperasserie est déjà volumineuse à l'heure actuelle; de quel autre volume ont-ils besoin pour faire leur travail? Je ne pense pas que la situation s'améliorera avec ce projet de loi. Je crains qu'il y ait encore plus de retards et tout ce qu'ils entraînent. C'est en fait une question de ce que les bureaucrates veulent par opposition à ceux qui administrent les routes. C'est aussi simple que cela. Il semble que ce projet soit plutôt extensible, et je ne sais pas au juste ce que cela signifie. Nous le saurons lors de la publication des règlements.

Senator Phalen: Who sets the standards now?

Le sénateur Phalen : Qui établit les normes aujourd'hui?

Mr. Benson: They are set like building codes are set by the various levels of government dealing with transport. There are layers and layers of regulations dealing with structures, as you found out with the very sad and unfortunate situation in Quebec when the overpass collapsed in Montreal. Transport Canada had engineers and safety people running around trying to find out what happened. They are the people who regulate bridges. I would hope that the structures, which have lasted many years, will continue to last, but perhaps they will not.

M. Benson : Elles le sont comme les codes du bâtiment le sont par les divers ordres de gouvernement qui s'occupent des transports. Il y a des strates et des strates de règlements qui traitent des ouvrages, comme vous avez pu le constater lors de l'événement tragique qui est survenu au Québec lorsqu'un pont s'est effondré à Montréal. Transports Canada a alors dépêché des ingénieurs et des agents de sécurité pour tenter de savoir ce qui s'était passé. Ce sont les mêmes gens qui réglementent les ponts. J'ose espérer que les ouvrages qui existent depuis des années continueront d'exister, mais peut-être ne sera-ce pas le cas.

Senator Phalen: In your submission you said that a problem with the bridges is not necessarily the infrastructure but rather how we deal with the reality of the American demand for security. We have the interim fast pass — I am pleased that the word "interim" is underlined — versus Transport Canada's security clearance. Could you explain the difference?

Le sénateur Phalen : Dans votre exposé, vous avez dit que l'un des problèmes qui se rattache aux ponts n'a pas forcément trait aux infrastructures, mais plutôt à la façon dont nous devons faire face à la réalité des exigences américaines en matière de sécurité. Nous avons le laissez-passer rapide provisoire — et je suis heureux de voir souligner le mot « provisoire » — par opposition aux autorisations de sécurité de Transports Canada. Pouvez-vous m'expliquer la différence?

Mr. Benson: I will not get into details. The fast pass is a joint custom arrangement between the United States and Canada that has served its purpose. Unfortunately, the events of 9/11 and the Department of Homeland Security have changed the tenor of the fast pass to the point that for several reasons we have a great deal of concern about it. Our members are giving their private information to a foreign national, which determines whether or not they get a card that they require in order to work, and they have absolutely no right of appeal. There is no due process and no right of union participation. There is absolutely nothing.

M. Benson : Je n'entrerai pas dans les détails. Le laissez-passer rapide est un accord douanier conjoint conclu entre les États-Unis et le Canada qui a bien servi son objectif. Malheureusement, les événements du 11 septembre et le ministère américain de la Sécurité nationale ont modifié la teneur du laissez-passer rapide à tel point que, pour plusieurs raisons, celui-ci suscite en nous de sérieuses inquiétudes. Nos membres doivent fournir des renseignements personnels à un étranger qui décide si oui ou non ils obtiendront la carte dont ils ont besoin pour travailler, et il n'y a absolument aucun droit d'appel. Il n'y a aucune procédure de recours et aucun droit de participation syndicale. Il n'y a absolument rien.

The Transport Canada security clearance process is used in airports and will be used eventually in road and rail as well. It is a Canadian process controlled by Canadian politicians and to which the due process of law applies.

Les autorisations de sécurité de Transports Canada sont en vigueur aux aéroports et elles finiront par l'être dans le domaine du transport routier et du transport ferroviaire. C'est une procédure canadienne contrôlée par des politiciens canadiens et à laquelle la loi s'applique régulièrement.

Frankly, I do not like a situation in which Canadians are required to give their information to a foreign national. That is not anti-American because it is irrelevant to me whether the foreign national is England, France or any other country. We have a recognized system in place that can do the job and protect the rights of our citizens, so I think the government should choose the right system.

Franchement, je n'aime pas que des Canadiens soient tenus de fournir des renseignements personnels à un étranger. Je ne fais pas ici de l'antiaméricanisme, car il m'importe peu que cet étranger soit britannique, français ou d'un autre pays. Nous avons en place un système reconnu qui protège parfaitement les droits de nos citoyens, et je pense que le gouvernement doit opter pour le bon système.

That is why we underline "interim" in our submission. Unlike the interim fast pass, the Transport Canada secured clearance is biometric. It is a higher clearance and is faster. Putting it bluntly, if it is good enough to fly a plane into a foreign country, then it is good enough for a truck driver or a rail operator to cross the border without a big fuss. It is a better process all around. For example, the Ambassador Bridge could have pre-clearance built in. They like the Detroit River tunnel project at Windsor-Detroit because pre-clearance is built in. That kind of custom and duty cargo clearance allows things to move along like in a pipeline. The border aspect is eliminated.

It is better for our members because it protects the sovereignty of our country and our members' constitutional charter rights. As well, it will move goods more quickly. It is a win-win situation.

Senator Mercer: Windsor is an interesting place with its many crossings of the river. It is very important to the economy of this country. Let us back up from Windsor for a moment and consider the main feeder road into Windsor, Highway 401. We know how dangerous the last few miles of Highway 401 can be; there have been many major accidents in the past. Highway 401 does not end at the bridge or at the tunnel. Where do you think that Highway 401 should end? Even though that is a provincial responsibility, I think it does fit well in discussions about how the border crossings are managed.

Mr. Benson: Once at 2 a.m. I stood on a stretch of the road and watched the trucks go by. I can understand why people who live there are concerned. The truck drivers have to manage their huge beasts through a city. I am not a truck driver, but I have certainly ridden in semis. I am not an expert that way, but least I have been there.

The history, as I understand it, is that at one time that road was at the end of town. It was like a ring road. Of course the city has grown since then. It has been suggested that if the bilateral process has its way and we move the road out another couple of miles, sooner or later we will run into the same problem.

One reason the Detroit River tunnel project made sense, especially in the new transformation where they were planning to trench everything, was that it would clear up two problems. Clearly, the bridge must have something that gets at least trucks down there. I do not know about cars.

I asked our leadership there whether anyone had ever thought of trenching that road. The answer was yes, but the suggestion was turned down years ago. It would be wonderful if there were a

C'est pourquoi nous soulignons le mot « provisoire » dans notre exposé. Contrairement au laissez-passer rapide provisoire, les autorisations de sécurité de Transports Canada sont biométriques. Il s'agit d'un système plus rigoureux et plus rapide. Pour être parfaitement honnête, si le système est suffisamment bon pour pouvoir piloter un avion jusque dans un pays étranger, il doit l'être aussi pour qu'un camionneur ou une compagnie de chemin de fer puisse franchir la frontière sans problème. C'est un processus supérieur dans son ensemble. Par exemple, le pont Ambassador pourrait intégrer un système d'autorisations préalables. Si le projet du tunnel sous la rivière Detroit plaît autant à Windsor-Detroit, c'est parce que le système d'autorisation est intégré dedans. Ce type d'autorisation et de prédédouanement permet aux marchandises de s'écouler comme dans un pipeline. L'aspect frontalier est pratiquement éliminé.

Il est également préférable aux yeux de nos membres car il protège la souveraineté de notre pays et les droits constitutionnels de nos membres. Par ailleurs, il permet d'acheminer rapidement les marchandises. C'est une situation bénéfique pour tous.

Le sénateur Mercer : Windsor est un lieu intéressant avec autant d'ouvrages qui enjambent la rivière. Cela est très important pour l'économie de ce pays. Écartons-nous de Windsor un instant et examinons la principale route collectrice qui mène à Windsor, l'autoroute 401. Nous savons tous le danger que présentent les derniers kilomètres de l'autoroute 401; beaucoup d'accidents graves s'y sont produits par le passé. L'autoroute 401 ne prend pas fin au pont ou au tunnel. Où pensez-vous que l'autoroute 401 doive prendre fin? Même si cela relève du champ de compétence de la province, je ne pense pas que la question soit déplacée dans un débat sur la façon de gérer les postes-frontière.

M. Benson : Un beau jour, à 2 heures du matin, je me suis installé le long d'un tronçon de cette route pour regarder les camions passer. Je comprends maintenant pourquoi les gens qui vivent là sont inquiets. Les camionneurs doivent traverser toute une ville avec leurs énormes engins. Je ne suis pas camionneur de métier, mais il m'est arrivé de circuler dans des semi-remorques. Je ne suis pas expert en la matière, mais j'ai vécu l'expérience.

Si je ne m'abuse, jadis, l'autoroute 401 se trouvait à l'extrémité de la ville. C'était un peu comme un boulevard périphérique. Bien sûr, la ville s'est étalée depuis. D'aucuns ont suggéré que, si le processus bilatéral aboutit et que nous déplacions la route sur deux ou trois milles supplémentaires, tôt ou tard, nous connaîtrons le même problème.

La raison pour laquelle le projet du tunnel sous la rivière Detroit semblait si logique, surtout en vertu de la nouvelle transformation où l'on prévoyait de creuser la totalité de l'ouvrage, c'est qu'il devait permettre de remédier à deux problèmes. Manifestement, le pont doit présenter un attrait qui attire au moins les camions. Je ne sais pas ce qu'il en est des voitures.

J'ai demandé à nos dirigeants là-bas si quelqu'un avait jamais réfléchi à creuser la route. On m'a répondu oui, mais l'idée a été rejetée il y a des années. Quel bonheur s'il y avait un moyen de

way of getting at least truck traffic directly to the bridge. The tunnel would not be an issue because it would be straight in from the highway. I think that should be investigated.

Senator Mercer: You talked about the need for clearance. Were you suggesting that perhaps pre-clearance centres some distance from the bridges or tunnels could be put in place? That would be new. Now we have pre-clearance at airports and for rail travel, so why not have pre-clearance in truck travel? It might speed up the process of crossing bridges. I suggest it would also allow us to provide better security X-raying for many more trucks and would allow us to inspect more trucks without causing delays at the point of crossing.

Mr. Benson: I do not want to get into too much detail, but clearly the joint border with the pre-clearance with a secure access would be the absolute dream. If you could get a truck off the road in a secure manner into a marshalling yard or a yard that has joint custom clearance with the type of Transport Canada security clearance — biometric cards or pre-cleared cargo — you would still have the border but also a pipeline. I think that would be terrific.

People think that many of the bridges are maxed out. There seems to be a misconception that the bridges cannot handle traffic. That is not true. Even the Ambassador Bridge is not at capacity. It is not near capacity. Therefore, the problem is not with the actual physical facility. The big problem is in the throughput and what happens before or after. Those types of facilities would certainly help resolve much of this concern, making life for our members and truckers in general much easier.

Senator Mercer: We all know that the Teamsters Canada union represents many truck drivers. Do you represent other employees involved at any of the border crossings?

Mr. Benson: We have Teamsters Canada Freight and Tank Haul Division and Teamsters Canada Rail Conference. We represent many toll takers. On the other side of the border, Teamsters members will greet you. I am not sure whether you are referring to the customs and duty people at the border. We do not have them as members yet.

Senator Mercer: We have border crossings and bridges and tunnels. There are workers on them. You have talked about security on the bridges. There are security people on the bridges. Are some of those people members of Teamsters Canada?

Mr. Benson: Yes.

Senator Mercer: You mentioned that they would be the first responders in the event of an incident.

Mr. Benson: Yes. When there is an accident, they are the people who go out on the bridge.

Senator Mercer: Are they members?

Mr. Benson: Not all of them but most of them are members.

diriger au moins les camions directement vers le pont! Le tunnel ne pose pas de problème car on y aurait directement accès depuis la route. Je pense que la question mérite d'être étudiée.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé du besoin d'autorisations. Aviez-vous en tête l'aménagement peut-être de centres de prédédouanement à une certaine distance des ponts ou des tunnels? Ce serait là une idée nouvelle. Le prédédouanement existe aux aéroports et dans certaines gares ferroviaires; alors pourquoi ne pas l'appliquer aux transports routiers? Peut-être cela accélérerait-il le franchissement des ponts. Je pense également que cela permettrait l'inspection plus rigoureuse d'un plus grand nombre de camions sans causer des retards aux postes-frontière.

M. Benson : Je ne tiens pas à trop entrer dans les détails, mais, manifestement, une frontière conjointe dotée d'un système de prédédouanement avec un accès sécurisé serait un rêve absolu. Si vous pouviez faire passer un camion de la route à une cour de triage dotée d'un système conjoint de prédédouanement et du type d'autorisation de sécurité de Transports Canada, comme des cartes biométriques ou des marchandises prédédouanées — vous auriez toujours le poste-frontière, mais également un véritable pipeline. Ce serait la solution idéale.

Les gens pensent que beaucoup des ponts ont atteint leur niveau de saturation. On semble se faire une idée fausse selon laquelle les ponts ne peuvent accueillir toute cette circulation. C'est absolument faux. Même le pont Ambassador n'a pas atteint le maximum de sa capacité. Il en est loin. Ainsi donc, le problème n'est pas d'ordre physique. Le plus gros problème est la productivité et ce qui se passe avant ou après. Ces types d'installations contribueraient indéniablement à apaiser bon nombre de ces préoccupations et faciliteraient beaucoup la vie de nos membres et des camionneurs en général.

Le sénateur Mercer : Nous savons tous que Teamsters Canada représente un grand nombre de camionneurs. Représentez-vous également d'autres employés qui travaillent aux postes-frontière?

M. Benson : Il y a la division Freight and Tank Haul de Teamsters Canada et la Conférence ferroviaire Teamsters Canada. Nous représentons bon nombre des préposés au péage. De l'autre côté de la frontière, ce sont des membres de Teamsters qui vous souhaiteront la bienvenue. Je ne sais pas si vous voulez parler des douaniers à la frontière. Ils ne font pas encore partie de nos membres.

Le sénateur Mercer : Nous avons des postes-frontière et des ponts et des tunnels. Beaucoup de gens y travaillent. Nous avons parlé de la sécurité des ponts. Or, il y a des agents de sécurité sur les ponts. Certains de ces gens sont-ils membres de Teamsters Canada?

M. Benson : Oui.

Le sénateur Mercer : Vous avez dit qu'ils seraient parmi les premiers à intervenir en cas d'incident.

M. Benson : Effectivement. Lorsqu'il y a un accident, ce sont ces gens qui sont chargés d'intervenir sur le pont.

Le sénateur Mercer : Sont-ils membres de votre syndicat?

M. Benson : Pas tous mais la plupart d'entre eux.

Senator Mercer: I want to put this in the proper context. Your concern reaches beyond trucks. Is that right?

Mr. Benson: Yes.

Senator Mercer: You said a number of times that redundancy is important to security. I am coming to the conclusion, not a final conclusion, that one problem with this bill is that it will delay a project that addresses that very problem. The owners of the Ambassador Bridge have told this committee they are prepared to start construction of a second Ambassador Bridge very close to the existing one as soon as the environmental assessment is complete and they have received approval on the American side. They are waiting for approval from the Canadian side. This bill would delay that.

We have talked about regulations having to come forward. If Government of Canada, Government of Ontario or City of Windsor funds were not used, then someone would need to be willing to build a new structure, which helps increase the redundancy.

According to the owners of the Ambassador Bridge, they would maintain the old bridge, not necessarily as a utilized bridge but as a backup. They would ensure that it is in good structural condition so that if there were an incident, it would be an option to go back to the old bridge to allow commerce to continue. Do you not see that in this bill?

Mr. Benson: I am sorry, do I see what?

Senator Mercer: Do you see this bill not holding up that project?

Mr. Benson: I think this bill will certainly hold up the project. As I said repeatedly, the entire binational process and regulatory procedure going through will hold up the project. That is pretty clear.

Senator Mercer: I want to get more specific. You made reference a number of times to concerns about maintenance and safety. Are you or your members aware of any specific safety issues around infrastructure and maintenance? Obviously, there are day-to-day safety issues that are always faced at a border crossing.

Mr. Benson: It is not the infrastructure. If you are on the road, you are dodging cars and trucks. Obviously, if there are many large trucks with people trying to get around them and a person is out there with little pylons trying to accomplish something, the narrower the passage, the more likely safety is compromised. The issue is not about the maintenance. It is just a general safety concern where if people have been delayed for four hours and they see a road, they generally put their foot down and go. Our member may be standing on the bridge somewhere. It is not a pleasant thought.

Le sénateur Mercer : Je tiens à mettre cela en contexte. Vos préoccupations dépassent les simples camionneurs. Ai-je tort?

M. Benson : Non.

Le sénateur Mercer : Vous avez dit à plusieurs reprises que la redondance était importante pour la sécurité. J'en conclus, et il ne s'agit pas d'une conclusion finale, qu'un des problèmes de ce projet de loi est qu'il retardera un projet qui vise précisément à remédier à ce problème même. Les propriétaires du pont Ambassador ont déclaré devant ce comité qu'ils étaient prêts à entreprendre les travaux de construction d'un deuxième pont Ambassador juste à côté du pont existant dès qu'une évaluation environnementale serait terminée et qu'ils auraient reçu l'autorisation du côté américain. Ils attendent l'autorisation du côté canadien. Or, ce projet de loi retardera le processus.

Nous avons parlé des règlements à venir. Si l'on n'avait pas recours au financement du gouvernement du Canada, du gouvernement de l'Ontario ou de la ville de Windsor, il faudrait alors que quelqu'un soit désireux de construire un nouvel ouvrage, ce qui contribue à accroître la redondance.

Selon les propriétaires du pont Ambassador, ceux-ci sont prêts à préserver l'ancien pont, pas forcément pour l'utiliser, mais comme ouvrage de secours. Ils s'assureront qu'il est en bon état structural de sorte que, s'il y a un incident, il sera possible de réutiliser l'ancien pont pour ne pas interrompre les échanges commerciaux. Vous ne voyez pas cela dans le projet de loi?

M. Benson : Excusez-moi, que suis-je censé voir?

Le sénateur Mercer : Estimez-vous que ce projet de loi empêche la réalisation de ce projet?

M. Benson : Je pense en effet qu'il retardera le projet. Comme je l'ai dit à maintes reprises, tout le processus binational et la procédure de réglementation retarderont le projet. Cela est parfaitement limpide.

Le sénateur Mercer : J'aimerais entrer un peu plus dans les détails. Vous avez fait un certain nombre d'allusions à vos préoccupations au sujet de l'entretien et de la sécurité. Vous ou l'un de vos membres êtes-vous au courant de problèmes de sécurité précis au sujet des infrastructures et de l'entretien? Manifestement, chaque jour, un poste-frontière est exposé à des problèmes de sécurité.

M. Benson : Il ne s'agit pas des infrastructures. Si vous vous trouvez sur la route, vous devez esquiver des voitures et des camions. Manifestement, s'il y a un grand nombre de gros camions et toutes sortes de gens qui s'efforcent de les esquiver et qu'il y a au milieu de tout cela une personne avec de petits pylônes qui essaie de faire quelque chose, plus le passage est étroit, plus la sécurité risque d'être compromise. Il ne s'agit pas d'une question d'entretien. Il s'agit tout simplement d'une préoccupation de sécurité car, lorsque des gens ont dû subir un retard de quatre heures et qu'ils voient tout d'un coup le champ libre, ils appuient généralement sur le champignon pour aller plus vite. Or, notre petite personne avec les pylônes peut se trouver sur le pont, ce qui est une éventualité peu enviable.

Senator Eyton: I have a supplementary question. The bill itself will not cause any delay, although we have heard a variety of concerns. In fact, we have heard from the operators of the Ambassador Bridge that they were concerned that under the bill, and perhaps under regulations yet to be tabled, those items could cause delay.

You were stronger in your assertion. You referred to pulling, in effect, two projects. I take it one of them was the tunnel and the other was the Ambassador Bridge and the improvements we talked about. Pulling the projects speaks to the owners or operators taking them off the table, but that is not the case. What did you mean by your reference to pulling?

Mr. Benson: Perhaps as working class guys, we use that language.

As I understand the binational process, they are basically looking for somewhere to put something. Those two particular projects were one with the binational process as a side set. We were looking at something else.

Again, what does that mean for a private enterprise if they choose to go ahead? I am not sure. I think this bill rightly gives the minister a lot of authority. I am not disputing that. I think it is important that that authority is there.

Certainly those two projects were kind of parked. Perhaps "parked" is the right word. They have decided to look elsewhere.

To give you a bit of background, the whole binational process is a Ping-Pong ball: we have Windsor upset about a particular location, and we have downstream mayors saying not in our back yard. We have someone else passing legislation not here, not there, not somewhere else. For Canada it is pretty important that we have throughput from all auto plants and other industry moving down that highway. I am not convinced that under this process I will see something built in my lifetime. If you can tell me that this bill will get something, through then yahoo!

Senator Eyton: Assuming that the regulations are prompt and that there are discussions along the way, do they need to delay any of these projects?

Mr. Benson: No. Just from my experience dealing with government regulations and the regulatory process, it can be often time consuming and more battles are fought over there than are fought before these committees. Again, if it is a fast process and moves forward, from day one we have always said this bill was really just a continuation of peace, order and good governance. It is something that probably should have been there a long time ago. We were not complaining about it under the previous government, we are not complaining about it under the new government. We are just raising some of the issues and

Le sénateur Eyton : J'ai une autre question. Ce n'est pas le projet de loi proprement dit qui entraînera le moindre retard, même si nous avons entendu exprimer plusieurs inquiétudes à ce sujet. De fait, nous avons entendu les administrateurs du pont Ambassador déclarer craindre qu'en vertu du projet de loi, et vraisemblablement des règlements qui seront élaborés, que ces éléments n'entraînent des retards.

Votre déclaration est encore plus forte. Vous mentionnez en fait le retrait de deux projets. Si je ne m'abuse, dans un cas il s'agit du tunnel et dans l'autre du pont Ambassador, et des améliorations dont nous avons parlé. Le retrait des projets concerne les propriétaires ou administrateurs qui les retirent de la table, mais ce n'est pas le cas. Que vouliez-vous dire lorsque vous avez fait allusion à ce retrait?

M. Benson : Peut-être est-ce le langage que nous employons dans la classe ouvrière.

Si je comprends bien le processus binational, ce que l'on recherche dans le fond, c'est un endroit où aménager quelque chose. Ces deux projets en particulier avaient précisément pour toile de fond le processus binational. Nous recherchons quelque chose d'autre.

Une fois de plus, qu'est-ce que cela signifie pour une entreprise privée si elle décide d'aller de l'avant? Je n'en suis pas sûr. À mon avis, ce projet de loi confère au ministre beaucoup de pouvoirs. Ce n'est pas cela que je conteste, car je pense qu'il est important que ces pouvoirs soient là.

Indéniablement, ces deux projets ont été en quelque sorte mis en veilleuse. On a décidé d'aller voir ailleurs.

Pour mettre les choses en contexte, tout le processus binational est un peu comme une balle de ping-pong : d'une part, Windsor est mécontente d'un endroit en particulier et il y a les maires en aval qui n'en veulent pas dans leur basse-cour. Et il y a quelqu'un d'autre qui adopte une loi non pas ici, non pas là-bas ni nulle part ailleurs. Pour le Canada, il est important que la circulation soit fluide autant pour les constructeurs automobiles que d'autres industries qui empruntent la route. Je ne suis pas du tout convaincu qu'en vertu de ce processus, on construise quoi que ce soit de mon vivant. Si vous arrivez à me convaincre que ce projet de loi aboutira à quelque chose, alors je vous félicite!

Le sénateur Eyton : À supposer que les règlements soient établis rapidement et qu'il y ait des discussions en cours, est-il vraiment nécessaire de retarder l'un de ces projets?

M. Benson : Non. D'après l'expérience que j'ai du processus de réglementation gouvernemental, la tâche est souvent fastidieuse et un plus grand nombre de batailles sont livrées en cours de route que celles qui le sont devant les comités. À nouveau, si le processus est rapide et qu'il avance vite, dès le premier jour, nous avons toujours affirmé que ce projet de loi était en fait un moyen de maintenir la paix, l'ordre et la saine gouvernance. C'est sans doute un texte qui aurait dû être adopté il y a longtemps. Nous n'avons pas porté plainte sous l'ancien gouvernement et nous n'avons pas l'intention de le faire sous l'administration actuelle.

concerns. Of course it is up to bodies like this to decide what to do with it.

Senator Mercer: Prompt regulation may be an oxymoron. I want to go back to one of my first questions about Highway 401. In reviewing my notes, I do not think we came to a conclusion as to where you think Highway 401 should go. Are you saying it should go to the Detroit River tunnel project? Should it go to the Ambassador Bridge or should it go to one of the other crossings?

Mr. Benson: That is up to the private sector or the government to determine. If the government does decides to build a bridge going around Windsor, whether or not truckers will use it is another question. I am not an expert in urban planning. I will say that if I lived in Windsor I would like a way for trucks to get to the tunnel or somewhere so that they were not going down Huron Church Road every day. A better means of accessing that route would be helpful.

Senator Mercer: Your answer is that you do not really care which crossing it goes to, but if you were a resident of Windsor you would want it to go to a crossing as opposed to going around the city as it does now. Is that right?

Mr. Benson: Did you say around the city? It goes through the middle of the city.

Senator Mercer: I am talking about Highway 401.

Mr. Benson: Again, whether it is a private sector solution or a public sector solution, or a triple P or a quadruple P or whatever is determined, it is going to get done. I love all those terminologies these days. That is a decision that the minister, the governments at different levels, Detroit and God knows who else will make. When they make that decision, we will determine whether or not there is any will to do something about the route. I am not a mind reader. I really do not know. I have spent more than a few days down there and have come away no brighter or than when I first arrived.

Senator Mercer: We share your frustration.

Mr. Benson: Thank you.

Senator Tkachuk: I am not sure whether it is myth or reality, but sometimes you have to watch these things. Senator Mercer raised a legitimate concern regarding the bridge itself. You intimate that the project itself would be held up for some reason because of this bill. I am not really quite sure what that means, but you had also said that it was not the bridge itself that was a problem; it was the marshalling area, the customs clearance are and so on.

Mr. Benson: Yes.

Senator Tkachuk: Perhaps the bridge should be held up. If you say it is not the bridge then it must be something else. Maybe someone else's light bulb went off and they asked why we are

Tout ce que nous faisons, c'est de soulever certaines questions et préoccupations. Bien sûr, il appartient à des comités comme celui-ci de décider quoi faire.

Le sénateur Mercer : Une réglementation rapide est sans doute un oxymore. J'aimerais en revenir à l'une de mes premières questions sur l'autoroute 401. En examinant mes notes, je ne pense pas que nous ayons décidé de là où l'autoroute 401 doit aboutir. Pensez-vous qu'elle doive aboutir au projet de tunnel sous la rivière Detroit? Doit-elle aller jusqu'au pont Ambassador ou à l'un des autres ouvrages de franchissement?

M. Benson : C'est au secteur privé ou au gouvernement d'en décider. Si le gouvernement décide de bâtir un pont en contournant Windsor, encore faudrait-il savoir si les camionneurs l'emprunteront. Je ne suis pas spécialiste de l'urbanisme. Tout ce que je sais, c'est que, si je vivais à Windsor, j'aimerais que l'on trouve un moyen pour que les camions puissent se rendre jusqu'au tunnel ou ailleurs sans emprunter chaque jour le chemin de Huron Church. Un moyen de contourner cet itinéraire serait utile.

Le sénateur Mercer : Ce que vous dites, c'est que vous vous moquez pas mal de l'ouvrage de franchissement auquel l'autoroute 401 doit aboutir, mais que, si vous habitiez Windsor, vous aimeriez que l'autoroute 401 aboutisse à un ouvrage de franchissement au lieu de contourner la ville comme c'est le cas actuellement. Vous ai-je bien compris?

M. Benson : Avez-vous dit contourner la ville? La route traverse la ville en plein milieu.

Le sénateur Mercer : Je vous parle de l'autoroute 401.

M. Benson : Au risque de me répéter, peu importe qu'il s'agisse d'une solution du secteur privé ou du secteur public, ou d'un triple P ou d'un quadruple P, il faut que les choses se matérialisent. J'adore la terminologie d'aujourd'hui. C'est une décision que le ministre, les différents ordres de gouvernement, Detroit et Dieu sait qui d'autre devront prendre. Et, lorsqu'ils prendront cette décision, nous verrons alors s'il y a la moindre volonté de s'occuper de l'itinéraire. Je ne lis pas dans les esprits. Je ne sais vraiment pas. J'ai passé quelques jours là-bas et n'en ai pas tiré plus d'enseignements qu'au moment de mon arrivée.

Le sénateur Mercer : Nous comprenons votre contrariété.

M. Benson : Merci.

Le sénateur Tkachuk : Je ne sais pas si c'est un mythe ou une réalité, mais il faut parfois surveiller ces choses de près. Le sénateur Mercer a soulevé une préoccupation légitime au sujet du pont proprement dit. Vous insinuez que le projet sera retardé pour une raison quelconque à cause de ce projet de loi. Je ne sais pas au juste ce que vous voulez dire, mais vous avez également affirmé que le problème ne tenait pas tant au pont qu'au secteur de triage, au passage de la douane, ou autre.

M. Benson : Effectivement.

Le sénateur Tkachuk : Peut-être faut-il retarder la construction du pont. Si vous dites que ce n'est pas le pont, ce doit être quelque chose d'autre. Peut-être que l'ampoule de quelqu'un d'autre a

building the bridge. Maybe we should speed up the customs process and move traffic through quicker. We do not really know that, do we. Or do you know that?

Mr. Benson: Most the bridges are 60 years, 70 years or 80 years old. Maybe the owner is concerned that the bridge will not hold up much longer.

We spend a lot of time studying and analyzing cross-border issues. It is critical to a transportation union, to our contractors and our employers. There is no one-off quick solution. Many items are on the table; it is a big pot of stew.

With regard to redundancy, I have heard that the owners of Ambassador Bridge want to twin or replace the bridge. I have heard half a dozen different concepts of what they want to do. That becomes part of the stew. At the end of this long process we are tied into, do we have a project ready to be built? No. Do I foresee one? Not in my lifetime. I hope I am wrong. I would love to come back here next year and say I was wrong, but I just do not think so.

When do you replace the capital stock? After 60 years or 80 years? I am not an expert on bridges. I assume that the Ambassador Bridge people and the Blue Water Bridge people are experts in their field and would know better than I. When I talk about redundancy, I talk about a simple fact, and I really do not want to talk about it in public, but if one bridge goes down, right now, we are in deep trouble. I am not talking about maintenance and repairs.

For redundancy, we might need more options than we have on the table now. Ambassador Bridge is an option. A Detroit River tunnel project is an option. This binational bridge is an option. Then of course we get into issues about private sector versus public sector competition; I will let everyone else deal with that.

We are talking about redundancy from perspective of security. So much of our economy is tied up in one basket, and we are doing a bang-up job. It has taken a long time. I am sure the trucking sector and other people feel that we need more. That is more my concern. It is not an attack on the bill. We just have to go further. We need more.

Senator Tkachuk: In other words, the status quo has produced the situation we have now.

Mr. Benson: Correct.

Senator Tkachuk: This bill is attempting to change the status quo. Whether it will or not only time will tell. I do not know that.

Mr. Benson: I would agree.

brûlé et que cette personne s'est demandé pourquoi nous construisions ce pont. Peut-être devrions-nous accélérer le passage de la douane pour fluidifier la circulation. Nous ne le savons pas vraiment. Vous, le savez-vous?

M. Benson : La plupart des ponts sont âgés de 60, 70 ou 80 ans. Peut-être que leurs propriétaires craignent qu'ils ne tiennent pas le coup encore très longtemps.

Nous passons beaucoup de temps à étudier et à analyser les questions transfrontalières. Cela revêt une importance cruciale pour un syndicat des transports, pour nos entrepreneurs et nos employeurs. Il n'y a pas de solution miracle. Il y a beaucoup d'éléments sur la table; la marmite est pleine.

Pour ce qui est de la redondance, j'ai entendu dire que les propriétaires du pont Ambassador voulaient le doubler ou le remplacer. J'ai entendu une demi-douzaine d'idées différentes sur ce qu'ils voulaient faire. Et tout cela entre dans la marmite de notre ragoût. Au bout de ce long processus auquel nous sommes astreints, avons-nous un projet prêt à construire? Non. En aperçoit-on un à l'horizon? Certainement pas de mon vivant. J'espère avoir tort. J'aimerais pouvoir me représenter devant vous l'an prochain et vous dire que j'avais tort, mais je ne pense pas que ce sera le cas.

Quand est-ce que vous remplacez le capital social? Au bout de 60 ans ou de 80 ans? Je ne suis pas spécialiste des ponts. Je présume que les administrateurs du pont Ambassador et ceux du pont Blue Water sont experts dans leur domaine et qu'ils seraient mieux en mesure de répondre à cette question. Lorsque je parle de redondance, je parle d'un élément fort simple, mais je ne tiens pas vraiment à en parler en public, à savoir que, si un pont s'effondre aujourd'hui même, nous serons vraiment dans le pétrin. Je ne parle pas d'entretien ni de réparations.

Pour ce qui est de la redondance, sans doute avons-nous besoin d'un plus grand nombre d'options que celles qui sont sur la table en ce moment. Le pont Ambassador est une option. Un projet de tunnel sous la rivière Detroit est une autre option. Ce pont binational est une option. Et bien entendu nous nous heurtons au problème de la concurrence entre le secteur privé et le secteur public; je vous laisserai régler cette question.

Nous parlons de redondance dans l'optique de la sécurité. Une grande partie de notre économie se trouve dans un même panier et nous devons rétablir les choses. Cela nous a pris un certain temps. Je suis sûr que le secteur du camionnage et d'autres gens pensent que nous avons besoin de plus que cela. C'est cela qui m'inquiète plus. Ce n'est pas un reproche que j'adresse à ce projet de loi. Nous devons tout simplement aller plus loin et obtenir davantage.

Le sénateur Tkachuk : En d'autres termes, le statu quo a abouti à la situation dans laquelle nous nous retrouvons.

M. Benson : C'est exact.

Le sénateur Tkachuk : Ce projet de loi cherche précisément à modifier le statu quo. Seul le temps nous dira s'il y parviendra. Je n'en sais rien.

M. Benson : Je partage votre avis.

Senator Tkachuk: However, that is what we have been told. The bill attempts to change the status quo. Maybe there is an easier and quicker way to do business rather than the present system, which seems to have caused the situation we have today regarding redundancy, security, and all of those other issues. There is not one place that everyone is dealing with only those issues.

Mr. Benson: I think it does change the status quo. It clearly changes the status quo and we think that is a good thing because at end of the day, tied into a binational process with hold-ups, hiccups, burps and with several sections of different departments all dealing with the pot of stew, we are one of the few voices coming forward and asking what are we serving today.

I think this bill is part of the puzzle. I will give them that; it is certainly part of the puzzle. It is about time that this has the potential, but given the world that we view, I am not sure whether that potential will see reality. If it does I will be the first to take my hat off and say thank you very much.

The bill would change the status quo. I am not sure that the status quo we have is changeable without a lot of political energy and will.

Senator Tkachuk: I am always a pessimist about these matters as well.

Mr. Benson: I have spent 20 years doing this; I am a little pessimistic.

Senator Tkachuk: Nonetheless, it cannot get any worse.

Senator Munson: That is why you have used the word "reluctant." I think you said, "We are reluctantly satisfied with the bill as it stands." You say the bill is timely; you think the bill is needed. Is that the specific part of why you say you are reluctant in your answers to Senator Tkachuk?

Mr. Benson: How many times have I seen legislation that looks good on paper? I have described the status quo and the problems we are facing. From Teamsters Canada's perspective, it is part of our duty to come here to talk about something broader than our membership. We are known for that.

What happens at that border and with those bridges or tunnels or whatever is built is absolutely critical to the manufacturing sector and the economy in Ontario, Quebec and elsewhere. This is not a trivial item; it is extremely important. How we deal with customs, duty, the clearances — these are all vitally important to our national economy.

I am not sure that at the end of the day this bill, in and of itself, will deal with the breadth of the issue. It is one little chunk and that is good, but with regulations and other legislation we would

Le sénateur Tkachuk : C'est du moins ce que l'on nous a dit. Le projet de loi cherche à modifier le statu quo. Peut-être y a-t-il un moyen plus facile et plus rapide d'agir que le système actuel, qui semble avoir abouti à la situation que nous connaissons aujourd'hui en ce qui concerne la redondance, la sécurité et toutes ces autres questions. Il n'y a pas un seul endroit où tout le monde traite uniquement de ces questions.

M. Benson : Je pense qu'effectivement il modifie le statu quo. Il le modifie clairement et nous estimons que c'est une bonne chose car, au bout du compte, coincés dans un processus binational qui retarde les choses, qui marque des hésitations et où plusieurs segments de différents ministères s'occupent tous de la même marmite, nous sommes l'une des rares voix à s'exprimer et à demander à quoi nous servons aujourd'hui.

Je crois que ce projet de loi fait partie du casse-tête. Je vous l'accorde, c'est un élément du casse-tête. Je crois qu'il a du potentiel, mais, compte tenu du monde où nous vivons, je ne suis pas sûr que ce potentiel se matérialisera jamais. S'il se matérialise, je serai le premier à lui lever mon chapeau et à lui dire merci beaucoup.

Le projet de loi modifiera le statu quo. Mais je ne suis pas certain que le statu quo soit modifiable si l'on n'y met pas beaucoup d'énergie et de volonté politique.

Le sénateur Tkachuk : Je suis moi aussi toujours pessimiste au sujet de ces questions.

M. Benson : Cela fait 20 ans que je consacre mon temps à cela; je suis un peu pessimiste.

Le sénateur Tkachuk : Vous avouerez tout de même que la situation ne peut pas empirer.

Le sénateur Munson : C'est la raison pour laquelle vous avez employé le mot « à contrecœur ». Je crois que vous avez dit : « C'est à contrecœur que nous sommes satisfaits du projet de loi tel quel. » Vous dites que le projet de loi arrive à point nommé; et vous pensez qu'il est nécessaire. Est-ce la raison pour laquelle vous affirmez devant le sénateur Tkachuk qu'il vous donne satisfaction à contrecœur?

M. Benson : Combien de fois pensez-vous que je vois un texte de loi qui a de l'allure sur le papier? J'ai décrit le statu quo et les problèmes auxquels nous sommes confrontés. Dans l'optique de Teamsters Canada, il nous appartient de comparaître ici pour parler de quelque chose de plus que de nos membres. Nous sommes connus pour cela.

Ce qu'il advient de la frontière et de ces ponts ou tunnels ou ce que l'on décidera finalement de bâtir revêt une importance névralgique pour le secteur manufacturier et pour l'économie de l'Ontario, du Québec et d'ailleurs. Ce n'est pas du tout une question triviale, mais au contraire extrêmement importante. La façon dont nous abordons les douanes, les droits de douane, les autorisations, tout cela revêt une importance vitale pour l'économie nationale.

Je ne suis pas certain qu'au bout du compte, ce projet de loi traitera du dossier dans son intégralité. Ce n'est qu'un petit morceau et cela vaut mieux, mais, en ce qui concerne les

like to see the rest of the chunk before we cheer from the heavens. Is it a bad bill? No. Does it address something that needs to be addressed? Yes. Is it a step forward? Yes. Does it answer all the issues? No. However, to be fair, even under the previous government, was the intention to deal with all the issues? The answer is no. My response is, "What a pity."

règlements et d'autres textes législatifs, nous aimerions voir le reste du morceau avant de nous émerveiller. Est-ce un mauvais projet de loi? Absolument pas. Aborde-t-il quelque chose qu'il faut régler? Oui. Marque-t-il un pas en avant? Incontestablement. Répond-il à toutes les questions? Non. Mais, pour être juste, même sous l'administration précédente, l'intention était-elle vraiment de régler toutes les questions? La réponse est non. Et ma réponse est : « Quel dommage. »

Senator Munson: Dealing with the key goods and services, you have an interesting idea, because you talk about what could happen if the border were closed. What goods and services would you see as essential if the bridge went down or one border was closed because of a 9/11-type of incident? What things should continue to flow to keep the two economies humming? Do you have a shopping list of three or four items?

Le sénateur Munson : À propos des principaux biens et services, vous avez là une idée intéressante, car vous parlez de ce qui pourrait advenir si la frontière était fermée. Quels produits et services jugez-vous essentiels si le pont devait s'effondrer ou qu'un poste-frontière devait fermer à cause d'un incident du type de celui qui s'est produit le 11 septembre? Quels biens doivent continuer à circuler pour maintenir les deux économies à flot? Avez-vous une liste de trois ou quatre articles?

Mr. Benson: It is not that. I do not know about you, but to me the tomatoes do not taste good anymore. They come a long way. It is not our fault; it is just the way it is done. I do not think there is a problem with stuff coming into Canada. That will not be an issue; food will come, goods will come. To put it in perspective, one local in Ontario has two or three thousand members who do nothing but haul cars and car parts around. A part crosses that border four, five, or six times before it gets used. Do we really want Ford, Chrysler and all those companies to shut down? I mean, the just-in-time delivery system is just in time. We were talking to one of your researchers about that issue in a separate matter, but that is what we are stuck with today.

M. Benson : Cela n'a rien à voir. Je ne sais pas ce que vous en pensez, mais, pour moi, les tomates n'ont plus aucun goût de nos jours. Elles parcourent d'immenses distances. Ce n'est pas notre faute; c'est la façon dont les choses se font aujourd'hui. Je ne pense pas qu'il y ait de problème avec ce qui entre au Canada. Ce n'est pas là la question; les aliments continueront d'arriver, de même que les biens de consommation. Pour mieux situer tout cela, une section locale de l'Ontario compte 2 000 ou 3 000 membres qui ne font rien d'autre que transporter des voitures et des pièces automobiles un peu partout. Une pièce franchit cette frontière quatre, cinq ou six fois avant d'être mise en place. Souhaitons-nous vraiment que Ford, Chrysler et toutes ces compagnies ferment boutique? Ce que je veux dire, c'est que le système de livraison juste à temps est précisément juste à temps. Nous avons parlé à l'un de vos chercheurs au sujet de cette question dans un débat distinct, mais c'est précisément ce qui nous coince aujourd'hui.

If a bridge goes down, it is a minor inconvenience whether or not you get your brand of water. However, for the country, it is a major crisis if plants are shut down for any meaningful length of time. I like Medicare, I like those plants. There is a domino or ripple effect. It is very critical that there is at least one place where those types of vehicles can cross all day long, so that hundreds of thousands of people are not laid off. Instead of a minister standing up and being proud of his budget surplus he says, "Oops, I have a deficit today." It is very important.

Si un pont s'effondre, la gêne est minime si vous arrivez à vous procurer ou non votre marque d'eau préférée. Mais, pour le pays, il s'agit d'une crise profonde si des usines doivent fermer pendant longtemps. J'aime l'assurance-maladie, et j'aime ces usines. Il y a une réaction en chaîne ou un effet de ricochet. Il est indispensable qu'il y ait au moins un endroit où ces types de véhicules puissent franchir la frontière tout au long de la journée, pour que des centaines de milliers de citoyens ne perdent pas leur emploi. Plutôt que de voir un ministre se féliciter de son excédent budgétaire, j'en préfère un qui dise : « Malheur! nous essuyons un déficit aujourd'hui. » Cela est très important.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation this morning. You say you are generally satisfied with the bill and have no major concerns.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de votre exposé de ce matin. Vous affirmez être généralement satisfait de ce projet de loi et ne pas avoir de préoccupations majeures.

Of course, one concern from the union's point of view is always the safety and security of your members. You described a typical situation of a motorist delayed for four hours finally getting an open lane and driving quickly, which does pose a risk to people working on the roads or bridges. Beyond that general concern, do you have any underlying concerns about the safety and security of your members?

Bien sûr, une préoccupation des syndicats a toujours trait à la sécurité et à la sûreté de leurs membres. Vous avez décrit une situation où un automobiliste est retardé pendant quatre heures avant de se retrouver devant une route parfaitement libre et de se mettre à conduire très vite, ce qui présente un risque pour les gens qui travaillent sur les routes ou les ponts. En dehors de cette préoccupation d'ordre général, avez-vous d'autres préoccupations au sujet de la sécurité et de la sûreté de vos membres?

If a new bridge were built, are there measures that could be taken to improve the safety and security of your members?

Mr. Benson: We are privileged and honoured to represent workers and we are always concerned about our membership. We grieve when someone dies on the job; we grieve when they die for some other reason. Over all, the answer is no. Generally I have not heard a lot of concerns or problems about that.

Regarding your second question, I understand they will spend about $1 billion rebuilding the Centre Block.

Senator Dawson: At exactly the same time as the bridge.

Mr. Benson: About the same time as the bridge. They have do rebuild it and fix it because of all the modern codes and requirements. If it were not a heritage building they would tear it down and build a new one. Those structures were built some 60 or 80 years ago. I sincerely hope that in this post-9/11 world the technology and engineering that would go into a new bridge or tunnel would take safety and security issues into consideration and thus minimize or reduce the likelihood of an incident.

Of course, because of changes to the size and weight of vehicles, they could build something that would be for today, perhaps for a few years down the road, something that would be better, would require less maintenance and would be all in all a more satisfactory experience. Senator, it would be similar to your buying a 100-year-old heritage home or something brand new. We both have a choice, and one is a little easier to look after than the other. There are advantages to having a new product. Again, I am not an engineer, not running the business. I am just relating my personal opinion.

Senator Zimmer: It is always relative, as far as new versus old, and it is an ongoing situation.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson, for your presence here today. Feel free to send us more information.

Senator Mercer: Before we adjourn, we have had several references by witnesses to security issues, some of which we have not been able to talk about on the public record. Would it be advisable to ask Public Safety and Emergency Preparedness Canada to have someone come see us, either to brief us or to answer questions? There are some questions we have not asked and have been hesitant to ask.

The Chairman: Tomorrow we are having people from Transport Canada; maybe at the same time someone from that department could attend the meeting and answer questions.

Senator Mercer: Yes.

Si un nouveau pont était bâti, y a-t-il des mesures à prendre pour renforcer la sécurité et la sûreté de vos membres?

M. Benson : Nous avons le privilège et l'honneur de représenter des travailleurs et nous nous préoccupons toujours de leur bien-être. Nous déplorons que quelqu'un meure au travail; nous déplorons chaque fois que quelqu'un meurt pour une autre raison. En général, la réponse est non. Je n'ai pas entendu exprimer beaucoup de préoccupations ou de problèmes à ce sujet.

Pour ce qui est de votre deuxième question, je crois comprendre que l'on dépensera environ un milliard de dollars pour reconstruire l'édifice du Centre.

Le sénateur Dawson : Exactement au même moment que le pont.

M. Benson : À peu près en même temps que le pont. Celui-ci doit être reconstruit et réparé conformément à tous les codes et aux exigences modernes. S'il ne s'agissait pas d'un ouvrage à valeur patrimoniale, il suffirait de le démolir et d'en construire un autre à la place. Mais ces ouvrages ont été construits et il y a 60 ou 80 ans. J'espère sincèrement que, dans l'univers postérieur aux événements du 11 septembre, la technologie et l'ingénierie qui entreront dans un nouveau pont ou un nouveau tunnel tiendront compte des questions de sécurité et de sûreté et minimiseront ainsi ou atténueront les chances d'un incident.

Bien sûr, en raison de la modification des dimensions et du poids des véhicules, on pourrait construire quelque chose d'adapté aux besoins d'aujourd'hui, mais qui, peut-être d'ici quelques années, nécessitera moins de travaux d'entretien et constituera dans l'ensemble une expérience plus satisfaisante. Sénateur, c'est comme si vous essayiez d'acheter une maison à valeur patrimoniale construite il y a un siècle ou une maison flambant neuve. Nous avons tous les deux le choix, et l'un est un peu plus facile d'entretien que l'autre. Il y a certes des avantages à acheter un produit neuf. À nouveau, je ne suis pas ingénieur, pas plus que je ne dirige une entreprise. Je ne fais qu'exprimer une opinion personnelle.

Le sénateur Zimmer : Tout est relatif, l'ancien par rapport au neuf, et c'est une situation permanente.

La présidente : Merci, monsieur Benson, d'avoir été présent aujourd'hui parmi nous. N'hésitez pas à nous envoyer de plus amples renseignements.

Le sénateur Mercer : Avant que nous ne levions la séance, plusieurs témoins ont fait allusion à des questions de sécurité, et nous n'avons pas pu aborder certaines d'entre elles dans un débat public. Pensez-vous qu'il soit souhaitable de demander à Sécurité publique et Protection civile Canada de nous envoyer quelqu'un soit pour nous renseigner, soit pour répondre à ces questions? Il y a certaines questions que nous n'avons pas posées ou que nous avons hésité à poser.

La présidente : Demain, nous entendrons des membres de Transports Canada; peut-être qu'en même temps, un membre de ce ministère pourrait assister à la réunion et répondre aux questions.

Le sénateur Mercer : Effectivement.

The Chairman: I will add it to the list tomorrow.

We will adjourn until tomorrow afternoon at 6:15. Thank you very much.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, December 6, 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 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

The Chairman: Tonight, we are dealing with Bill C-3, respecting international bridges and tunnels.

Our witnesses from Transport Canada are Ms. Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs; Mr. Brian Hicks, Director, Bridge Policy and Programs; and Mr. Alain Langlois, Counsel, Legal Services.

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs, Transport Canada: My colleagues and I wish to thank the Senate committee for inviting us back to speak to you about Bill C-3. We have listened carefully to the presentation made by stakeholders and your questions to them. We would like to take this opportunity to discuss some of the issues that have been raised and then answer any questions that you may have.

We would like to discuss the issues by categories. Windsor was a prominent issue discussed, so we will start there.

Much of the discussion of the committee has focused on Windsor and the Windsor border issues. This is not surprising. About 25 per cent of Canada's trade with the U.S. passes through Windsor and the international bridge and tunnels that support this trade are important infrastructure. To complicate matters, there are several ongoing initiatives — federal, state, provincial, municipal and private — that seek to offer solutions to the border, traffic and infrastructure problems that exist in the area. I would like to focus on two such initiatives, with the goal of clearing up some misunderstandings that may have occurred during these hearings.

The first of these initiatives is the Border Transportation Partnership, which was established in 2000. This is a binational body that includes Transport Canada, the Ontario Ministry of Transportation, the United States Federal Highway Administration, and the Michigan Department of Transportation. There are four bodies of government involved in this initiative, and their goal is to develop a long-term strategy to deal with border issues in the Windsor-Detroit area.

La présidente : J'ajouterai cela à l'ordre du jour de demain.

Nous allons lever la séance jusqu'à demain après-midi à 18 h 15. Merci beaucoup.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 6 décembre 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 15 pour examiner le projet de loi.

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

[*Traduction*]

La présidente : Ce soir, nous examinons le projet de loi C-3 concernant les ponts et tunnels internationaux.

Nos témoins de Transports Canada sont Mme Evelyn Marcoux, directeur général, Programmes des infrastructures terrestres, M. Brian Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts, et M. Alain Langlois, avocat, Services juridiques.

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres, Transports Canada : Mes collègues et moi remercions les membres du comité sénatorial de nous avoir réinvités pour parler du projet de loi C-3. Nous avons écouté attentivement les exposés des intervenants et les questions que vous leur avez posées. Nous aimerions saisir l'occasion pour traiter de certaines des questions qui ont été soulevées, puis nous répondrons à vos questions.

Nous aimerions aborder les questions par catégories. Windsor était une question importante, alors nous commencerons par celle-là.

La majeure partie des discussions du comité ont porté sur Windsor et sur les problèmes frontaliers à Windsor. Cela n'est pas surprenant. Environ 25 p. 100 des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis passent par Windsor, et les ponts et tunnels internationaux par lesquels transitent ces échanges constituent une infrastructure importante. Pour compliquer les choses, plusieurs initiatives ont été mises en oeuvre — par des organismes fédéraux, provinciaux, municipaux, d'État et du secteur privé — afin d'offrir des solutions aux problèmes que connaît la région en ce qui concerne la frontière, la circulation et l'infrastructure. J'aimerais traiter particulièrement de deux de ces initiatives afin de clarifier les malentendus qui ont pu survenir durant l'audience.

La première initiative est le Partenariat frontalier pour le transport, qui a été créé en 2000. Il s'agit d'un partenariat binational formé de Transports Canada, du ministère des Transports de l'Ontario, de la Federal Highway Administration des États-Unis et du département des transports du Michigan. Quatre organismes gouvernementaux prennent part à cette initiative, dont le but est d'élaborer une stratégie à long terme pour résoudre les questions relatives aux passages frontaliers dans la région de Windsor-Detroit.

In pursuit of this goal, the partnership team identified the need for additional cross-border capacity, and established the Detroit River International Crossing study, DRIC. DRIC is the son of that initiative, and it was created to help assess the additional capacity that is needed in Windsor. It is a formal environmental assessment process that is required by federal, state, and provincial legislation, to review the environmental impacts of all possible options. DRIC is a highly consultative process, and extensive consultations with stakeholders have been held and are ongoing.

Pour atteindre ce but, les membres ont indiqué qu'il fallait accroître la capacité transfrontalière et ont entrepris une étude sur le passage international de la rivière Detroit (PIRD). Le PIRD (en anglais DRIC) est le fruit de cette initiative et a été créé pour permettre d'évaluer la capacité additionnelle qui était nécessaire à Windsor. Il s'agit d'un processus officiel d'évaluation environnementale obligatoire en vertu de la législation fédérale, provinciale et d'État qui vise à examiner les répercussions de toutes les options possibles sur l'environnement. L'étude du PIRD est un processus hautement consultatif, et de nombreuses consultations ont été réalisées auprès d'intervenants et se poursuivent toujours.

In the course of its study, DRIC identified at least 15 possible locations for the crossing, customs plazas and associated highway connections, which was subsequently narrowed to a focused area of analysis that continues to be studied.

L'étude dur le PIRD a permis de déterminer au moins 15 emplacements possibles pour la construction du poste frontalier, des aires de service et des voies de raccordement. Ce nombre a par la suite été réduit, et l'étude se poursuit donc dans une région restreinte.

At the same time, parallel to that process, the Ambassador Bridge, which is not a member of this binational partnership, has developed a plan to twin its bridge. The twinning of the Ambassador Bridge was studied by DRIC as a possible option, but it was rejected, after extensive public consultations, due to unacceptable community impacts in Windsor.

Parallèlement, les responsables du pont Ambassador, qui ne fait pas partie du partenariat binational, ont élaboré un plan en vue de doubler les voies du pont. Le doublement du pont Ambassador a été examiné dans le cadre de l'étude sur le PIRD, mais après de longues consultations publiques, cette option n'a pas été retenue en raison des répercussions inacceptables pour la population de Windsor.

The Ambassador Bridge continues to pursue its twinning project independently of the DRIC process. These are two separate initiatives. Bridge officials are conducting, as they should, their own environmental assessment of this project, as this is one of the governmental approvals that Ambassador Bridge, or any bridge or tunnel for that matter, must obtain before commencing construction. Transport Canada has provided them with guidelines on how to meet the requirements of the Canadian Environmental Assessment Act, consistent with our responsibilities under that act.

Les responsables du pont Ambassador poursuivent l'étude du projet de doublement des voies indépendamment du processus du PIRD. Ils effectuent, comme il se doit, leur propre évaluation environnementale du projet car elle constitue l'une des exigences que doivent satisfaire les responsables du pont Ambassador, ou de tout autre pont ou tunnel, pour être autorisés à commencer les travaux de construction. Conformément aux responsabilités que lui impose la loi, Transports Canada leur a transmis des lignes directrices sur la façon de satisfaire aux exigences de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Due to Transport Canada's involvement in both the DRIC process and its support of Bill C-3, the bill has been seen by some as a tool to facilitate the DRIC process. This is not so, and it is unfortunate that the bigger picture seems to have been lost.

Étant donné que Transports Canada participe au processus d'étude sur le PIRD et appuie le projet de loi C-3, certaines personnes considèrent le projet de loi comme un outil servant à faciliter le processus d'étude sur le PIRD. Ce n'est pas le cas, et il est malheureux qu'elles ne voient pas la situation dans son ensemble.

The history of Bill C-3 does not start at Bill C-44, or even at Bill C-26. It originates, more likely, in the 1960s and 1970s, when the Canadian government, even at that time, recognized the need to apply consistent rules and policies to the country's international bridges and tunnels, while acknowledging that each of these structures is owned and operated differently. This is what we want to stress to you today, that Bill C-3 seeks to impose a set of rules that will apply to all international bridges and tunnels equally, regardless of how they are owned or operated, by providing the federal government with the means to fully exercise its constitutional jurisdiction with respect to these structures.

Le projet de loi C-3 ne remonte pas au projet de loi C-44, ni même au projet de loi C-26. Ses origines remontent plutôt aux années 1960 et 1970, époque où le gouvernement canadien reconnaissait déjà le besoin d'appliquer des règles et des politiques uniformes pour les ponts et tunnels internationaux du pays, tout en reconnaissant que chacun de ces ouvrages a des propriétaires différents et est exploité de façon différente. C'est ce que nous voulons souligner aujourd'hui, à savoir que le projet de loi C-3 vise à imposer un ensemble de règles qui s'appliqueront à tous les ponts et tunnels internationaux sans distinction, quels que soient leurs propriétaires ou leur mode d'exploitation, en fournissant au gouvernement fédéral les moyens d'exercer pleinement ses pouvoirs constitutionnels à l'égard de ces ouvrages.

Moving to the ownership issue, it has been suggested that the federal government is in competition with the private crossings as it owns or controls all of the international bridges and tunnels, with the exception of two, and that, as a result, this legislation targets only these privately owned bridges. As this is also untrue, I would like to clarify the ownership structure of the country's international bridges and tunnels. By the way, this clause of ownership has a similar application in the U.S. and in two other legislations regarding other similar structures and bridges.

There are 33 international bridges and tunnels; 24 of these are for cars and trucks, and nine are for rail. All the rail bridges and tunnels are owned privately, by CN, CP, or other short-line railway companies. Of the 24 bridges that carry vehicles, two are owned by private companies: the Ambassador Bridge and the Fort Frances-International Falls International Bridge. Eleven out of 33 international bridges and tunnels are privately owned.

The 22 others are "publicly owned." It is perhaps the use of this term that has caused confusion. The notion of public ownership implies that there is some type of government involvement. In reality, this could be federal ownership, but also provincial or municipal ownership.

For example, of the 22 publicly owned vehicle bridges, nine bridges are directly owned and operated by the Province of New Brunswick, two are owned and operated by the Province of Ontario, and one by the Province of Quebec. As you heard from Mayor Francis, the City of Windsor owns the Canadian half of the Windsor-Detroit Tunnel. The Ogdensburg-Prescott Bridge is owned by an American authority. Four international bridges are directly or indirectly owned and operated by federal Crown corporations and, as you have heard from Mr. Tom Garlock, the three bridges for which he is responsible are owned and operated by a joint provincial-state authority.

As you can see, there are many different ownership structures, and contrary to what you might have been led to believe, Transport Canada does not own or operate a single international bridge or tunnel.

[*Translation*]

For the Minister of Transport, it is as if these bridges and tunnels were privately owned, because without Bill C-3, the federal government has no particular power, control, or authority over these structures, other than specific powers that may have been given to it in these structures' original legislation. This even applies to the bridges that are owned by the federal crown corporations who report to Parliament through the Minister of Transport.

I do not doubt, honourable senators, that you are fully aware of the particular relationship of independence that exists between government and crown corporations. While the governor in council reviews and approves their corporate management plans, and in doing so may have some say as to how these bridges are managed, the minister has absolutely no authority over the

En ce qui concerne la question de la propriété, on a laissé entendre que le gouvernement fédéral faisait concurrence aux exploitants privés car il possède ou contrôle tous les ponts et tunnels internationaux, sauf deux, et que par conséquent, la législation ne cible que les ponts qui appartiennent au secteur privé. Puisque c'est inexact, j'aimerais apporter des précisions sur la structure de propriété des ponts et tunnels internationaux du pays. Soit dit en passant, les États-Unis et deux autres administrations ont une disposition similaire applicable à la propriété des ouvrages et à des ponts de même nature.

Il existe 33 ponts et tunnels internationaux, dont 24 servent à la circulation des automobiles et des camions et neuf au transport ferroviaire. Tous les ponts et tunnels ferroviaires appartiennent à des sociétés du secteur privé, soit le CN, le CP ou d'autres compagnies de chemin de fer d'intérêt local. Parmi les 24 ponts routiers, deux appartiennent à des sociétés privées, soit le pont Ambassador et pont Fort Frances-International Falls. Onze des 33 ponts et tunnels appartiennent à des sociétés privées.

Les 22 autres appartiennent au secteur public. C'est probablement l'utilisation de cette expression qui a semé la confusion. La notion de propriété publique laisse entendre qu'il y a une certaine participation du gouvernement. En réalité, il peut s'agir du gouvernement fédéral mais aussi d'un gouvernement provincial ou d'une administration municipale.

Par exemple, des 22 ponts routiers appartenant au secteur public, le Nouveau-Brunswick en possède et exploite neuf, l'Ontario deux, et le Québec un. Comme l'a mentionné le maire Francis, la ville de Windsor possède la partie canadienne du tunnel Windsor-Detroit. Le pont Ogdensburg-Prescott appartient à une administration américaine. Quatre ponts internationaux appartiennent directement ou indirectement à des sociétés d'État fédérales et, comme l'a fait remarquer M. Tom Garlock, les trois ponts sous sa responsabilité appartiennent à une administration conjointe province-État qui les exploite.

Comme vous pouvez le constater, il existe plusieurs structures de propriété, et contrairement à ce qu'on a pu vous laisser croire, Transports Canada ne possède ni n'exploite aucun pont ni tunnel international.

[*Français*]

Pour le ministre des Transports, tout se déroule comme si ces ponts et tunnels appartenaient au secteur privé car, sans le projet de loi C-3, le gouvernement fédéral n'exerce aucun pouvoir, aucun contrôle, aucune compétence sur ces ouvrages, autres que ceux qui lui sont conférés par la loi originale établissant ces ouvrages. Cet état de fait s'applique même aux ponts appartenant aux sociétés d'État fédérales sous la responsabilité du ministre des Transports.

Je ne doute pas, honorables sénateurs, que vous êtes pleinement conscients de la relation particulière d'autonomie qui existe entre le gouvernement et les sociétés d'État. Même si le gouverneur en conseil examine et approuve le plan d'entreprise de ces sociétés et que, dans cette optique, il peut avoir un mot à dire sur la façon dont ces ponts sont administrés, le ministre n'a

day-to-day operations of these organizations, including safety and security. Therefore, despite having constitutional jurisdiction over these international structures, in the absence of legislation that applies equally to all international bridges and tunnels, the federal government is without the means to exercise this jurisdiction. That is the primary purpose of this bill.

On the issue of consultations — an issue of particular concern to the city of Windsor — Bill C-3 proposes to streamline the approval process for the construction of new bridges and tunnels. Stakeholders will be consulted in connection with these processes. The local municipality and the province in which a new bridge is to be located will, of course, be consulted.

In fact, the bill was amended in the House of Commons to add consultations with municipalities, at the request of a member of Parliament from the region. But to impose a duty to consult with municipalities on the Minister of Transport, when they will most certainly be consulted in the context of the environmental assessment process that must take place, not only implies that constitutional jurisdictions (or those delegated to municipalities) will not be respected, but it also has the practical effect of marginalizing the bill's attempt to streamline the approval processes, so that they will remain more burdensome than they should be.

In the particular case of Windsor, Transport Canada consults with, and will continue to consult with, the city in connection with the DRIC process and the Ambassador Bridge's application to twin its bridge, and it does so in recognition of the parties' respective jurisdictions.

[*English*]

Why is this legislation needed? I believe it is important to give you a quick overview as to why this legislation is needed, as this is one of the questions that have been asked in committee. I will begin with safety and security and then move on to other important sections of the bill.

I do not wish to give the impression that it is the department's position that these international bridges and tunnels are not being properly maintained or that measures are not being taken to protect these structures from security threats. Based on the information that we have been provided, it appears that our international bridges and tunnels are currently safe and secure.

Having said that, it comes down to a question of oversight and the ability to oversee structures that are important to trade, and to Canada, and for which, ultimately, the federal government is responsible, and Bill C-3 will provide this. In fact, I believe that every stakeholder that appeared before this committee, including the Ambassador Bridge, agreed that the federal government should be involved in the safety and security of international bridges and tunnels.

absolument aucun pouvoir sur les activités quotidiennes de ces organisations, y compris celles qui portent sur la sécurité et la sûreté. Par conséquent, même s'il possède la compétence constitutionnelle sur ces ouvrages internationaux, en l'absence de législation qui s'applique également à tous les ponts et tunnels internationaux, le gouvernement n'a pas les moyens nécessaires pour exercer sa compétence. Cela constitue la raison d'être du projet de loi.

Parlons de consultation, question qui préoccupe particulièrement la ville de Windsor. Le projet de loi C-3 propose la simplification du processus d'approbation pour la construction de nouveaux ponts et tunnels. Les intervenants seront consultés à ce sujet. Évidemment, on consultera la municipalité et la province dans lesquelles le nouveau pont sera érigé.

En fait, le projet de loi a été modifié à la Chambre des communes afin d'ajouter la consultation avec les municipalités, suite à une demande du membre du Parlement de cette région. Toutefois, l'imposition au ministre des Transports de l'obligation de consulter les municipalités, qui seront certainement consultées dans le cadre de l'évaluation environnementale obligatoire, laisse supposer que les compétences constitutionnelles ou les compétences déléguées aux municipalités ne seront pas respectées. Cela aurait pour effet de marginaliser l'objectif de simplification des processus de projets de loi, qui demeureraient alors plus lourds que nécessaire.

Dans le cas particulier de la ville de Windsor, Transports Canada continuera ses consultations avec la ville, dans le cadre de l'étude du PIRD et concernant la demande des responsables du pont Ambassador de doubler les voies du pont, en respectant les compétences respectives des parties.

[*Traduction*]

Quelle est la raison d'être de la législation? Je crois qu'il est important de vous donner un bref aperçu de la raison pour laquelle cette loi est nécessaire car c'est une des questions qui ont été posées en comité. Je commencerai par la sécurité, puis j'aborderai d'autres aspects importants du projet de loi.

Je ne voudrais pas donner l'impression que le ministère est d'avis que ces ponts et tunnels sont mal entretenus ou qu'on ne prend pas de mesures pour les protéger contre les menaces à la sécurité. D'après les renseignements que nous avons reçus, il semble que nos ponts et tunnels internationaux sont aujourd'hui sécuritaires.

Cela dit, l'enjeu consiste à avoir la capacité de surveiller les ouvrages qui sont importants pour le commerce et pour le Canada et dont le gouvernement fédéral est finalement responsable, et le projet de loi C-3 permettra d'avoir cette capacité. En fait, je crois que tous les intervenants qui ont comparu devant le comité, notamment les responsables du pont Ambassador, ont reconnu que le gouvernement fédéral devrait avoir un rôle à jouer dans la sécurité des ponts et tunnels internationaux.

[*Translation*]

Without Bill C-3, the Minister of Transport has no power to order an international bridge or tunnel to inspect its structure, or to disclose copies of their safety inspection reports to the federal government. The safety reports that have been shared with Transport Canada to date were done so on a voluntary basis, but we do not receive reports from most of the international bridges and tunnels.

In the case of the Ambassador Bridge, the bridge allows officials from Public Works and Government Services Canada to read these reports in their offices, but government officials are not allowed to make copies. If these reports revealed repairs that the Minister of Transport, in his wisdom, deemed necessary, the minister has no power to order that these repairs be performed.

Transport Canada relies entirely on the bridges and tunnels to properly inspect and maintain their structures, without the power to verify this information and ensure that this is the case. The Minister of Transport currently has no say regarding security. He cannot order a bridge or tunnel to undertake a threat and vulnerability assessment, to identify security gaps, or order that these security gaps be addressed and then reassessed on a regular basis. While some bridges and tunnels undertook this type of assessment after September 11, not all did and there was no requirement to share their reports with Transport Canada.

And, as in the case of safety inspection reports, if deficiencies were noted, the minister would have no power to order that certain security measures be implemented. And, finally, the Minister of Transport currently has no authority to issue an emergency direction in the case of an immediate threat to the security or safety of an international bridge or tunnel.

[*English*]

As you know, many international bridges and tunnels were created by a special act of Parliament. These acts and the permission that they granted were, for the most part, only valid for that structure, so that permission for any new construction by these existing bridges and tunnels would still have to be obtained by the Governor-in-Council, generally given in the form of a special act of Parliament.

Bill C-3 replaces the need to enact a special act of Parliament with an administrative process, and one that we expect will run in parallel with, or may even serve to coordinate, the many permits that already have to be obtained. The approval process contemplated in Bill C-3 should not delay projects currently underway, but should speed up the process.

Without Bill C-3, any alterations to these structures defined in Bill C-3 as a conversion, an extension or a change in use do not require Governor-in-Council approval. As this is a transportation-based bill and part of our mandate is to protect the safety, security and efficiency of the transportation system, the

[*Français*]

Sans le projet de loi C-3, le ministre des Transports n'a pas le pouvoir d'ordonner aux responsables d'un pont ou tunnel international d'inspecter leur ouvrage ou de donner copie des rapports d'inspection de sécurité au fédéral. Les rapports de sécurité qui ont été communiqués jusqu'ici à Transports Canada l'ont été volontairement, mais nous ne recevrons pas de rapports de la plupart des responsables des ponts et tunnels internationaux.

Dans le cas du pont Ambassador, l'administration du pont permet aux représentants de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada de lire les rapports dans ses bureaux mais ils ne seront pas autorisés à en faire des copies. Si dans sa sagesse, il jugeait qu'il y avait des réparations nécessaires d'après ces rapports, le ministre des Transports n'aurait pas le pouvoir de les ordonner.

Transports Canada compte entièrement sur les responsables des ponts et tunnels pour inspecter et entretenir les ouvrages correctement et n'a pas le pouvoir de vérifier s'ils le font et de veiller à ce qu'ils le fassent. Le ministre des Transports n'a pas son mot à dire sur la sécurité non plus. Il ne peut ordonner aux responsables des ponts et tunnels d'entreprendre une évaluation des menaces et de la vulnérabilité de cerner les lacunes de la sûreté ou de les combler et de les réévaluer régulièrement par la suite. Les responsables des ponts et tunnels ont entrepris ce type d'évaluation après le 11 septembre, mais ils ne l'ont pas tous fait et rien ne les obligeait à communiquer leur rapport à Transports Canada.

Quant aux rapports d'inspection de sécurité, le ministre n'aurait pas le pouvoir d'ordonner la prise de certaines mesures de sûreté si on constatait les lacunes. Finalement, le ministre des Transports n'a pas actuellement le pouvoir de donner des directives d'urgence en cas de danger immédiat pour la sûreté d'un pont ou d'un tunnel international.

[*Traduction*]

Comme vous le savez, de nombreux ponts et tunnels internationaux ont été construits sous le régime de lois spéciales du Parlement. Ces lois, et les permissions qu'elles accordaient, ne valaient pour la plupart que pour l'ouvrage visé, de sorte que les responsables des ponts et tunnels existants auraient encore à obtenir la permission du gouverneur en conseil sous la forme d'une loi spéciale du Parlement s'ils voulaient construire un nouvel ouvrage.

Le projet de loi C-3 remplace la nécessité d'édicter une loi spéciale du Parlement par un processus administratif, processus qui devrait se dérouler en parallèle avec les nombreux processus de demande de permis déjà nécessaires et qui pourrait même servir à les coordonner. Le processus d'approbation envisagé dans le projet de loi C-3 ne devrait pas retarder les projets en cours mais devrait plutôt accélérer les choses.

Sans le projet de loi C-3, aucune modification apportée aux ouvrages visés (le terme modification y étant défini comme la conversion, l'agrandissement et le changement d'usage de tels ouvrages) n'exige l'approbation du gouverneur en conseil. Comme il s'agit d'un projet de loi axé sur les transports et que

federal government should have the necessary oversight to ensure any alterations to such structures do not negatively affect the system, including traffic flow.

[*Translation*]

Now, let us talk about tolls. Under Bill C-3, the minister will have the power to regulate the same types of issues in terms of operation and use that were authorized by most of the special acts: how the bridge is to be used, and by what types of vehicles.

The same can be said for tolls. Under many of the special acts, changes in tolls had to be approved by the now defunct Board of Railway Commissioners. In many cases, it was also this body that had the power to deal with complaints about tolls received from the public. Under Bill C-3, tolls do not have to be pre-approved by the minister. The minister's powers in regard to the setting of tolls are very limited. The minister would only intervene if a bridge or tunnel were to change its tolls, and this had a negative effect on traffic. At that point, the minister could set a new toll rate only after consulting with the bridge as to the potential financial implications that this new toll rate will have.

[*English*]

Without Bill C-3, no government approval is required for the transactions that result in changes in the ownership or operation of international bridges and tunnels. Current owners can sell or lease their bridge or tunnel to whomever they please, even if this person may present a risk to national security or has no regard for the structure's long-term operation, as the federal government currently has no say as to who owns and operates these bridges and tunnels, even though it is constitutionally responsible for them. The government feels it is important to be involved in such decisions to protect the safety, security and efficiency of a transportation system.

This is not aimed at the government getting involved in directing who will own the bridges. It is about the government having a right to examine who is applying to own the bridge.

With respect to the presidential permit, I want to point out that we are trying to, as we said before, have a similar system to the United States. We are not copying their process but learning from it, taking the best from it and giving it a Canadian flavour.

The presidential permit has been in place for a long time. In 2004, changes were made to the process, and they are looking at the same type of issues, namely, ownership, security and changes in the structure.

notre mandat consiste en partie à assurer la sécurité et l'efficacité du réseau des transports, le gouvernement fédéral devrait avoir le pouvoir de surveillance nécessaire pour veiller à ce qu'aucune modification de tels ouvrages n'altère le réseau, notamment le courant de circulation.

[*Français*]

Parlons des droits de péage. Aux termes du projet de loi C-3, le ministre aura le pouvoir de régir les mêmes questions d'exploitation et d'usage que la plupart des lois spéciales lui permettaient de régir, soit le mode d'utilisation de ces ouvrages et les types de véhicules qui peuvent les utiliser.

Il en va de même des droits de péage. Aux termes de nombreuses lois spéciales, la modification des droits de péage devait être approuvée par l'ancienne Commission des chemins de fer du Canada. Dans de nombreux cas, c'était aussi cet organisme qui avait le pouvoir de traiter les plaintes du public relatives à ces droits. Aux termes du projet de loi C-3, les droits de péage n'auront pas à être approuvés au préalable par le ministre. Les pouvoirs de ce dernier à l'égard de la fixation des droits de péage sont très limités et n'interviendraient que si les responsables d'un pont ou tunnel décidaient de modifier les droits de péage et si cela allait nuire à la circulation. Le ministre ne pourrait alors fixer un nouveau droit de péage qu'après avoir consulté les responsables de l'ouvrage sur les répercussions financières que ce droit pourrait avoir.

[*Traduction*]

Sans le projet de loi C-3, le gouvernement n'a pas à approuver les transactions qui entraînent un changement de propriétaire ou d'exploitant des ponts et tunnels internationaux. Les propriétaires actuels peuvent vendre ou louer leur ouvrage à qui bon leur semble, même si cette personne peut présenter un risque pour la sécurité nationale ou ne se préoccupe pas de l'exploitation à long terme de l'ouvrage car le gouvernement fédéral n'a rien à dire sur l'identité des propriétaires et exploitants de ces ponts et tunnels, et ce, même s'il en est responsable en vertu de la Constitution. Le gouvernement juge important d'avoir son mot à dire dans de telles décisions afin de pouvoir assurer la sécurité et l'efficacité du réseau de transports.

L'objectif n'est pas de permettre au gouvernement de décider qui sera propriétaire des ponts. Il s'agit de permettre au gouvernement de savoir qui demande à devenir propriétaire du pont.

En ce qui concerne les permis présidentiels, je voudrais souligner que nous tentons, comme je l'ai déjà dit, d'avoir un système semblable au système américain. Nous ne copions pas leur processus mais nous nous en inspirons. Nous en tirons ce qu'il a de meilleur et lui donnons une saveur canadienne.

Le permis présidentiel est en place depuis longtemps. Des modifications ont été apportées au processus en 2004, et les mêmes questions sont examinées, soit la propriété, la sécurité et les modifications apportées aux ouvrages.

Our counterparts at the U.S. Department of State inform us that they are currently working on regulations, which will provide guidance on how these new rules are to be interpreted, and we will continue to monitor the process.

Bill C-3 proposes to adopt a similar streamlined approval process, but one that is based on Canadian values and with Canadian interests in mind.

[*Translation*]

Lastly, I would like to address the issue of confidentiality. Stakeholders, in particular, the Ambassador Bridge, have raised legitimate concerns about the treatment and protection of confidential information disclosed to the Minister of Transport or Transport Canada in the administration of this bill. Any confidential information provided to the federal government is protected from disclosure to the public through Access to Information legislation. The Canada Transportation Act does provide another level of protection for some confidential information provided to the Minister of Transport. We take the matter of confidentiality very seriously. As such, we have reviewed, with legal counsel, whether this other level of protection provided by the CTA should apply to Bill C-3 as is, or if these provisions should be tailored to meet the particular needs of Bill C-3, taking into account the type of information that will be provided under the bill. It was determined that the protection offered by the Access to Information legislation is sufficient.

[*English*]

I would like to summarize by reminding you that this bill is the result of efforts over the past years to amend the Canada Transportation Act, to include provisions dealing with international bridges and tunnels and to strengthen, refine and improve upon these provisions. It is highly inspired by former Bill C-26 and Bill C-44 tabled by previous governments, which both died on the Order Paper. As Minister Cannon explained the last time he appeared before you, Bill C-3 applies to all Canadian international bridges and tunnels. It does not make the distinction between small or large bridges and tunnels, between those that carry vehicles or trains or both, or between those that are owned publicly or privately. Under the Constitution Act, the federal government is responsible for all of these structures, no matter what shape or form they come in.

We need to remain focused on the fact that the principle behind this bill is to ensure the efficient flow of traffic that relates to people and goods across the border. It is a means to give tools to the federal government to fix problems, if and when required.

Thank you honourable senators for allowing us to appear before you again.

Nos homologues du département d'État américain nous informent qu'ils travaillent à des règlements qui guideront l'interprétation de ces nouvelles règles, et nous continuerons de suivre la situation.

Le projet de loi C-3 propose d'adopter un processus d'approbation simplifié semblable mais qui repose sur des valeurs canadiennes et tient compte des intérêts canadiens.

[*Français*]

J'aimerais enfin aborder la question de la confidentialité. Les intervenants, et notamment les responsables du pont Ambassador, ont exprimé des craintes légitimes au sujet du traitement et de la protection des renseignements confidentiels communiqués au ministre des Transports ou à Transports Canada pour l'application de la loi à l'étude. La Loi sur l'accès à l'information interdit de communiquer au public tout renseignement confidentiel fourni au gouvernement fédéral. La Loi sur les transports du Canada assure une protection supplémentaire à ces renseignements confidentiels fournis au ministre des Transports. Nous prenons la question de la confidentialité très au sérieux et nous sommes en train d'examiner avec nos conseillers juridiques si cette protection supplémentaire devrait s'appliquer telle quelle au projet de loi ou s'il convient d'adapter des dispositions de la Loi sur l'accès à l'information qui assure cette protection aux besoins particuliers du projet de loi, compte tenu du genre de renseignement fourni à l'étude. Il a été conclu que la Loi sur l'accès à l'information fournissait une protection suffisante pour les besoins en cause.

[*Traduction*]

J'aimerais terminer en vous rappelant que ce projet de loi est le résultat d'efforts déployés au cours des dernières années pour modifier la Loi sur les transports au Canada afin d'y ajouter des dispositions sur les ponts et tunnels internationaux et des mesures pour renforcer, peaufiner et améliorer ces dispositions. Il est largement inspiré des anciens projets de loi C-26 et C-44 présentés par des gouvernements précédents, tous deux morts au feuilleton. Comme le ministre Cannon vous l'a expliqué la dernière fois qu'il a comparu devant vous, le projet de loi C-3 s'applique à tous les ponts et tunnels internationaux du Canada. Il ne fait aucune distinction entre les petits et 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. En vertu de la Constitution, le gouvernement fédéral est responsable de toutes ces structures, quelle qu'en soit la forme.

Nous devons garder à l'esprit que le principe qui sous-tend ce projet de loi consiste à assurer la circulation transfrontalière des personnes et des biens. C'est un moyen d'outiller le gouvernement fédéral afin de lui permettre de régler les problèmes lorsqu'il le faut et quand il le faut.

Nous vous remercions, mesdames et messieurs les sénateurs, de nous avoir permis de comparaître devant vous encore une fois.

[*Translation*]

The Chairman: Despite your explanations, questions remain, even if they are redundant. Representatives of the company that operate the Ambassador Bridge raised some concerns, as you have done before the committee. They are afraid that the government will be both judge and jury in the process to authorize the building of a new bridge between Windsor and Detroit, near the Ambassador Bridge.

Senior executives from the company — and this perception is firmly anchored in them — see the government as their competitor, as well as the one who will have the final say over the bridge project. They are convinced that there is a conflict of interest. To us, that appeared to be what they were feeling. The people from the Ambassador Bridge want to protect their past investment, and we can understand that. Their main problem is section 57 and its retroactive scope. In their view, this section targets their company directly, and consequently, their chances of obtaining authorization to proceed with their project could well be compromised.

I think we have to understand their concern. They want reassurance — and this is normal — first, on conflicts of interest, and on the impartiality of the approval process. I would like to hear what you have to say about this.

Alain Langlois, Counsel, Legal Services, Transport Canada: I will start by explaining the legal aspect, and then I will let my colleague talk about policy aspects.

Section 57 of the act, as proposed, does not have any retroactive effects. That is important to point out. In terms of application, when an act is in force, there are three types of effects in time that it can have. It can have retroactive effects, and I will give you a simple example. Let us take a bridge that has already been built and that is in operation today. If the act before you were to require the operators of the bridge to make an application under section 7 of the bill, which is essentially an application for permission to build the bridge, even if the structure has already been built, we would be dealing with an act that has a retroactive effect; that is not the case here.

An act may also have a forward-looking effect. When the effects of an act apply only to facts that occur when the act comes into force — or after — the act has a forward-looking effect. That is not the case here either, because the act applies to facts that began before the bill came into force, but that were not completed. The legal effect is essentially an immediate effect. I would say that in legislative terms, that is standard. All acts, without exception, come into effect the day they receive royal assent. Nothing in this bill strays from the norm whereby an act has legal effect the day it comes into force. From a legal perspective, that is the clarification I wanted to make.

The Chairman: Perhaps you have an answer to that. Their problem is that they want to build another bridge — they have plans to do so — and that the department also wants to build a bridge. What will they do with the existing one and with the one they plan to build?

[*Français*]

La présidente : Malgré toutes vos explications, des questions demeurent, quitte à être redondant. Les représentants de l'entreprise qui exploitent le pont Ambassador ont fait valoir certaines craintes, comme vous l'avez mentionné devant le comité. Ils redoutent que le gouvernement soit à la fois juge et partie dans le processus d'autorisation de la construction d'un nouveau pont entre Windsor et Détroit près du pont Ambassador.

Les dirigeants de l'entreprise — et cette perception est fortement ancrée chez eux — voient le gouvernement comme leur compétiteur, tout en étant celui qui aura le dernier mot sur le projet du pont. Ils sont convaincus de la présence d'un conflit d'intérêts. Cela nous a semblé être ce qu'ils ressentaient. Les gens du pont Ambassador veulent protéger leur investissement passé, et on peut les comprendre. Leur principal problème, c'est l'article 57 et sa portée rétroactive. Ils sont d'avis que l'article vise directement leur entreprise et qu'en conséquence, leurs chances de recevoir l'autorisation d'aller de l'avant avec leur projet pourraient bien être compromises.

Je pense qu'il faut les comprendre dans leur inquiétude. Ils veulent être rassurés, et c'est normal, sur la question de conflit d'intérêts d'abord et sur l'impartialité du processus d'autorisation. J'aimerais encore vous entendre à ce sujet.

Alain Langlois, avocat, Services juridiques, Transports Canada : J'expliquerai d'abord l'aspect juridique et je laisserai ensuite ma collègue parler de l'aspect politique.

L'article 57 de la loi, tel que proposé, n'a pas d'effets rétroactifs. C'est important de le mentionner. En termes d'application législative, lorsqu'une loi entre en vigueur, il y a trois types d'effets dans le temps qu'elle peut avoir. Elle peut avoir des effets rétroactifs et je vais en donner un exemple assez simple. Prenons un pont déjà construit qui est en opération aujourd'hui. Si la loi qui est devant vous demandait aux opérateurs de ce pont de faire une demande en vertu de l'article 7 du projet de loi, qui est essentiellement une demande de permission pour construction de pont, même si la structure est déjà construite, on se retrouverait devant une loi qui a un effet rétroactif; ce qui n'est pas le cas ici.

Une loi peut également avoir un effet prospectif. Dans la mesure où la loi a seulement des effets pour des faits qui naissent au moment où elle entre en vigueur — ou après —, cette loi a un effet prospectif. Ce qui n'est pas le cas ici non plus parce que la loi s'applique aux faits qui ont pris naissance avant l'entrée en vigueur du projet de loi, mais qui ne sont pas complétés. L'effet juridique est essentiellement un effet immédiat. Je vous dirais qu'en termes législatifs, c'est la norme. Toutes les lois, sauf exception, prennent effet au jour où elles reçoivent la sanction royale. Il n'y a rien dans ce projet de loi qui s'écarte de la norme habituelle qui veut qu'une loi ait des effets juridiques au jour où elle entre en vigueur. Au point de vue juridique, c'est la clarification que je voulais apporter.

La présidente : Peut-être que vous aurez une réponse à cela. Leur problème, c'est que s'ils veulent construire un autre pont — ils ont des projets pour le faire — et que le ministère veut aussi construire un pont, que vont-ils faire avec celui qui existe et avec celui qu'ils planifient de construire?

[*English*]

Brian E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs, Transport Canada: I believe there is a bit of misconception when we are talking about the federal government being a competitor with these other bridges, as Ms. Marcoux was saying in her speech. Transport Canada does not own any international bridge or tunnel; they are all managed separately. They are all owned either by Crown corporations, provincial governments or municipalities. In our view, there is no competitive situation here.

If we look at the way that international bridges have come about, if we go back in history, there was an entrepreneur that wanted to see a bridge built. He approached the Canadian government and the U.S. government and asked for authority to build a bridge. In Canada, we passed a special act of Parliament; in the U.S. they passed a special act of Congress, and we allowed people to go ahead and build a bridge.

The Chairman: What about the public-private partnership, PPP? That is not only public; it is private.

Mr. Hicks: In Windsor, we set up this DRIC process to assess where the best place would be to build a new bridge. It is an environmental assessment process, as Ms. Marcoux was pointing out. They have examined a bunch of different alternatives and said that this is the best place to build a bridge.

The fact that an entrepreneur wants to build a bridge and the government has identified that a new bridge is needed, they are not contradictory. The owners of the Ambassador Bridge have approached government saying that they want to twin their bridge. We have said that is fine, but an environmental assessment is required. At the same time, government is saying that another crossing is needed. We are examining that.

Therefore, these are two separate processes. They happen to be running in parallel, at the same time. However, one does not supersede the other. They are both being considered.

The Chairman: Usually with the PPP, once the private partner is paid off, the ownership reverts to the government partner.

Ms. Marcoux: The issue of the PPP that is being discussed now is an option that could be considered when the time comes to build a new crossing.

A public sector-private sector partnership in those kinds of infrastructure projects is not uncommon. For instance, the Confederation Bridge was one of the first PPPs done in Canada and it is actually a great success story. The contract was well negotiated and it is being well maintained. The Confederation bridge consortium owns the bridge for 35 years, and in 35 years it will revert to government.

Every financing and ownership of a structure is different and is negotiated on a case-by-case basis. If the government decides to go on a PPP, also referred to as P-3, venture, there will be the proper request for qualification and proposal that will go through

[*Traduction*]

Brian E. Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts, Transports Canada : Je crois qu'il y a erreur lorsque nous disons que le gouvernement fédéral est un concurrent pour ce qui concerne ces autres ponts, comme le disait Mme Marcoux dans son exposé. Transports Canada n'est propriétaire d'aucun pont ni d'aucun tunnel; ils sont tous gérés séparément. Ils sont tous la propriété de sociétés d'État, de gouvernements provinciaux ou de municipalités. À notre avis, il n'y a aucune concurrence ici.

Si nous examinons l'origine des ponts internationaux, l'histoire, nous verrons qu'un jour, un entrepreneur a exprimé le désir de voir construire un pont. Il a pris contact avec les gouvernements canadien et américain et a demandé l'autorisation de construire un pont. Au Canada, nous avons adopté une loi spéciale du Parlement; aux États-Unis ils ont adopté une loi spéciale du Congrès, et nous avons permis aux gens de construire un pont.

La présidente : Et le partenariat public-privé, le PPP? Ce n'est pas uniquement public; c'est privé.

M. Hicks : À Windsor, nous avons établi ce processus du PIRD pour déterminer le meilleur endroit où construire un nouveau pont. Il s'agit d'un processus d'évaluation environnementale, comme l'a souligné Mme Marcoux. Les responsables ont examiné un tas de possibilités et ont dit que c'est ici la meilleure place pour construire un pont.

Qu'un entrepreneur veuille construire un pont et que le gouvernement ait déterminé qu'un nouveau pont était nécessaire n'a rien de contradictoire. Les propriétaires du pont Ambassador ont déclaré au gouvernement qu'ils désiraient doubler leur pont. Nous avons dit que c'était très bien mais qu'une évaluation environnementale était nécessaire. Parallèlement, le gouvernement dit qu'un autre passage est nécessaire. Nous examinons cela.

Il s'agit donc là de deux processus distincts. Il se trouve qu'ils se déroulent en parallèle, en même temps. Cela dit, l'un ne remplace pas l'autre. Ils sont tous deux examinés.

La présidente : Généralement, dans le cas d'un PPP, une fois que le partenaire privé est payé, la propriété revient au partenaire gouvernemental.

Mme Marcoux : La question du PPP actuellement en discussion est une possibilité qui pourrait être examinée lorsque viendra le temps de construire un nouveau passage.

Un partenariat entre le secteur public et le secteur privé dans ce genre de projet d'infrastructure n'est pas inhabituel. Par exemple, le pont de la Confédération est l'un des premiers PPP réalisés au Canada et il est en fait une réussite extraordinaire. Le contrat a été bien négocié et il est bien géré. Le consortium du pont de la Confédération est propriétaire du pont pendant 35 ans, après quoi le pont deviendra propriété du gouvernement.

Le financement et la propriété de l'ouvrage sont distincts dans chaque cas et la négociation se fait au cas par cas. Si le gouvernement décide de s'engager dans un PPP, il y aura un appel de qualification et un appel de propositions en bonne et due forme

the system and it will be open, I imagine, internationally as this is a major project. It will depend on what the government will negotiate at that time. It might end up being publicly owned at the end of the lease or the arrangement, or it could stay with the private sector. There is no one formula for P-3.

The Chairman: I am not convinced, but my colleagues can ask more questions.

[*Translation*]

The Mayor of Windsor maintains that the bill goes too far and that the jurisdiction of municipalities is not taken into account. He is also afraid of the impact unilateral decisions will have on his community. He sent us proposed amendments, and I would like to hear your comments on two of these proposals.

[*English*]

At clause 2, he proposes to amend the definition of "international bridge or tunnel" to limit it to approaches and facilities "that are directly related to the bridge or tunnel and are in the immediate vicinity thereof but excludes local or provincial roads."

[*Translation*]

That is what he is telling us. In section 7(1.1), he would like to see "the minister shall" instead of "the minister may," as well as an obligation to provide information to the municipalities under the process. What do you think about the Mayor of Windsor's new proposals?

Ms. Marcoux: The project underway, the DRIC, is a consultation of four levels of government. It is a very broad consultation. The City of Windsor is at the table and has been consulted. The change to the bill to broaden consultations to cities was granted by the government following a request from the mayor of Windsor through his member of Parliament.

It is virtually impossible for a government to make a decision of this scope unilaterally. In fact, the Environmental Assessment Act requires governments to consult the parties. It is inconceivable for a government not to consult the city where such infrastructure would be built. Not only is it done through the DRIC process, but there is also a clause stating that if the minister feels that the consultations did not go far enough, the minister reserves the right to undertake further consultations.

The Chairman: Now, let us consider the matter of changing the definition of "international bridge or tunnel" with the goal of limiting it to approaches and infrastructure.

[*English*]

They are directly related to and in the immediate vicinity of a bridge or tunnel.

et le processus sera ouvert, j'imagine, à l'international car il s'agit d'un important projet. Tout dépendra de ce que le gouvernement négociera à ce moment-là. L'ouvrage pourrait devenir propriété publique à la fin du bail ou de l'arrangement, ou il pourrait demeurer dans le secteur privé. Il n'y a pas de formule unique dans les PPP.

La présidente : Je ne suis pas convaincue, mais mes collègues pourront poser d'autres questions.

[*Français*]

Le maire de Windsor prétend que le projet de loi va trop loin et que la juridiction des municipalités n'est pas prise en considération. Il craint également les répercussions de décisions unilatérales pour sa collectivité. Il nous a fait parvenir des propositions de changement et j'aimerais vous entendre sur deux de ces propositions.

[*Traduction*]

À l'article 2, il propose de modifier la définition de pont ou tunnel international afin de la limiter aux approches et installations « qui sont directement reliées au pont ou tunnel et qui sont dans l'entourage immédiat de cette installation, tout en excluant les routes locales ou provinciales ».

[*Français*]

C'est ce qu'il nous dit. À l'article 7(1.1), il aimerait voir « the minister shall » au lieu de « the minister may », de même qu'une obligation de fournir de l'information aux municipalités dans le cadre du processus. Que pensez-vous de ces nouvelles propositions du maire de Windsor?

Mme Marcoux : Le projet en cours, le PIRD, est une consultation qui se fait sur quatre paliers de gouvernement. C'est une consultation très large. La ville de Windsor est à la table et elle a été consultée. Le changement qui a été fait au projet de loi afin d'accroître les consultations auprès des villes a été accordé par le gouvernement suite à une demande du maire de la ville de Windsor par l'intermédiaire de son député.

C'est presque impossible qu'un gouvernement prenne une décision de cette envergure de façon unilatérale. En fait, la Loi sur les consultations environnementales oblige les gouvernements à consulter les parties prenantes. C'est inimaginable qu'un gouvernement ne consulte pas la ville où serait érigée une telle infrastructure. Non seulement, est-ce fait par l'entremise du processus PIRD, mais on a aussi une clause qui dit que si le ministre juge que les consultations n'ont pas été assez loin, il se réserve le droit d'en entreprendre d'autres.

La présidente : Maintenant, en ce qui concerne le changement de définition de « pont ou tunnel international » dans le but de la limiter aux approches et installations.

[*Traduction*]

Elles ont un lien direct avec un pont ou un tunnel et sont situées à proximité.

Mr. Hicks: When we came up with the definition of an international bridge, you must realize that an international bridge is different than a regular domestic bridge. When we define a domestic bridge, it is where it basically touches down to the ground, where its meets the road at the street level. An international bridge is different. Many of the bridges have a toll plaza; they all have a customs plaza — they are part of the bridge.

When the Mayor of Windsor was testifying, he took the definition of an international bridge to mean road. I believe he said 20 to 50 kilometres for a bridge. I must add admit I never thought when I looked at a bridge that it would be defined as such 20 to 50 kilometres in advance.

We were very specific in the way we defined an international bridge to include those facilities and approaches leading to the bridge that would include the toll and the customs plaza.

[*Translation*]

The Chairman: The protection of confidential information seems to be a source of concern to us in the case of Bill C-3. Several witnesses have testified about what they perceive as being shortcomings in the area of confidentiality within the bill; they pointed out to us that Bill C-44 was an integral part of the Canada Transportation Act and that this legislation protects the confidentiality of information.

I would like to know why none of the provisions in Bill C-3 are aimed at clearly establishing that the information provided to Transport Canada will be adequately protected. You will agree with me that this cannot be put into the regulations.

Mr. Langlois: The first comment I would like to make is that section 51 of the Transportation Act is not a section that is commonly found in all federal legislation. It is quite rare that extra safeguards are put in place to protect information that is to be submitted to a minister or to the government in federal legislation.

Basically, the reason for that is that the Privacy Act has provisions that very effectively protect confidential information that is tabled with the government. A person in charge of a government institution cannot disclose information of a confidential or proprietary nature to anyone who asks for it.

The Access of Information Act provides tremendous protection to the confidentiality of information that is submitted to the government. The objective and the main aim of a section such as the one in the Transportation Act is not so much to give additional protection to the information that is tabled but to allow for the disclosure of that information.

Subparagraph 1 of section 51 is often invoked, but we forget about subparagraph 2 which allows the minister, even if the information is confidential and notwithstanding the provisions of

M. Hicks : Lorsque nous en sommes arrivés à une définition de pont international, vous devez comprendre qu'un pont international est différent d'un pont intérieur au pays. Lorsque nous définissons un pont intérieur, il s'agit essentiellement du point où il touche le sol, où il rejoint la route au niveau de la chaussée. Un pont international est différent. De nombreux ponts ont une aire de péage; ils ont tous une aire de douanes — ces installations font partie du pont.

Lorsque le maire de Windsor a témoigné, il a utilisé la définition d'un pont international en parlant d'une route. Je crois qu'il a dit de 20 à 50 kilomètres pour un pont. Je dois avouer que je n'aurais jamais cru en regardant un pont qu'il serait défini comme tel de 20 à 50 kilomètres à l'avance.

Nous avons été très précis dans la façon de définir un pont international et y avons inclus les installations et les approches, ce qui comprend les aires de péage et de douanes.

[*Français*]

La présidente : La protection de la confidentialité de l'information nous semble aussi être une source de préoccupation au niveau du projet de loi C-3. Plusieurs intervenants ont fait état de ce qu'ils perçoivent comme étant une lacune en matière de confidentialité dans le projet de loi; ceux-ci nous faisaient remarquer que le projet de loi C-44 faisait partie intégrante de la Loi sur les transports au Canada et que cette loi protégeait la confidentialité de l'information.

J'aimerais savoir pourquoi aucune disposition du projet de loi C-3 ne vise à établir clairement que les renseignements fournis à Transports Canada seront adéquatement protégés. Vous serez d'accord avec moi que l'on ne peut pas insérer cela dans des règlements.

M. Langlois : Le premier commentaire que j'aimerais faire, c'est que l'article 51 de la Loi sur les transports n'est pas un article que l'on retrouve communément dans toutes les lois fédérales. Il est assez rare que dans une loi fédérale, on accorde une surprotection aux renseignements devant être déposés à un ministre ou à un gouvernement.

Essentiellement, la raison en est que dans la Loi sur la protection des renseignements personnels, nous retrouvons des dispositions qui protègent de façon très efficace les renseignements confidentiels qui sont déposés au gouvernement. Un responsable d'une institution gouvernementale ne peut pas divulguer de l'information de nature confidentielle ou de nature proprietary, comme on dit en anglais, à quiconque en fait la demande.

La Loi sur l'accès à l'information donne une très grande protection à la confidentialité de l'information qui est déposée au gouvernement. Le but et la visée première d'un article comme celui de la Loi sur les transports n'est pas tellement de donner une protection additionnelle à l'information qui est déposée mais de permettre la divulgation de cette information.

Le sous-alinéa 1 de l'article 51 vous est souvent cité, mais on oublie son sous-alinéa 2 qui permet au ministre, même si l'information est confidentielle et nonobstant les dispositions de

the Access to Information Act, to disclose information he or she has received pursuant to this legislation to other institutions, to the Transportation Agency for example, as far as grain information is concerned.

Therefore, the main objective of the section is not so much to provide additional protection to the information that is received but to give permission to the minister, because the information concerned is confidential, to disclose it to someone else, which he would not be able to do if that section were not part of the legislation.

I repeat, the Access to Information Act provides a great deal of protection to the information tabled with the government.

[*English*]

Senator Tkachuk: I want to try to clarify, as much as I can, what has been going on here. I agree with you that there are many issues on the table. This is a border, after all. We have the City of Windsor worried about traffic; we have the building of a new bridge; and we have the environmental assessment by DRIC to study all that. However, none of these have anything to do with Bill C-3. These are issues that are happening now and would be just as important and just as controversial if Bill C-3 was off the table.

I will go through three step-by-step processes.

First, a while back, we were told that this bill was very different from the previous bill, Bill C-44, a bill introduced by the previous government. However, our researchers here in the Library of Parliament pointed out two key differences; the rest is the same. The first difference is one is built around security, from what I understand, which is to prohibit the sale, transfer, ownership or control of an international bridge or tunnel without Governor-in-Council approval. It seems to me that is a good change, just by the fact that this is a border and government has to have something to say about who owns the crossings at the border. Any government that would abdicate that responsibility in this day and age would be a bit irresponsible.

The second difference is a new provision, subclause 4(4), that was added to allow for an international bridge to be constructed over the St. Lawrence Seaway despite section 13 of the Navigable Waters Protection Act, which says:

> No approval of the site or plans of any bridge over the St. Lawrence River shall be given under this Part.

You might want to explain that, so we know what that change is.

The other two are amendments that were given in the House to improve the consultation process, which I understand the MPs from Windsor wanted in the bill. Am I correct there?

la Loi sur l'accès à l'information, de divulguer l'information qu'il reçoit en vertu de cette loi à d'autres institutions, comme par exemple l'Office des transports pour ce qui est de l'information en matière de grain.

Donc, la visée principale de l'article n'est pas tellement de donner une protection additionnelle à l'information qui est reçue, mais de donner la permission au ministre, parce que cette information est confidentielle, de la divulguer à quelqu'un d'autre, ce qu'il ne pourrait pas faire si cet article n'était pas dans la loi.

Je répète, la Loi sur l'accès à l'information donne une très grande protection à l'information déposée au gouvernement.

[*Traduction*]

Le sénateur Tkachuk : J'aimerais essayer de clarifier, autant que possible, la situation que nous avons ici. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il y a de nombreuses questions en jeu. Après tout, il s'agit d'une frontière. Nous avons la ville de Windsor qui s'inquiète à propos de la circulation; nous avons la construction d'un nouveau pont; et nous avons l'évaluation environnementale par le PIRD pour étudier le tout. Or, tout cela n'a rien a voir avec le projet de loi C-3. Ces questions se posent maintenant et seraient tout aussi importantes et prêteraient tout autant à controverse s'il n'y avait pas de projet de loi C-3.

Je vais passer en revue trois processus étape par étape.

Premièrement, il y a quelque temps, on nous a dit que ce projet de loi était très différent du précédent, le projet de loi C-44 présenté par le précédent gouvernement. Or, nos recherchistes ici à la Bibliothèque du Parlement ont souligné deux importantes différences; le reste est identique. La première différence concerne la sécurité, si je comprends bien, et il s'agit d'interdire la vente, le transfert, la propriété ou le contrôle d'un pont ou d'un tunnel international sans l'autorisation du gouverneur en conseil. Il me semble que c'est un bon changement, ne serait-ce que parce qu'il s'agit d'une frontière et que le gouvernement doit avoir son mot à dire quant à la propriété des passages frontaliers. Tout gouvernement qui abdiquerait ses responsabilités de nos jours serait un peu irresponsable.

La deuxième différence porte sur une nouvelle disposition, le sous-alinéa 4(4), qui a été ajoutée afin de permettre la construction d'un pont international au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent malgré l'article 13 de la Loi sur la protection des eaux navigables, qui stipule ceci :

> Il est interdit d'approuver, sous le régime de la présente partie, l'emplacement ou les plans d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent.

Vous devriez expliquer cela, afin que nous sachions de quel changement il s'agit.

Les deux autres sont des modifications présentées en Chambre en vue d'améliorer le processus de consultation et que les députés de Windsor voulaient voir, je crois, dans le projet de loi. Ai-je bien raison?

Ms. Marcoux: Yes, plus an amendment on the tolls issue.

Senator Tkachuk: We may have missed one here. That is good that you mentioned that. I believe we all understand the first one. The second one, though, is a little complicated. If you could run that by us, we might enlighten ourselves.

Mr. Langlois: Subclause 4(4) is a technical amendment. It is quite simple to understand, but nevertheless it is technical. Under the Navigable Waters Protection Act, there is a prohibition on constructing a bridge over, under or above navigable water without the approval of the minister. At section 13 of the same act, there is a second prohibition that says no one can give approval to construct a bridge or tunnel above or under the St. Lawrence Seaway. Two restrictions are found under the same act that prevent the construction of any structure across the St. Lawrence River.

There is a second prohibition, because when the St. Lawrence Seaway Act was enacted, the authority to approve construction over the St. Lawrence was granted to that authority. Unfortunately, that bill was repealed in the 1990s, and there was no consequential amendment made providing for the repeal of section 13 of the Navigable Waters Protection Act that would have reinstated the ability under that act to approve the construction of a bridge over the St. Lawrence. Basically, right now, if someone wants to construct a bridge over the St. Lawrence, they need a special act of Parliament because of the void created by the repeal of the St. Lawrence Seaway Act. The purpose of this subclause is to allow construction of an international bridge over the St. Lawrence River.

Senator Tkachuk: Does the organization, DRIC, include representatives of the same group, the commission? Is that American and Canadian officials, or is that just Ontario and Canadian officials? Who are these people?

Ms. Marcoux: The DRIC people are the State of Michigan, the U.S. Federal Highway Administration, the federal government and the Ontario Ministry of Transportation.

Senator Tkachuk: This all exists apart from Bill C-3.

Ms. Marcoux: Yes.

Senator Tkachuk: All this is going on whether Bill C-3 exists or not. All those issues, without Bill C-3, exist presently.

Ms. Marcoux: Yes. The DRIC process had its origin in 2000, and the amendments to the Canada Transportation Act have been going on for longer than that. The changes we are trying to bring forward, one could argue, go back to the 1970s. These are independent, separate processes that are getting confused because the Windsor issue is such a complex, important and huge issue.

Mme Marcoux : Oui, plus un amendement concernant les péages.

Le sénateur Tkachuk : Nous en avons peut-être manqué un ici. C'est bien que vous ayez mentionné cela. Je crois que nous comprenons tous le premier. Le deuxième, par contre, est un peu compliqué. Si vous pouviez nous en parler, cela pourrait nous éclairer.

M. Langlois : Le sous-alinéa 4(4) est un amendement technique. Il est assez simple à comprendre mais n'en est pas moins technique. En vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, il est interdit de construire un pont au-dessus ou en dessous d'une voie navigable sans l'autorisation du ministre. À l'article 13 de la même loi, il y a une deuxième interdiction qui dit qu'il est interdit d'approuver la construction d'un pont ou d'un tunnel au-dessus ou sous la Voie maritime du Saint-Laurent. Deux restrictions contenues dans cette loi empêchent la construction de toute structure traversant le fleuve Saint-Laurent.

Il y a une deuxième interdiction, parce que lorsque la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été adoptée, le pouvoir d'approuver des travaux de construction au-dessus du Saint-Laurent ont été confiés à cette administration. Malheureusement, cette loi a été abrogée en 1990, et aucune modification n'a été faite par la suite pour abroger l'article 13 de la Loi sur la protection des eaux navigables en vue de permettre à nouveau l'approbation en vertu de la loi de la construction d'un pont au-dessus du Saint-Laurent. Aujourd'hui, si quelqu'un veut construire un pont au-dessus du Saint-Laurent, il faudra une loi spéciale du Parlement en raison du vide créé par l'abrogation de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. L'objet de ce sous-alinéa est de permettre la construction d'un pont international au-dessus du fleuve Saint-Laurent.

Le sénateur Tkachuk : Cette organisation, le PIRD, comprend-elle des représentants du même groupe, la commission? S'agit-il de représentants américains et canadiens, ou seulement de représentants ontariens et canadiens? Qui sont ces gens?

Mme Marcoux : Les gens du PIRD viennent de l'État du Michigan, de la Federal Highway Administration des États-Unis, du gouvernement fédéral et du ministère des Transports de l'Ontario.

Le sénateur Tkachuk : Tout cela existe en dehors du projet de loi C-3.

Mme Marcoux : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Tout cela se déroule que le projet de loi C-3 existe ou non. Toutes ces questions, sans le projet de loi C-3, existent actuellement.

Mme Marcoux : Oui. Les origines du processus du PIRD remontent à 2000, et des modifications sont apportées à la Loi sur les transports au Canada depuis plus longtemps encore. Les modifications que nous tentons d'apporter remontent, on pourrait dire, aux années 1970. Ces processus sont indépendants, distincts, et il y a confusion parce que la question de Windsor est tellement complexe et importante.

Senator Tkachuk: Exactly. If this bill did not exist, another bridge could be built in Windsor. After all, it could be a public-private partnership. The government could pass legislation in the House, as you have to go through everything else, and say, "Here is what we will do."

Ms. Marcoux: If this bill fails, to our chagrin, because we have been working on it for a long time, then we go back to the original of passing one piece of legislation every time a request for a crossing is granted; it has to be debated in Parliament.

You did not get a full response to your earlier question on the toll amendments, which again was brought forward after the representation, which the Bridge and Tunnel Operators Association have put forward. They were concerned that the minister would have powers over the setting of the tolls for the bridges, and they were concerned about their rates of financing and borrowing being affected, because government had a veto, if you will, or a right of oversight over that.

Clause 15.1, which you have in front of you, was amended by the House following those representations, and the minister now has the power to intervene only after the fact, after the tolls have been increased by the operators and it has been proven to cause a problem to the free flow of the traffic or the transportation of goods. This would be done after the minister consults with the operator and is convinced that the numbers are there to support the argument.

The amendment is fairly strong, and the clause is seriously amended to take that into consideration. Again, the government's objective was not to interfere in the operations of the bridges; it is there to ensure the free flow of traffic and that the measures taken by the operators are not a detriment to the free flow of trade.

Senator Phalen: I would like to clear up something. You said in your submission that the twinning of the Ambassador Bridge was studied by DRIC as a possible option, but it was rejected after extensive public consultation due to unacceptable community impacts in Windsor.

In the statement last week by the Ambassador Bridge people, they said:

> Let me point out that it was the DRIC team, not us, that said, "However, the Canadian evaluation notes a second span of the Ambassador Bridge would be an expansion of the existing crossing, not a new crossing of the river with new connections to the freeway systems in Ontario and Michigan."

How do you respond to that?

Ms. Marcoux: The request that is in front of us is considered as a new piece of infrastructure, and it is being studied because the request has come forward. We have someone in the room who is the expert on that. If you like, she can come to the front.

Le sénateur Tkachuk : Exactement. Si ce projet de loi n'existait pas, un autre pont pourrait être construit à Windsor. Après tout, ce pourrait être un partenariat public-privé. Le gouvernement pourrait adopter une loi en Chambre, et il faudrait franchir toutes les autres étapes, et dire : « Voici ce que nous allons faire. »

Mme Marcoux : Si ce projet de loi échoue, à notre grand dépit car nous y travaillons depuis longtemps, nous devrons comme à l'origine adopter une loi chaque fois qu'une demande de passage est accordée; il doit y avoir débat au Parlement.

Vous n'avez pas eu une réponse complète à votre question sur les modifications concernant le péage, ce qui encore une fois a été soulevée après la représentation faite par les responsables de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels. Ils étaient préoccupés par le fait que le ministre aurait le pouvoir de fixer les tarifs de péage aux ponts et craignaient que leurs taux de financement et d'emprunt ne soient touchés parce que le gouvernement avait un droit de veto, si vous voulez, ou un pouvoir de surveillance à cet égard.

L'article 15.1, que vous avez devant vous, a été modifié par la Chambre à la suite de ces représentations, et le ministre a maintenant le pouvoir d'intervenir uniquement après le fait, après que les tarifs de péage ont été augmentés par les exploitants et qu'il a été prouvé que cela entrave la libre circulation des véhicules ou le transport des biens. Il interviendrait après avoir consulté l'exploitant et lorsqu'il serait convaincu que les chiffres sont là pour étayer l'argument.

L'amendement est assez solide, et l'article est modifié de façon importante pour tenir compte de cela. Encore un fois, l'objectif du gouvernement n'était pas d'intervenir dans l'exploitation des ponts; il est là pour assurer la libre circulation des véhicules et pour veiller à ce que les mesures prises par les exploitants n'entravent pas le commerce.

Le sénateur Phalen : J'aimerais apporter une précision. Vous avez dit dans votre exposé que le doublement du pont Ambassador était une option étudiée par le PIRD mais qu'elle avait été rejetée après de longues consultations publiques en raison des répercussions inacceptables pour la population de Windsor.

La semaine dernière, les responsables du pont Ambassador ont déclaré :

> Je vous signale que c'est l'équipe du projet PIRD, et non pas nous, qui a dit, en substance, que l'évaluation faite par le Canada montre cependant que la construction d'un pont parallèle au pont Ambassador constituerait un élargissement du pont existant, et non pas un nouveau pont sur la rivière ayant ses propres voies de raccordement aux réseaux routiers de l'Ontario et du Michigan.

Que répondez-vous à cela?

Mme Marcoux : La demande qui est devant nous est considérée comme un nouvel élément d'infrastructure, et il est étudié parce que la demande a été présentée. Nous avons quelqu'un dans la pièce qui est spécialiste de la question. Si vous le voulez, elle peut venir à l'avant.

Senator Phalen: DRIC says that it is not.

Ms. Marcoux: DRIC says that it is what?

Senator Phalen: I will read it again. DRIC said:

> Let me point out that it was the DRIC team, not us, that said, "However, the Canadian evaluation notes a second span of the Ambassador Bridge would be an expansion of the existing crossing, not a new crossing..."

Which is it? I would just like to know which statement is correct.

Ms. Marcoux: The request in front of us is to construct a multi-lane span that would be located next to the existing bridge, not attached to the current bridge. As such, under the Canadian Environment Assessment Act, it is considered a new structure and hence has to be studied as such.

Kaarina Stiff, who is sitting in the room, in charge of that process, can give you more technical details if you want. It is a process that is required under the current regime to be considered.

Kaarina Stiff, Environmental Assessment Project Manager, Surface Infrastructure Programs, Transport Canada: To respond to the senator's question, in the Detroit River International Crossing project, when we initiated the formal environmental assessment process in early 2005, we started with a broad study area and considered a range of options. In considering those options at the beginning of our process, we did include proposals that were being put forward by various private-sector companies that had ideas on how to improve the cross-border traffic in Windsor. In the terminology of our process, we were considering options for a new or expanded international crossing. Understanding that the twinning of the Ambassador Bridge was one of the options that had been talked about for some time, that was an option that we considered.

In the parlance of our process, we were talking about a new or expanded crossing in reference to the fact that the Ambassador Bridge does exist there today and there was a proposal out there to do something at the existing crossing. That was the parlance that our process used and, as was described earlier by Ms. Marcoux, as we moved through the evaluation criteria and applied the criteria to the options that were developed, a decision was made by the partnership in November 2005 to narrow our area of focus and remove the option of twinning the Ambassador Bridge from consideration in our study.

I hope that helps to explain a little bit about what the DRIC process is doing and the difference between the private-sector proposal that is still there. In the parlance of the study that we were doing, we used that terminology to help people to understand that we were considering a broad range of options. Again, as Ms. Marcoux indicated in her speech, the application by the Ambassador Bridge to continue with their proposal is

Le sénateur Phalen : Selon le PIRD, ce n'est pas le cas.

Mme Marcoux : Le PIRD dit que c'est quoi?

Le sénateur Phalen : Je vais le relire. Les responsables du PIRD ont dit :

> Je vous signale que c'est l'équipe du projet PIRD, et non pas nous, qui a dit, en substance, que l'évaluation faite par le Canada montre cependant que la construction d'un pont parallèle au pont Ambassador constituerait un élargissement du pont existant, et non pas un nouveau pont...

Laquelle est-ce? Je voudrais simplement savoir quelle déclaration est exacte.

Mme Marcoux : La demande qui est devant nous porte sur la construction d'une travée à voies multiples qui serait située à côté du pont existant, non rattachée au pont existant. Dans ce cas, selon la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, elle est considérée comme une nouvelle structure et doit donc être étudiée comme telle.

Kaarina Stiff, qui est ici dans cette salle, est chargée de ce processus et peut vous donner des détails techniques si vous le voulez. Ce processus est obligatoire dans le cadre du régime actuel.

Kaarina Stiff, gestionnaire de projet de l'évaluation environnementale, Programmes des infrastructures terrestres, Transports Canada : Pour répondre à la question du sénateur, dans le projet de passage international de la rivière Detroit, lorsque nous avons commencé le processus formel d'évaluation environnementale au début de 2005, nous avons commencé par faire une étude à large portée et avons examiné un éventail de possibilités. Lors de l'examen de ces possibilités au début de notre processus, nous avions des propositions faites par diverses entreprises privées qui avaient des idées concernant la façon d'améliorer la circulation transfrontalière à Windsor. Selon la terminologie de notre processus, nous examinions des options portant sur un passage international nouveau ou élargi. Sachant que le doublement du pont Ambassador était l'une des options évoquées depuis un certain temps, c'est une option que nous avons examinée.

Dans le langage de notre processus, nous parlions d'un passage nouveau ou élargi en tenant compte du fait que le pont Ambassador est là aujourd'hui et qu'il avait été proposé de faire quelque chose au passage existant. C'est le langage utilisé dans le cadre de notre processus et, comme l'a décrit Mme Marcoux tout à l'heure, lorsque nous avons appliqué les critères d'évaluation aux options présentées, il a été décidé par le partenariat en novembre 2005 de restreindre notre secteur d'intervention et de retirer de notre étude l'option du doublement du pont Ambassador.

J'espère que cela vous permet de comprendre un peu le processus du PIRD et la différence avec la proposition du secteur privé qui est toujours là. Dans le langage de l'étude que nous faisions, nous avons utilisé cette terminologie pour aider les gens à comprendre que nous examinions un large éventail d'options. Encore une fois, comme Mme Marcoux l'a noté dans son exposé, la demande des responsables du pont Ambassador de poursuivre

something that is happening in parallel. It is a separate process. We have been processing that in accordance with our legislative requirements under the Canadian Environmental Assessment Act, and the last documentation submitted to us was for a proposal. It was slightly altered in March of 2006, and that is the documentation that we are working with, the proposal that they put forward at that time.

Senator Phalen: I am getting more confused. I lost my train of thought. Senator Tkachuk says that nothing has changed. All these arguments would have been there before. The same arguments we have had were already there and nothing is new. However, when a new bridge is built and someone has the right or authority to redirect the traffic to other bridges, that is new; and that is what seems to be the case with the new bridge that we are talking about. If someone is able to direct traffic into that bridge and away from the Ambassador Bridge, that is certainly new.

Mr. Hicks: Directing traffic is a provincial jurisdiction.

Senator Phalen: It is key.

Mr. Hicks: We do this all the time. If you were to look at the bridges between Ottawa and Gatineau out here, trucks are allowed on certain bridges; they are not allowed on others. Trucks are allowed on certain streets; they are not allowed on others. That has always been the situation. Under Bill C-3, it is exactly the same way that it has always been.

Senator Phalen: It is not when the 401 is put directly into the bridge. Where will the traffic go?

Mr. Hicks: It depends on what restrictions are put on the road.

Senator Phalen: It can still be determined at that point that only certain cars will go over that bridge; is that what you are telling me?

Mr. Hicks: We are saying that in the bill, the federal government will have the authority to consider the operation of a bridge, and it does have the authority to indicate what vehicles will cross a bridge.

We talked about dangerous goods. Some bridges allow dangerous goods across and some do not. There is one international bridge right now that does not allow trucks across the bridge, period.

Once again, we are saying that in the best interests of the free movement of traffic and trade, the federal government will have a say as to who uses the bridge and who does not.

Senator Phalen: The Ambassador Bridge people are farther down. It seems to me that Bill C-3 has the effect of killing the Ambassador Bridge. I do not know if I am out in left field on this or not, but it seems that this allows one to direct traffic wherever one wants. Their claim is that traffic can be taken away from them, reduce, and in the end, they will probably go bankrupt.

l'étude de leur proposition est une chose qui se déroule en parallèle. Il s'agit d'un processus distinct. Nous traitons cela conformément aux exigences qui nous sont imposées par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, et la dernière documentation qui nous a été présentée avait trait à une proposition. Elle a été légèrement modifiée en mars 2006, et c'est la documentation avec laquelle nous travaillons, la proposition qui a été présentée à l'époque.

Le sénateur Phalen : C'est de plus en plus embrouillé. J'ai perdu le fils de mes idées. Le sénateur Tkachuk dit que rien n'a changé. Tous ces arguments auraient déjà été là. Les mêmes arguments que nous avions étaient déjà là et il n'y a rien de nouveau. Or, lorsqu'un nouveau pont est construit et que quelqu'un a le droit ou le pouvoir d'orienter la circulation vers d'autres ponts, c'est du nouveau; et c'est ce qui semble être le cas en ce qui concerne le nouveau pont dont nous parlons. Si quelqu'un peut orienter la circulation vers ce pont et la détourner du pont Ambassador, c'est certainement du nouveau.

M. Hicks : L'orientation de la circulation est de compétence provinciale.

Le sénateur Phalen : C'est essentiel.

M. Hicks : Nous le faisons tout le temps. Si vous regardez les ponts entre Ottawa et Gatineau, les camions peuvent circuler sur certains ponts mais pas sur d'autres. Les camions peuvent circuler dans certaines rues mais pas dans d'autres. Il en a toujours été ainsi. Sous le régime du projet de loi C-3, c'est exactement comme il en a toujours été.

Le sénateur Phalen : Ce n'est pas quand la 401 sera dirigée directement vers le pont. Où ira la circulation?

M. Hicks : Tout dépend des restrictions imposées à la route.

Le sénateur Phalen : Il peut encore être déterminé à ce moment-là que certains véhicules seulement peuvent traverser ce pont; c'est bien ce que vous me dites?

M. Hicks : Nous disons que dans le projet de loi, le gouvernement fédéral aura le pouvoir d'examiner l'exploitation d'un pont, et il a le pouvoir de déterminer quels véhicules peuvent traverser un pont.

Nous avons parlé de marchandises dangereuses. Les matières dangereuses sont permises sur certains ponts et sont interdites sur d'autres. Il existe actuellement un pont international sur lequel le passage de camions est carrément interdit.

Encore une fois, nous disons que dans le meilleur intérêt de la libre circulation des véhicules et du commerce, le gouvernement fédéral aura son mot à dire sur ceux qui pourront utiliser le pont et ceux qui ne le pourront pas.

Le sénateur Phalen : Les gens du pont Ambassador ont perdu du terrain. Il me semble que le projet de loi C-3 a pour effet de tuer le pont Ambassador. J'ignore si je suis à côté de la plaque là-dessus, mais il semble qu'on peut orienter la circulation où l'on veut avec cela. Ils prétendent qu'on peut leur enlever de la circulation, la réduire, et à la fin, ils feront probablement faillite.

Ms. Marcoux: The intent of this bill is not to put anyone out of business, regardless of who owns the bridge. The intent of this bill is to ensure that the government fulfills its constitutional obligation and that it has the tools to do so.

The Ambassador Bridge is very important to the economy of our country, and it is important for trade between the United States and Canada. No one has any intention to hurt the Ambassador Bridge.

That being said, this bill is greater than the Ambassador Bridge. It will provide the government oversight capabilities of all crossings. It is not the intent of the government to penalize. If we were to penalize or drive the business away from the Ambassador Bridge today, we would create problems with respect to other bridges. Why would we want to do that?

It serves a purpose, and it is an important purpose. The government is giving itself that tool to be able to intervene in case a problem arises and there is a need to intervene. Right now, it has absolutely no tools or power to do so.

Senator Phalen: I understand that. I have no problem with oversight. I believe the government should have it. That is not my issue.

Is there anything in this bill that guarantees traffic? If the volume of traffic on the Ambassador Bridge last year was so many cars, is there anything in this bill that would guarantee that? If another bridge is built, does that reduce the amount of traffic? Will everyone lose?

Ms. Marcoux: Market forces are what will make these bridges survive.

There is a need to have an additional crossing. It has been recognized by everyone involved in these files. The crossings that are in existence, including the new one, will survive by market forces. We do not have any intention to intervene in that process, other than if there is an emergency or it is necessary.

Senator Phalen: In my opinion, the Ambassador Bridge people seem to be saying that if they cannot twin the bridges, they will not be able to compete.

Ms. Marcoux: The twinning process is subject to an environmental assessment.

To return to the request from the mayor of Windsor, consultation needs to happen. An infrastructure like this cannot just be built without consulting. The twinning process will go through an environmental assessment, including a consultation process, which will involve all stakeholders, to ensure that this is the right solution.

Whether or not they can proceed with this will depend on many factors, a couple of them being the environmental assessment and the consultation process, which will include the stakeholders.

[*Translation*]

Senator Dawson: What year did the last bill concerning the construction of a private bridge go through?

Mme Marcoux : L'objectif du projet de loi n'est pas de mettre quelqu'un en faillite, quel que soit le propriétaire du pont. L'objectif de ce projet de loi consiste à permettre au gouvernement de remplir ses obligations constitutionnelles et à lui fournir les outils pour le faire.

Le pont Ambassador est très important pour l'économie de notre pays, et il est important pour le commerce entre les États-Unis et le Canada. Personne n'a l'intention de nuire au pont Ambassador.

Cela dit, ce projet de loi est plus important que le pont Ambassador. Il accordera au gouvernement le pouvoir de surveillance de tous les passages. L'intention du gouvernement n'est pas de pénaliser. Si nous devions pénaliser ou priver le pont Ambassador d'activités aujourd'hui, nous créerions des problèmes aux autres ponts. Pourquoi ferions-nous cela?

Il a sa raison d'être, et elle est importante. Le gouvernement se dote de cet outil pour pouvoir intervenir s'il survient un problème et qu'il doit intervenir. En ce moment, il n'a absolument aucun outil ni aucun pouvoir pour le faire.

Le sénateur Phalen : Je comprends cela. La surveillance ne me gène pas. Je crois que le gouvernement devrait pouvoir en faire. La question n'est pas là.

Y a-t-il quelque chose dans ce projet de loi qui garantit la circulation? Si le volume de circulation sur le pont Ambassador l'année dernière était de tant de véhicules, y a-t-il quelque chose dans ce projet de loi qui garantirait cela? Si un autre pont est construit, le volume de circulation sera-t-il réduit? Tout le monde y perdra?

Mme Marcoux : Les forces du marché permettront à ces ponts de survivre.

Il faut un passage de plus. Cela a été reconnu par tout le monde dans ces dossiers. Les forces du marché permettront aux passages existants, y compris le nouveau, de survivre. Nous n'avons aucune intention d'intervenir dans ce processus, sauf s'il y a urgence ou nécessité.

Le sénateur Phalen : À mon avis, les gens du pont Ambassador semblent dire que s'ils ne peuvent doubler les ponts, ils ne pourront faire concurrence aux autres.

Mme Marcoux : Le processus de doublement est soumis à une évaluation environnementale.

Pour revenir à la demande du maire de Windsor, des consultations doivent avoir lieu. Une telle infrastructure ne peut simplement être construite sans consultation. Le processus de doublement sera soumis à une évaluation environnementale, ainsi qu'à un processus de consultation, qui inclura tous les intervenants afin de savoir si c'est la bonne solution.

De nombreux facteurs détermineront si le projet peut aller de l'avant, notamment l'évaluation environnementale et le processus de consultation, qui inclura tous les intervenants.

[*Français*]

Le sénateur Dawson : À quelle année remonte le dernier projet de loi pour la construction d'un pont privé?

Ms. Marcoux: Private? Are you referring to the Ambassador Bridge?

[*English*]

Senator Dawson: When was the last time a bill came into the Senate and the House asking for permission to build a bridge? I have been here for 30 years, and I had not seen one.

We are changing the law to say that from now on, if ever we want to build a bridge — and we only have one project — we need a bill that will give us the right to build that bridge. That does not seem minor to me, Senator Tkachuk.

Senator Tkachuk: I feel these issues regarding security are extremely important, the same as you thought they were important under Bill C-44.

Senator Dawson: Yes. We have also seen there are changes. You said it was a minor change.

Senator Tkachuk: No.

[*Translation*]

Senator Dawson: One of the changes in the bill is that the owners of the Ambassador Bridge, since the passing of the new legislation, no longer have the right to sell it. That is not a minor change. If that is a minor change in the opinion of the senator, it is not so for the owners of the bridge. In my opinion, it is a significant change.

At the very beginning, when were debating the bill, it seemed to me to flow from Bills C-26 and C-44. I feel it is a major change. Even if people in the department do not remember the bill being passed, it would have been easier to deal with the question of ownership. Even if we must build a bridge, it should be done through legislation.

I do not want to burden the Senate, but one bill every 40 years would not be excessive. In my opinion, it is as if we were trying to kill a fly with a sledgehammer. If you agreed with the Ambassador Bridge people and they wanted to build an extension to the bridge, would you have tabled a bill or would you have said that it is an issue of expanding the bridge?

Ms. Marcoux: The Act respecting the Acquisition, Operation and Disposal of the Windsor-Detroit Tunnel by the City of Windsor was passed by Parliament in 1987. Before that, there was the Fort-Falls Bridge Authority Act, in 1970, and the Milltown Bridge Act in 1966.

Senator Dawson: Construction or modification?

Ms. Marcoux: Construction. And there are 53; they appear in the schedule of the bill. What was your question?

Senator Dawson: Suppose the Department of Transport was happy about the expansion of the Ambassador Bridge, that they felt it was a good idea. Would you have considered the project as

Mme Marcoux : Privé? C'est le pont Ambassador?

[*Traduction*]

Le sénateur Dawson : À quand remonte la dernière fois où un projet de loi est arrivé au Sénat et la Chambre a demandé la permission de construire un pont? Je suis ici depuis 30 ans et je n'en ai jamais vu un.

Nous modifions la loi pour dire qu'à compter de maintenant, si nous voulons construire un pont — et nous n'avons qu'un projet — il nous faut un projet de loi qui nous permettra de construire ce pont. Cela ne me semble pas mineur, sénateur Tkachuk.

Le sénateur Tkachuk : Je crois que ces questions de sécurité sont extrêmement importantes, tout comme vous les trouviez importantes dans le cas du projet de loi C-44.

Le sénateur Dawson : Oui. Nous avons également vu qu'il y a des changements. Vous avez dit que c'était un changement mineur.

Le sénateur Tkachuk : Non.

[*Français*]

Le sénateur Dawson : Un des changements dans le projet de loi c'est que les propriétaires du pont Ambassador, depuis l'adoption de la nouvelle loi, n'ont plus le droit de le vendre. On ne peut pas dire que c'est un changement mineur. Si c'est un changement mineur pour le sénateur, ce n'est pas le cas pour les propriétaires du pont. Pour moi, il s'agit d'un changement important.

Au tout début, quand on a débattu ce projet de loi, cela semblait être une continuité des projets de loi C-26 et C-44. Pour moi, c'est un changement majeur. Si même les gens du département ne se souviennent pas d'avoir adopté un projet de loi, cela aurait été plus simple de traiter de la question de la propriété. Mais si on a un pont à construire, qu'on le fasse par législation.

Je ne veux pas encombrer le Sénat, mais un projet de loi tous les 40 ans, ce ne serait pas exagéré. Pour moi, c'est comme si on était en train de tuer une mouche avec une masse. Si vous étiez d'accord avec le pont Ambassador et qu'ils faisaient une extension de ce pont, auriez-vous présenté un projet de loi ou vous auriez dit qu'il s'agissait de l'expansion d'un pont?

Mme Marcoux : La Loi concernant l'acquisition, l'exploitation, l'aliénation du Tunnel Windsor-Détroit par la Ville de Windsor a été adoptée au Parlement en 1987. Avant cela, il y a eu la Loi sur l'Administration du pont Fort-Falls, en 1970, la Loi sur le pont de Milltown, en 1966.

Le sénateur Dawson : Construction ou amendement?

Mme Marcoux : Construction. Et il y en a 53, cela figure à l'annexe de votre projet de loi. Quelle était votre question?

Le sénateur Dawson : Admettons que le ministère des Transports est heureux de l'expansion du pont Ambassador, qu'il trouve que c'est une bonne idée, est-ce que vous auriez

the construction of a new bridge that required legislation or would you have considered it the expansion of a bridge without legislation?

[*English*]

Mr. Hicks: Right now, one would need a special act of Parliament or authority from the government.

Right now, as we have heard, there is the possibility of two bridges in the Windsor area. There is the application for twinning the Ambassador Bridge and the DRIC process. We know there is interest in building another bridge in the Buffalo-Fort Erie area. We know there is a rail bridge in Niagara Falls that private investors are considering and might want to convert from a rail bridge to a road bridge. New Brunswick is in the process of considering building a bridge at Calais-St. Stephen.

We have to remember that when a bridge is built and adds new capacity, it takes time for traffic to grow, and then all of a sudden a new bridge is needed. I am reminded of the bridges between here and Hull and Gatineau. For years we have managed with the five bridges, and we have held the pressure. Now there is a lot of talk about building one, two, maybe even three bridges.

I believe that is what we are finding at the international border.

Senator Dawson: The adoption of Bill C-3 means that since it will be a departmental decision, these issues will never be debated again. We will never get the chance to ask the people, who are trying to build the bridge, what affect it has on the other bridges. That is a major difference, as far as the application of our responsibilities.

I totally agree with the constitutional responsibility of government to control ownership and security. I have no problem with that.

I am finding here that in the past, these issues were debated around the table of the House of Commons and of the Senate, and from now on they will be discussed around your table. Not that I do not like you or the way you do things, but I feel it is a major change. We might agree with that, but we cannot say it is minor.

The people who are concerned, whether they are with the City of Windsor, the Ambassador Bridge people or the people in New Brunswick — we have been told by certainly two of the big players — maybe do not trust you, and maybe they feel they trust us more. They want to have the chance to come in front of a committee of the Senate or of the House of Commons and say that they have a problem with this bridge or with this project.

Am I to understand we are going to lose that power? There is no doubt about that.

[*Translation*]

Are we not losing the right to know what is happening with the construction of bridges between the United States and Canada?

considéré la chose comme étant une nouvelle construction d'un pont qui nécessite une législation ou si vous auriez considéré cela comme étant l'expansion d'un pont sans législation?

[*Traduction*]

M. Hicks : En ce moment, on aurait besoin d'une loi spéciale du Parlement ou de l'autorité du gouvernement.

En ce moment, comme nous l'avons entendu, il pourrait y avoir deux ponts dans la région de Windsor. Il y a la demande de doublement du pont Ambassador et le processus du PIRD. Nous savons qu'il est question de construire un autre pont dans la région de Buffalo-Fort Erie. Nous savons qu'il y a un pont ferroviaire à Niagara Falls que des investisseurs privés envisagent de convertir en pont routier. Le Nouveau-Brunswick étudie la possibilité de construire un pont à Calais-St. Stephen.

Il faut nous rappeler que lorsqu'un pont est construit et ajoute de la capacité, il faut du temps pour que la circulation augmente, et tout à coup, il faut un nouveau pont. Je me souviens des ponts entre ici et Hull-Gatineau. Pendant des années nous nous sommes accommodés de cinq ponts et nous avons tenu le coup. Maintenant on parle beaucoup de construire un, deux, et peut-être même trois ponts.

Je crois que c'est ce que nous constatons à la frontière internationale.

Le sénateur Dawson : L'adoption du projet de loi C-3 signifie que puisqu'il s'agira d'une décision ministérielle, ces questions ne seront jamais plus débattues. Nous n'aurons jamais l'occasion de demander aux gens, qui veulent construire le pont, quel effet il aura sur les autres ponts. C'est là une différence majeure pour ce qui concerne l'application de nos responsabilités.

Je suis tout à fait d'accord pour dire que le gouvernement a la responsabilité constitutionnelle de contrôler la propriété et la sécurité. Cela ne me gène pas.

Je constate ici que dans la passé, ces questions étaient débattues à la Chambre des communes et au Sénat, et à l'avenir, elles seront débattues autour de votre table. Ce n'est pas que je ne vous aime pas ou que je n'aime pas votre façon de faire, mais j'estime que c'est un changement majeur. Nous pouvons être d'accord avec cela, mais nous ne pouvons pas dire que c'est mineur.

Les personnes qui sont concernées, qu'elles soient de la ville de Windsor, du pont Ambassador ou du Nouveau-Brunswick — au moins deux des gros joueurs nous l'ont dit — ne vous font peut-être pas confiance, et elles nous font peut-être davantage confiance. Elles veulent avoir l'occasion de venir devant un comité du Sénat ou de la Chambre des communes pour dire que ce pont ou ce projet leur cause un problème.

Dois-je comprendre que nous perdrons ce pouvoir? Il n'y a aucun doute là-dessus.

[*Français*]

Est-ce qu'on ne perd pas le droit de savoir ce qui en est de la construction de ponts entre le Canada et les États-Unis?

Mr. Langlois: Presuming the authority already exists under an existing statute, it must first of all be determined if the enabling statute allows for the authority to build a second bridge, to expand it or to alter it. If it is allowed for under the legislation, there is no need to come back to Parliament. However, if the legislation is limited, we must go back to Parliament.

Here we are discussing construction and alteration, and as you mentioned yourself, they do not come back before Parliament annually. The bill is not limited to construction and alterations. It talks about operations and the transfer of ownership.

You talked earlier about the transfer of ownership and the fact that the bill limits the possibility of transferring the ownership of a bridge or a tunnel. The bill has no other prohibitions. It ensures that the authorization of the governor in council is necessary from now on to carry out a transfer. There is no restraint on the power to transfer. The authorization of the governor in council may appear as an obstacle to a transfer. However, the legal mechanisms that were formerly available to the owners of bridges and tunnels still exist, even if this bill is in effect.

Senator Dawson: Perhaps I did not express myself very well. This is a change in terms of the preceding bills. Bill C-44 had no such provision and Bill C-3 does provide for it. It is therefore, in my opinion, a significant change.

I have never seen this bridge. However, for the owners of it, we are not talking about a minor change. These people want to be heard and are demanding support.

Ms. Marcoux: Ownership was set out in Bill C-44.

Senator Dawson: And what about the amendment? Unfortunately, I do not have that document in front of me.

Ms. Marcoux: The two clauses that are different are the following.

[*English*]

Crossing over the St. Lawrence River and a transfer of the bridge.

Senator Dawson: That is a change. Again, I do not want to exaggerate, but it is a minor change for a senator, but it is not a minor change for the owners of the bridge. For them, it is a major distinction between past legislation, which they seemed to support at that time, and legislation today, which they are clearly indicating that they oppose. They know this is their last chance to be heard, because if they are not heard by us on this legislation now, they will not come in to see us on another bill and say that they have another issue to deal with.

I would like to say that two or three of my colleagues are not here. There is a special caucus meeting at the same time as this one. It is not that they are not concerned with the issues. They are, but they have a conflict and they wanted me to express that.

M. Langlois : En présumant que l'autorité existe déjà en vertu d'une loi constituée, il faut tout d'abord voir si la loi habilitante permet à cette autorité de construire un deuxième pont, de faire une expansion ou une altération. Si la loi le lui permet, nul besoin de revenir au Parlement. Toutefois, dans la mesure où la législation est restreinte, on devra venir devant le Parlement.

Ici on parle de construction et d'altération. Vous l'avez remarqué, ils ne viennent pas devant le Parlement à chaque année. Le projet de loi n'est pas limité à la construction ni aux altérations. Il parle de l'opération et du transfert de propriété.

Vous avez parlé plus tôt du transfert de propriété et du fait que le projet de loi restreignait la possibilité de transférer un pont ou un tunnel. Le projet de loi ne pose aucune restriction. Il fait en sorte qu'une autorisation du gouverneur en conseil est désormais nécessaire avant d'effectuer un transfert. Il n'existe pas de restriction au pouvoir de transfert. L'autorisation du gouverneur en conseil peut sembler un obstacle au transfert. Toutefois, les mécanismes juridiques autrefois disponibles aux propriétaires de ponts et de tunnels existent toujours, même si le projet de loi est en vigueur.

Le sénateur Dawson : Je me suis peut-être mal exprimé. Il s'agit d'un changement sur les projets de loi précédents. Le projet de loi C-44 ne prévoyait pas cet article et le projet de loi C-3 le prévoit. C'est donc, à mon avis, un changement important.

Je n'ai jamais vu ce pont. Toutefois, pour les gens qui en sont propriétaires, il ne s'agit pas d'un changement mineur. Ces personnes désirent être entendues et exigent un encadrement.

Mme Marcoux : La propriété était spécifiée dans le projet de loi C-44.

Le sénateur Dawson : Qu'en est-il de l'amendement? Je n'ai malheureusement pas le document sous les yeux.

Mme Marcoux : Les deux clauses qui diffèrent sont les suivantes.

[*Traduction*]

Traverser le fleuve Saint-Laurent et un transfert du pont.

Le sénateur Dawson : C'est un changement. Encore une fois, je ne veux pas exagérer, mais c'est un changement mineur pour un sénateur, mais ce n'est pas un changement mineur pour les propriétaires du pont. Pour eux, c'est une distinction majeure entre l'ancienne législation, qu'ils semblaient appuyer à l'époque, et la législation d'aujourd'hui, à laquelle ils ont clairement indiqué s'opposer. Ils savent que c'est leur dernière chance d'être entendus, parce que s'ils ne sont pas entendus par nous dans le cas de cette législation maintenant, ils ne viendront pas nous voir pour un autre projet de loi et diront qu'ils ont une autre question à régler.

J'aimerais dire que deux ou trois de mes collègues ne sont pas ici. Il y a une réunion spéciale du caucus en même temps ce celle-ci. Ce n'est pas qu'ils ne s'intéressent pas à la question. Ils s'y intéressent mais ils ont un conflit et ils m'ont demandé de le dire.

We want to be sure that both the City of Windsor and the Ambassador Bridge people feel that there is a level of comfort, that the people, who are there to defend them, defended them.

Ms. Marcoux: There are two things: The ownership clause is not an uncommon clause in legislation of this kind. It exists today in some of the individual legislation; it exists today in the presidential permit process in the U.S.; and it exists today in other kinds of bridges in other similar countries. This is not an uncommon piece. The objective of that piece of legislation is really for the safety and security of Canadians.

[*Translation*]

The government has a responsibility. Imagine if one of these bridges were transferred to terrorists or to people who wanted to turn around and resell them with the aim of closing them down or harming the trade between the two countries.

The government wants to give itself the right of review in order to ensure that public security is not endangered. That is the only aim of that clause.

I know that the Ambassador Bridge people and the president himself are very worried about the transfer clause in the case of a succession. This issue does not worry the government. That is not the aim of this clause. Tomorrow morning, the government of Ontario may decide to privatize one of the bridges and sell it. At that point, the Government of Canada would want to have a right of review concerning the intentions of new owners of the bridges, in the interest of security.

Your next question concerned whether or not you would be consulted or involved if a new bridge was to be built. In the bill, guidelines must be established on the way to proceed in order to manage applications for new structures or alterations to existing structures. In such cases, there will no doubt be consultations.

[*English*]

It is embedded in the bill, and under the Environmental Assessment Act, I must repeat, it is also an extensive consultation process. Just consider the DRIC process right now for a new crossing to be constructed; these consultations have been going on for four years. One could argue it is a long process, but it is an important issue for the residents of the local communities and for the members of Parliament, and it does not preclude members of Parliament from these consultations, quite the contrary. Ministers will make sure that the members of Parliament are consulted when they go through a process like that. It will be your duty to do that.

Senator Dawson: It will not be in the law. If you can find the article that says you will come and consult with us, I would like you to give me a number.

Ms. Marcoux: It does not say we will come and consult the Senate, unfortunately.

Senator Dawson: Not the House of Commons either.

Ms. Marcoux: No. Individual members of Parliament that will be affected by the crossing will be consulted.

Nous voulons nous assurer que les gens de la ville de Windsor et du pont Ambassador sentent qu'ils peuvent être à l'aise, que les personnes qui sont là pour les défendre les ont défendus.

Mme Marcoux : Il y a deux choses : la disposition sur la propriété n'est pas inhabituelle dans ce genre de législation. Elle existe aujourd'hui dans diverses lois; elle existe aujourd'hui dans le processus de permis présidentiel aux États-Unis; et elle existe aujourd'hui pour d'autres genres de ponts dans des pays comparables. Ce n'est pas une disposition inhabituelle. L'objectif de cette législation est vraiment la sécurité des Canadiens.

[*Français*]

Le gouvernement a une responsabilité. Imaginez si un de ces ponts était transféré à des terroristes ou à des personnes qui désirent se retourner et les revendre dans le but de les fermer ou nuire aux échanges économiques des deux pays.

Le gouvernement veut se donner un droit de regard pour s'assurer que la sécurité du public n'est pas mise en danger. C'est sans doute le seul objectif de cette clause.

Je sais que les gens du pont Ambassador et le président lui-même sont très inquiets de la clause de transfert dans le cas d'une succession. Cette question n'inquiète pas le gouvernement. Là n'est pas l'objectif de cette clause. Demain matin, le gouvernement de l'Ontario peut décider de privatiser un de ses ponts et de le vendre. À ce moment, le gouvernement du Canada voudra un droit de regard sur les intentions des nouveaux propriétaires de ces ponts, dans l'intérêt de la sécurité.

Votre question suivante était à savoir si vous serez consultés ou impliqués lorsque l'on voudra construire un pont. Dans le projet de loi, il faut établir des lignes directrices sur la façon de procéder pour gérer les applications de nouvelles structures ou les modifications à des structures existantes. Dans de tels cas, des consultations auront lieu sans aucun doute.

[*Traduction*]

C'est intégré au projet de loi, et en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, je dois le répéter, c'est aussi un long processus de consultation. Il suffit de songer au processus actuel du PIRD relatif à la construction d'un nouveau passage; ces consultations se poursuivent depuis quatre ans. On pourrait dire que c'est un long processus mais la question est importante pour les résidents des collectivités et les députés ne sont pas exclus de ces consultations, bien au contraire. Les ministres s'assureront que les députés sont consultés dans ce genre de processus. Ce sera votre devoir de le faire.

Le sénateur Dawson : Ce ne sera pas dans la loi. Si vous pouvez trouver l'article qui dit que vous viendrez nous consulter, j'aimerais que vous me donniez un numéro.

Mme Marcoux : Il n'est pas dit que nous viendrons consulter le Sénat, malheureusement.

Le sénateur Dawson : Ni la Chambre des communes.

Mme Marcoux : Non. Les députés qui seront touchés par le passage seront consultés.

Senator Dawson: For the last 100 years we have been consulted. People thought that this was important enough to submit it to Parliament. I am waiting for the argument that says this will cause us so many projects that it will delay other legislation. There are a lot of issues delaying legislation right now. Actually, there is a committee discussing it tonight. The reality is that we can take on another bill per year, and I believe we would survive, whether it is the City of Windsor or the Ambassador Bridge people, if people are concerned enough about not trusting you — not you personally.

[*Translation*]

In my opinion, we have the responsibility to ensure that amendments can be presented to satisfy these people. If you could assist us in our deliberations, we would be very pleased.

[*English*]

Senator Tkachuk: I supported Bill C-44, as well as this, and I am no friend of government intervention. I understand the strong concerns of the private owners of the international bridge, but they are also in the private sector with great risk. They sit on a border, for one thing, which they know involves two countries. There is a lot of risk to this. We will all try to act in our self-interest, both the Americans and the Canadians. We also have the jurisdictional problems of Michigan and Ontario, and we have the question of Windsor.

I hate to say it, but the world does not revolve around Ontario. It does not revolve around the Windsor bridge.

We have a Canadian border that goes from Vancouver, even across to my province, although we have no bridge. All those security issues across the country have to be administered. After September 11, 2001, I am concerned that the government exercise its constitutional jurisdiction over these areas.

Politics is a wonderful thing. I cannot imagine a government that would allow a private company to be bankrupt because they diverted all the traffic from their bridge. It is possible in a closed society with or without legislation. In an open society, I do not get it. We will have lots of discussion on Tuesday at the clause-by-clause.

Ms. Marcoux: A government that would divert traffic to put a bridge out of business would be operating against the objective of this bill. In diverting traffic from a crossing, it would create congestion. That is what this bill is trying to avoid.

Redirecting traffic would only be used where there is a need to allow free movement of goods and people.

Senator Adams: The bridge has been there for 70 years. We have a border between the United States and the river. Did the Ambassador Bridge go to the United States?

It has been there for 70 years. Did they find out whether there was any damage to that bridge?

Le sénateur Dawson : Au cours des 100 dernières années nous avons été consultés. Les gens estimaient que c'était assez important pour le soumettre au Parlement. On arguera que ceci nous apportera tant de projets que d'autres lois seront retardées. De nombreuses questions retardent déjà les lois. En fait, un comité en discute ce soir même. La réalité, c'est que nous pouvons prendre un autre projet de loi par année, et je crois que nous pourrions survivre, qu'il s'agisse des gens de la ville de Windsor ou du pont Ambassador, si les gens craignent tant de vous faire confiance — pas vous personnellement.

[*Français*]

À mon avis, nous avons la responsabilité de nous assurer que des amendements puissent être présentés pour satisfaire ces gens. Si vous pouvez nous aider dans notre réflexion, cela nous fera plaisir.

[*Traduction*]

Le sénateur Tkachuk : J'ai appuyé le projet de loi C-44, de même que celui-ci, et je ne suis pas en faveur de l'intervention gouvernementale. Je comprends les graves préoccupations des propriétaires privés du pont international, mais ils sont dans le secteur privé et il y a de gros risques. Tout d'abord, ils savent qu'ils sont à cheval sur une frontière entre deux pays. Cette situation présente d'importants risques. Nous essayons tous d'agir dans notre propre intérêt, tant les Américains que les Canadiens. Nous avons également les problèmes de juridiction du Michigan et de l'Ontario, et nous avons la question de Windsor.

Je regrette de le dire mais le monde ne tourne pas autour de l'Ontario. Il ne tourne pas autour du pont de Windsor.

Nous avons une frontière canadienne qui part de Vancouver, qui passe même par ma province, bien que nous n'ayons pas de pont. Toutes ces questions de sécurité au pays doivent être administrées. Après le 11 septembre 2001, je tiens à ce que le gouvernement exerce ses compétences constitutionnelles dans ces secteurs.

La politique est une chose merveilleuse. Je ne peux imaginer un gouvernement qui permettrait qu'une entreprise privée fasse faillite parce il aurait empêché toute la circulation de passer sur son pont. C'est possible dans une société fermée avec ou sans législation. Dans une société ouverte, je ne crois pas. Nous aurons de nombreuses discussions mardi lors de l'étude article par article.

Mme Marcoux : Un gouvernement qui détournerait la circulation pour mettre un pont en faillite irait à l'encontre de l'objectif de ce projet de loi. En détournant la circulation, il créerait de la congestion. C'est ce que ce projet de loi tente d'éviter.

Les véhicules ne seraient détournés que pour permettre la libre circulation des marchandises et des personnes.

Le sénateur Adams : Le pont est là depuis 70 ans. Nous avons une frontière entre les États-Unis et la rivière. Le pont Ambassador se rendait-il aux États-Unis?

Il est là depuis 70 ans. A-t-on constaté des dommages à ce pont?

Ms. Stiff: An environmental assessment process for a proposal of a new structure would include an examination of the environment around the bridge. It will not look at what historical impacts the bridge may have had.

There would be local and provincial regulations regarding water quality from runoff that would speak to day-to-day management. The study will not look at whether the bridge is having a negative impact right now. That is not the purpose of the environmental assessment process.

The Chairman: Would the environmental assessment process cover the potential impacts on the city because of traffic and noise in residential areas?

Ms. Stiff: Yes. One step we need to do, as part of our role as a responsible authority under the Canadian Environmental Assessment Act, is establish the scope of the project being assessed and the factors that need to be considered.

We prepared draft environmental assessment guidelines that speak to issues we would expect to be addressed. It includes air quality and noise impacts on the community, as well as a desire on our part to see consultation occur with the City of Windsor to gain an understanding of the impacts on local traffic and air quality.

That is explained in the draft environmental assessment guidelines. We are working on a process to make those guidelines available to the public and to get input on any factors we may have missed.

Senator Adams: We have better technology today than 70 years ago. How many more months or years will you study the Ambassador Bridge?

Ms. Stiff: The environmental assessment guidelines are given to a proponent to outline what we require, as a responsible authority, under the Canadian Environmental Assessment Act, to meet our legal obligations.

It will be up to us to work with the proponent to make sure they provide information to satisfy us that the legislation that governs the environmental assessment process federally has been met.

We do not have legislated timelines for that. We provided the draft guidelines to the proponent. It will take them time to gather the information in the studies. We will work with them to keep the process moving efficiently.

Senator Adams: I have a question on clause 6. The ministry does not have any authority to make decisions on any bridges built in the future. It has to go to the Governor-in-Council to approve any new bridges and tunnels.

Will the Governor-in-Council have more power than the Minister of Transport to approve new bridges?

Mme Stiff : L'évaluation environnementale d'une proposition de nouvelle structure comprendrait l'examen de l'environnement autour du pont. Elle ne tiendrait pas compte des répercussions historiques que le pont a pu avoir.

Il y aurait des règlements locaux et provinciaux concernant la qualité de l'eau d'écoulement pour ce qui concerne la gestion au quotidien. L'étude ne chercherait pas à savoir si le pont à un impact négatif maintenant. Ce n'est pas l'objectif du processus d'évaluation environnementale.

La présidente : Le processus d'évaluation environnementale engloberait-il les éventuels répercussions sur la ville en raison de la circulation et du bruit dans les secteurs résidentiels?

Mme Stiff : Oui. L'une des choses que nous devons faire, dans le cadre de nos responsabilités en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, consiste à définir la portée du projet évalué et les facteurs qui doivent être pris en compte.

Nous avons préparé des lignes directrices provisoires en matière d'évaluation environnementales pour ce qui concerne les questions qui devraient être examinées. Il s'agit notamment des répercussions de la qualité de l'air et du bruit sur la collectivité, et nous aimerions qu'il y ait consultation avec la ville de Windsor afin de comprendre les répercussions sur la circulation locale et la qualité de l'air.

Tout cela est expliqué dans les lignes directrices provisoires sur l'évaluation environnementale. Nous travaillons sur un processus permettant de rendre ces lignes directrices publiques et d'obtenir des réactions concernant des facteurs qui pourraient avoir été omis.

Le sénateur Adams : La technologie est meilleure aujourd'hui qu'il y a 70 ans. Pendant combien de mois ou d'années encore étudierez-vous le pont Ambassador?

Mme Stiff : Les lignes directrices sur l'évaluation environnementale sont transmises à un promoteur pour préciser ce qu'il nous faut, à titre d'autorité responsable en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, pour respecter nos obligations légales.

Ce sera à nous de travailler avec le promoteur afin de veiller à ce qu'il fournisse l'information dont nous avons besoin pour nous assurer que les lois qui régissent le processus d'évaluation environnementale sur le plan fédéral ont été respectées.

Nous n'avons pas d'échéance légale à cet égard. Nous avons remis les lignes directrices au promoteur. Il lui faudra du temps pour réunir l'information dans les études. Nous travaillerons avec lui afin d'assurer le bon déroulement du processus.

Le sénateur Adams : J'ai une question sur l'article 6. Le Ministère n'a pas le pouvoir de prendre des décisions concernant la construction de quelque pont que ce soit à l'avenir. Il doit faire approuver tous les ponts et tunnels par le gouverneur en conseil.

Le gouverneur en conseil aura-t-il plus de pouvoir que le ministre des Transports pour approuver de nouveaux ponts?

Ms. Marcoux: Clause 6 says that the minister will not be able to approve this. The minister will need the approval from the Governor-in-Council.

Senator Adams: What does the Governor-in-Council have to do with it? Does it have an engineering department?

Ms. Marcoux: The Governor-in-Council is a body of cabinet that gives approvals to processes. The Governor-in-Council approves the corporate plans for Crown corporations and appointments. Their mandate is wide ranging. They would approve this process also.

Senator Tkachuk: They approve us.

Senator Adams: I understand that. If anything had to be changed in the bill, the Senate would pass it, and the House of Commons. If anything has to be changed on bridges, it has to go through the Governor-in-Council instead of the minister.

Ms. Marcoux: The minister will recommend it to the Governor-in-Council.

Senator Adams: Will it be approved faster?

Ms. Marcoux: This would alleviate a concern of Senator Dawson. This makes sure the Minister of Transport does not have the last say in the process. It has to be vetted through a cabinet committee of ministers, ultimately the Governor-in-Council, to give approval to these projects.

This will not be done in isolation by a minister in his office. He will have to consult with his colleagues in cabinet to get that approved.

Senator Adams: In clause 13, although you say the minister has no authority to approve anything to do with the structure, it says the minister has the right to order the owners or operators to take action with respect to keeping the bridge in good condition.

Ms. Marcoux: Some of the clauses from the bill will require Governor-in-Council approval. Some can be done under the minister's authority. This clause is one the minister has the authority to do, if I read it correctly.

Senator Adams: If they want to make any changes, you said in your brief, the minister has nothing to do with the bridges. Yet, here in clause 13 of the bill it says differently.

Ms. Marcoux: This is a proposal in front of you. Presently, before this bill becomes law, the minister does not have these powers. When this bill hopefully becomes an act of Parliament, this will give the minister the powers we are asking for in this bill.

Senator Adams: I am having a little difficulty with that. You said in your brief that he has no power today.

Ms. Marcoux: That is correct. This bill will give him the power, if it is passed.

Mme Marcoux : L'article 6 dit que le ministre ne pourra pas approuver cela. Le ministre aura besoin de l'approbation du gouverneur en conseil.

Le sénateur Adams : Quel est le rôle du gouverneur en conseil dans tout cela? A-t-il un service du génie?

Mme Marcoux : Le gouverneur en conseil est un organe du Cabinet qui approuve les processus. Le gouverneur en conseil approuve les plans d'entreprise des sociétés d'État et les nominations. Son mandat est vaste. Il approuverait ce processus également.

Le sénateur Tkachuk : Il nous approuve.

Le sénateur Adams : Je comprends cela. S'il fallait modifier le projet de loi, le Sénat l'adopterait, puis la Chambre des communes. S'il faut modifier des ponts, cela doit passer par le gouverneur en conseil au lieu du ministre.

Mme Marcoux : Le ministre le recommandera au gouverneur en conseil.

Le sénateur Adams : L'approbation sera-t-elle plus rapide?

Mme Marcoux : Ceci dissipera les craintes du sénateur Dawson. Cette façon de procéder fait en sorte que le ministre des Transports n'a pas le dernier mot dans le processus. Les projets doivent être examinés par un comité de ministres du Cabinet avant d'être soumis au gouverneur en conseil pour approbation.

Ce ne sera pas fait isolément par un ministre dans son bureau. Il devra consulter ses collègues au Cabinet pour obtenir l'approbation.

Le sénateur Adams : Vous dites que le ministre n'a pas le pouvoir d'approuver quoi que ce soit qui touche à la structure mais l'article 13 dit que le ministre a le droit d'obliger les propriétaires ou les exploitants à prendre les mesures nécessaires pour garder le pont en bon état.

Mme Marcoux : Certains articles du projet de loi nécessiteront l'approbation du gouverneur en conseil. Certaines choses peuvent être réalisées sous l'autorité du ministre. Cet article en est un qui confère un pouvoir au ministre, si je l'ai bien lu.

Le sénateur Adams : Si les responsables veulent faire des changements, vous avez dit dans votre mémoire que le ministre n'a rien à dire sur les ponts. Or, ici à l'article 13 du projet de loi, on dit autre chose.

Mme Marcoux : C'est une proposition qui est devant vous. Actuellement, avant que ce projet de loi devienne loi, le ministre n'a pas ces pouvoirs. Lorsque ce projet de loi sera, nous l'espérons, adopté par le Parlement, il conférera au ministre les pouvoirs que nous demandons dans ce projet de loi.

Le sénateur Adams : J'ai un peu de difficulté à suivre. Vous avez dit dans votre mémoire qu'il n'a pas de pouvoir aujourd'hui.

Mme Marcoux : C'est exact. Ce projet de loi lui conférera les pouvoirs, s'il est adopté.

Senator Adams: Some companies are concerned that if the minister has this power, he or she may not approve certain bridges. Will the minister have the power to do that?

Ms. Marcoux: I will try to explain the difference between the government owning the structures and the minister having direct authority over the structures. Those structures have a variety of governance models. Some are owned by the Government of Ontario, the Government of Quebec, the Government of New Brunswick, authorities, private corporations and Crown corporations. The minister has no direct powers over these corporations.

A Crown corporation reports to Parliament through a minister, but the powers of the minister are limited to recommending that the Governor-in-Council approve the corporate plans. A minister does not have any direct authority on the day-to-day operations of those corporations. That is the difference.

Senator Adams: Senator Tkachuk did not agree with clause 23, dealing with change of ownership. Why would they have to consult with the Governor-in-Council in order to change ownership if they are private?

Ms. Marcoux: The objective of the clause on ownership is to ensure that the new owners are not a security threat to Canada. They must be able to provide assurance of that to the government and the Canadian people. It is a security issue. We want to be able to reassure the Canadian public that these structures are owned and operated by law abiding citizens who are not a security threat to anyone.

Senator Adams: Are you talking about the government not trusting someone who wants to buy a private bridge?

Ms. Marcoux: It is not a question of trust. It is a question of ensuring that the Canadian public is secure and that these bridges are operated by people who do not pose a security threat.

This is a standard clause in other legislation in Canada, as well as in the United States and other countries.

Senator Adams: I do not really understand that.

Senator Phalen: Are there procedures in place in the event of a terrorist attack on a bridge?

Mr. Hicks: That is one of the reasons the security provisions are included in this bill. We know, from talking to the operators of a number of the bridges, that they have security measures in place, be it security from terrorism or for a spill or an accident on the bridge. A number of the bridges have emergency response programs in place.

There are other bridges that we do not know about. The operators have not told us what they have in place, and we have no authority to ask them. If this bill is enacted, once the regulations take effect, we will then have the authority to ask all

Le sénateur Adams : Certaines entreprises craignent que si le ministre a ces pouvoirs, il pourrait ne pas approuver certains ponts. Le ministre aura-t-il le pouvoir de faire cela?

Mme Marcoux : Je vais tenter d'expliquer la différence entre les ouvrages appartenant au gouvernement et les ouvrages sur lesquels le ministre exerce un pouvoir direct. Ces structures peuvent être administrées de multiples façons. Elles peuvent être la propriété du gouvernement de l'Ontario, du gouvernement du Québec, du gouvernement du Nouveau-Brunswick, d'administrations, d'entreprises privées ou de sociétés d'État. Le ministre n'exerce aucun pouvoir sur ces organismes.

Une société d'État relève du Parlement par l'entremise d'un ministre mais les pouvoirs du ministre se limitent à recommander que le gouverneur en conseil approuve les plans d'entreprise. Un ministre n'exerce aucun pouvoir direct sur les opérations quotidiennes de ces sociétés. C'est là la différence.

Le sénateur Adams : Le sénateur Tkachuk n'était pas d'accord avec l'article 23, qui traite de changement de propriétaire. Pourquoi faudrait-il consulter le gouverneur en conseil pour changer de propriétaire s'il s'agit d'une entreprise privée?

Mme Marcoux : L'objectif de l'article sur la propriété consiste à veiller à ce que les nouveaux propriétaires ne représentent pas une menace à la sécurité du Canada. Ils doivent pouvoir en donner l'assurance au gouvernement et à la population canadienne. C'est une question de sécurité. Nous voulons pouvoir assurer la population canadienne que ces ouvrages sont détenus et exploités par des citoyens respectueux des lois qui ne constituent pas une menace à la sécurité de qui que ce soit.

Le sénateur Adams : Voulez-vous dire que le gouvernement ne ferait pas confiance à quelqu'un qui veut acheter un pont privé?

Mme Marcoux : Ce n'est pas une question de confiance. Il s'agit de veiller à ce que la population canadienne soit en sécurité et que ces ponts soient exploités par des gens qui ne constituent pas une menace à la sécurité.

C'est une disposition qu'on trouve dans d'autres lois au Canada, ainsi qu'aux États-Unis et dans d'autres pays.

Le sénateur Adams : Je ne comprends pas vraiment cela.

Le sénateur Phalen : Y a-t-il des procédures en place en cas d'attaque terroriste contre un pont?

M. Hicks : C'est une des raisons pour lesquelles des dispositions sur la sécurité sont incluses dans le projet de loi. Nous avons parlé aux exploitants de nombreux ponts et savons qu'ils ont des mesures de sécurité en place, qu'il s'agisse de terrorisme, d'un déversement ou d'un accident sur le pont. Un programme d'intervention en cas d'urgence est en place pour un bon nombre des ponts.

Il y a d'autres ponts dont nous ne savons rien. Les exploitants ne nous ont pas dit ce qu'ils avaient en place, et nous n'avons pas le pouvoir de l'exiger qu'ils nous le disent. Si ce projet de loi est promulgué, une fois les règlements en vigueur, nous auront le

the bridges about their security measures. We currently have no authority to do that.

Senator Phalen: Is it correct that training for the people working in security on the bridges is provided by the bridges?

Mr. Hicks: That is correct.

Senator Phalen: Do you know who trains them?

Mr. Hicks: Again, we have no authority to ask that. I do know, from a few of the bridge operators that have shared information with me, that a former OPP official runs the security operation of one bridge. A former official from Canada Customs is running the security system of another bridge. I know that both of these individuals have taken extensive training in this area. However, I cannot tell you what all the bridges have done.

Senator Phalen: You do not have the right to track that?

Mr. Hicks: No, I do not.

Senator Phalen: We heard yesterday from the Teamsters Canada union that their members work in security on some of the bridges. If these people are members of certain security companies, who trains and monitors them? Is there no check on that?

Mr. Hicks: It is exactly the same whether it is a public bridge or a private bridge. We have no authority to ask those questions. When we have organized workshops and invited these people to share with us what they are doing, some bridges have been very forthcoming and others have refused. We cannot insist that they give us that information.

This bill will give us the right to make the regulations. We plan to ask international bridges and tunnels to do a threat and vulnerability assessment, to examine their bridge and see what is vulnerable and what kind of threat could be imposed. Once they have done these studies, we will put measures in place to protect the bridge. A number of bridges have done that, because they are good corporate citizens, and some bridges have not.

Senator Phalen: I have no problem with oversight; I agree with the government having oversight, so I am not opposed to this bill. However, I can foresee some problems. I have a concern with the Ambassador Bridge. I am concerned when a private company is not able to twin its bridge, for whatever reason.

With regard to traffic control, that bridge has been there for many years, as have all the roads leading on and off the bridge. There suddenly seems to be a problem with that because of traffic flow. Is it fair to legislate against improvement of the facility because there is too much traffic in the area? That is my concern, and I cannot sort it out.

pouvoir de demander à tous les exploitants de pont de nous faire part de leur mesures de sécurité. Nous n'avons pas ce pouvoir en ce moment.

Le sénateur Phalen : Est-il exact que la formation des personnes affectées à la sécurité sur les ponts est dispensée par les responsables des ponts?

M. Hicks : C'est exact.

Le sénateur Phalen : Savez-vous qui dispense la formation?

M. Hicks : Encore une fois, nous n'avons par le pouvoir de demander cela. Quelques-uns des exploitants de pont m'ont dit qu'un ancien membre de la Sûreté provinciale de l'Ontario dirige les opérations de sécurité d'un pont. Un ancien fonctionnaire de Douanes Canada dirige le système de sécurité d'un autre pont. Je sais que ces deux personnes ont suivi une formation intensive dans ce domaine. Cependant, je ne peux vous dire ce qu'ont fait tous les responsables des ponts.

Le sénateur Phalen : Vous n'avez pas le droit de surveiller cela?

M. Hicks : Non, je ne l'ai pas.

Le sénateur Phalen : Des représentants du syndicat Teamsters Canada nous ont dit hier que leurs membres travaillent aux services de sécurité à certains ponts. Si ces personnes sont membres de certaines entreprises de sécurité, qui assure leur formation et leur encadrement? N'y a-t-il pas de vérification là-dessus?

M. Hicks : C'est exactement la même chose, qu'il s'agisse d'un pont public ou d'un pont privé. Nous n'avons pas le pouvoir de poser ces questions. Lorsque nous avons organisé des ateliers et invité ces gens à nous faire part de ce qu'ils font, certains responsables de ponts ont été très ouverts et d'autres ont refusé. Nous ne pouvons pas exiger qu'ils nous donnent cette information.

Ce projet de loi nous donnera le droit de faire des règlements. Nous prévoyons demander aux responsables de ponts et de tunnels internationaux de réaliser une évaluation des menaces et de la vulnérabilité, d'examiner leur pont pour savoir ce qui est vulnérable et quel genre de menace pourrait être faite. Une fois qu'ils auront réalisé ces études, nous mettrons en place des mesures visant à protéger le pont. Un bon nombre de responsables de ponts ont fait cela, parce que ce sont de bonnes entreprises citoyennes, et d'autres ne l'ont pas fait.

Le sénateur Phalen : La surveillance ne me gène pas; j'accepte que le gouvernement puisse surveiller, alors je ne m'oppose pas au projet de loi. Cela dit, je prévois certains problèmes. Le pont Ambassador me préoccupe. Je suis préoccupé lorsqu'une entreprise ne peut doubler son pont, pour quelque raison que ce soit.

En ce qui concerne la réglementation de la circulation, ce pont est là depuis de nombreuses années, tout comme le sont les voies qui y mènent. Il semble tout à coup y avoir un problème à cet égard en raison du courant de circulation. Est-ce juste de légiférer contre l'amélioration de l'installation parce qu'il y a trop de circulation dans le secteur? C'est ce qui me préoccupe, et je n'arrive pas à comprendre.

Mr. Langlois: With respect to a private company not being able to twin its bridge, this bill will neither prevent it nor give them more rights than they currently have. If their enabling statute does not allow the twinning of a bridge, they still need to come to Parliament to have a special act passed. This bill will give them further rights, because they will not have to come to Parliament. They will be able to apply to the minister, and if the Governor-in-Council approves it, they can build the structure. This bill takes nothing away from a private owner.

With respect to traffic control, it is important to put the history of these bridges in perspective. When these statutes were enacted early in the century, most of these bridge companies were subject to the Railway Act, which was enacted in 1888 and repealed in 1996.

These bridge companies are subject to many regulations in terms of traffic, tolls and the level of service they have to provide to users. This bill will not create something that never existed in time. Actually, it is quite soft if you consider the previous provision that used to be embedded in this legislation. It reasserts the constitutional jurisdiction of Parliament to have oversight over matters concerning international bridges.

Ms. Marcoux: To clarify your first point about a private company not being able to twin its own bridge, right now we are going through the process of assessing that application. There was no final answer given to the Ambassador Bridge. Ms. Stiff explained the process she is going through with that application.

As Mr. Langlois said, currently no one would be allowed to do this without coming through the existing process. We are trying to streamline the process, make it more efficient and free up Parliament to attend to different business. I believe the legislative agenda is busy; when ministers try to put forward pieces of legislation, it is a lengthy process, and rightly so. The intention of previous governments, including this government, is to free up time of legislators for other issues, to remove this burden from the current legislator. This will allow businesses to go through these processes in a more efficient way in order to allow the free movement of traffic and people.

Mr. Langlois: This is not the first industry to go through the process. Back in the early 20th century, all of the industry corporations were created by special acts.

With time, these kinds of legislations, with respect to all industries, were enacted to avoid Parliament having to enact every piece of legislation to allow a company to do whatever they may be doing; this is what we are trying to achieve here. This industry is no different to the other the industries throughout the country that went through this process a long time ago.

[*Translation*]

The Chairman: We have made you work hard tonight, but I believe we need answers to our questions and above all, to the questions of the witnesses that we have met with. We will have to

M. Langlois : En ce qui concerne la possibilité pour une entreprise privée de doubler son pont, ce projet de loi ne l'empêchera pas de le faire ni ne lui donnera davantage de droits qu'elle en a déjà. Si sa loi habilitante ne permet pas le doublement d'un pont, elle doit quand même demander au Parlement d'adopter une loi spéciale. Ce projet de loi lui donnera d'autres droits, parce qu'elle n'aura pas à se présenter au Parlement. Elle pourra demander au ministre, et si le gouverneur en conseil approuve, elle pourra construire l'ouvrage. Ce projet de loi n'enlève rien au propriétaire privé.

En ce qui concerne la réglementation de la circulation, il est important de mettre en perspective l'histoire de ces ponts. Lorsque ces lois ont été adoptées au début du siècle, la plupart de ces exploitants de ponts étaient soumis à la Loi sur les chemins de fer, qui a été promulguée en 1888 et abrogée en 1996.

Ces entreprises sont soumises à de nombreux règlements pour ce qui concerne la circulation, le péage et le niveau de service à offrir aux utilisateurs. Ce projet de loi ne créera rien qui n'ait jamais existé. En fait, il est plutôt modéré si l'on tient compte des dispositions qui étaient incorporées dans cette législation. Il réaffirme la compétence constitutionnelle du Parlement pour ce qui concerne la surveillance dans les questions touchant les ponts internationaux.

Mme Marcoux : Pour clarifier votre premier point concernant l'impossibilité pour une entreprise privée de doubler son propre pont, nous sommes présentement à évaluer cette demande. Aucune réponse définitive n'a été donnée aux responsables du pont Ambassador. Mme Stiff a expliqué le processus auquel est soumise cette demande.

Comme l'a dit M. Langlois, personne aujourd'hui ne pourrait faire cela sans passer par le processus existant. Nous tentons de simplifier le processus, de le rendre plus efficace et de libérer le Parlement afin de lui permettre de s'occuper d'autre chose. Je crois que le programme législatif est chargé; lorsque les ministres tentent de faire adopter une loi, le processus est lent, et c'est bien qu'il en soit ainsi. L'intention des gouvernements précédents, à l'instar de celui-ci, était de libérer le législateur afin qu'il puisse s'occuper d'autres questions, de lui enlever ce fardeau. Ainsi les entreprises pourront passer par ces processus d'une façon plus efficace, ce qui favorisera la libre circulation des véhicules et des personnes.

M. Langlois : Celle-ci n'est pas la première industrie à être soumise au processus. Au début du vingtième siècle, toutes les sociétés industrielles étaient créées par une loi spéciale.

Au fil du temps, ces lois, pour ce qui concerne toutes les industries, ont été adoptées pour éviter que le Parlement n'ait à promulguer chaque loi pour permettre à une entreprise de faire ce qu'elle pouvait faire; c'est ce que nous tentons de faire ici. Cette industrie n'est pas différente des autres industries au pays qui sont passées par ce processus il y a longtemps.

[*Français*]

La présidente : Nous vous avons fait travailler fort ce soir, mais je crois que nous avions besoin de réponses à nos questions et surtout, aux questions des témoins que nous avons rencontrés. Il

reflect carefully about this until next Tuesday and we will see at that point what is to be done. I thank you for your appearance and for your good advice.

[*English*]

Senators, we will meet next week on Tuesday. We will adjourn until Tuesday morning at 9:30, when we will make a decision.

Senator Tkachuk: There are one or two technical amendments that the government will be proposing that have to do with the NDP. There were two amendments made to the bill in the House. They were not done properly, so they have agreed to fix them. They are technical amendments that are in this bill now. One of them was on the consultation process, and I cannot remember the other one. Those are the only ones of which I am aware.

Mr. Langlois: The two technical amendments made in the House are to have the French mirror the English. They are very technical.

The Chairman: We will see you Tuesday morning.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, December 12, 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 9:35 a.m. to give clause-by-clause consideration to the bill.

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

[*English*]

The Chairman: I asked that the observations be distributed to honourable senators so that you would have time to read them. Do you all have a copy of the observations? Usually we deal with the observations at the end once we have adopted the bill, but this time I think we should read them first and work with the bill afterward clause by clause.

[*Translation*]

We have a correction in French, on line 16, page 1, instead of "Le comité aimerait traiter...", we should write "aborder." And in the last paragraph, on page 2, it should read "quant à la participation éventuelle du fédéral.'.

Senator Chaput: Which one, Madam Chair?

The Chairman: It is on page 2, last paragraph, it is written: "quant la participation éventuelle". And it should read "quant à la participation éventuelle...."

[*English*]

Do you wish to comment on them once you read the observations, or do you wish to wait until we adopt clause by clause? I am in your hands.

faudra y penser longuement jusqu'à mardi prochain et nous verrons ce qui sera fait par la suite. Je vous remercie de votre présence et de vos bons conseils.

[*Traduction*]

Mesdames et messieurs, nous nous réunirons mardi de la semaine prochaine. La séance reprendra à 9 h 30 mardi prochain et nous prendrons une décision.

Le sénateur Tkachuk : Le gouvernement proposera un ou deux amendements techniques qui ont trait au NPD. Il y a deux amendements apportés au projet de loi en Chambre. Ils n'ont pas été faits correctement alors ils doivent être corrigés. Ce sont des amendements techniques qui se trouvent dans le projet de loi maintenant. L'un porte sur le processus de consultation, et je ne me souviens pas de l'autre. Ce sont les deux seuls à ma connaissance.

M. Langlois : Les deux amendements techniques faits en Chambre visent à ce que le français reflète l'anglais. Ils sont très techniques.

La présidente : Nous nous reverrons mardi matin.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 12 décembre 2006

Conformément à son ordre de renvoi, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 pour effectuer l'étude article par article du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

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

[*Traduction*]

La présidente : Mesdames et messieurs les sénateurs, j'ai demandé que l'on vous distribue les observations afin que vous ayez le temps de les lire. Est-ce que tout le monde en a reçu une copie? Habituellement, nous nous penchons sur les observations à la toute fin, après avoir adopté le projet de loi, mais cette fois-ci, je pense que nous devrions les lire en premier et procéder ensuite à l'étude article par article du projet de loi.

[*Français*]

Nous avons une correction en français, à la ligne 16, page 1, au lieu de « Le comité aimerait traiter... », nous devrions écrire « « aborder ». Et au dernier paragraphe, à la page 2, on devrait lire « quant à la participation éventuelle du fédéral ».

Le sénateur Chaput : Lequel, madame la présidente?

La présidente : C'est à la page 2, le dernier paragraphe, c'est écrit : « quant la participation éventuelle ». Ce serait donc « quant à la participation éventuelle... »

[*Traduction*]

Souhaitez-vous faire des commentaires à mesure que nous lisons les observations, ou préférez-vous attendre jusqu'à l'étude article par article? Je me plierai à votre décision.

Senator Mercer: I have some reservations about doing clause by clause today. I am concerned that we do not have all of the information we should have. I am concerned that this bill is being rushed through Parliament.

There does not seem to be any great need for this bill. Under the current legislation, if someone wants to build a new bridge it would require an act of Parliament. I understand from my discussion with Senator Dawson — who is on his way this morning — that the last time we did that was 25 years ago and the time before that was 30 years ago. I do not see that Parliament has been clogged up with legislation that is being delayed or that bridges are not being built because we do not have this legislation. Twenty-five years is a long time between pieces of legislation.

I am concerned that we do not have all the information. In my research in the last week, I came upon a press release from the office of the Premier of Ontario and from the Prime Minister's office dated September 25, 2002, in which both Premier Eves and Prime Minister Chrétien announced a $300 million Canada-Ontario investment at the Windsor gateway, which was to be spent on infrastructure.

In the questions I have asked various witnesses here, including the mayor of Windsor, and representatives of various bridges and tunnels involved, I asked repeatedly about government money being spent in this area. The answer consistently came back that there has not been much government money spent. Yet $300 million has been committed to help with the infrastructure of the Windsor gateway. I would like to know where that money has been spent and what effect it has had. I am also concerned that, if the money has not been spent, time is running out. The joint press release issued by Premier Eves and Prime Minister Chrétien in September 2002 indicated that it was a five-year agreement, which means that the agreement would end in September 2007. September 2007 is like tomorrow in the context of how bridges are built or repaired and how plans are made or environmental assessments are performed.

We should take a moment — and I mean a parliamentary moment, which is longer than an ordinary moment — to sit back and ask, "Okay, what is the real effect of this? Why do we need this bill to be passed before the end of 2006? Indeed, what has been the effect of this $300 million?"

Are there other announcements that I have not discovered yet? I have repeatedly asked questions of witnesses about Highway 401. I see no reference here or in subsequent releases related to this $300 million. They talk about Highway 401 but I

Le sénateur Mercer : J'ai des réticences à faire l'étude article par article aujourd'hui. Je trouve que nous ne disposons pas de toute l'information nécessaire. J'ai l'impression que l'on presse le Parlement d'adopter ce projet de loi, et cela me préoccupe.

Je ne vois pas où est l'urgence d'adopter ce projet de loi. En vertu de la législation actuellement en vigueur, si quelqu'un souhaite construire un nouveau pont, il lui faut obtenir une loi du Parlement. J'ai cru comprendre suite à une conversation que j'ai eue avec le sénateur Dawson — qui ne devrait pas tarder — que la dernière fois que cela s'est produit, c'était il y a 25 ans, et la fois précédente, c'était il y a 30 ans. À ce que je sache, le Parlement n'est pas congestionné par des projets de loi en attente d'être adoptés ou par des projets de construction de ponts en attente d'être réalisés simplement en raison de l'absence de ce projet de loi. Vingt-cinq ans, c'est long entre deux mesures législatives.

Ce qui m'inquiète, c'est que nous n'ayons pas tous les renseignements. La semaine dernière, au cours de mes recherches, je suis tombé sur une coupure de presse du cabinet du premier ministre de l'Ontario et du cabinet du premier ministre datée du 25 septembre 2002 dans laquelle le premier ministre Eves et le premier ministre Chrétien annonçaient un investissement commun de 300 millions de dollars dans le projet de porte d'entrée de Windsor, somme devant être consacrée à l'amélioration de l'infrastructure.

Dans les questions que j'ai posées aux nombreux témoins qui ont comparu devant le comité, notamment le maire de Windsor, et les représentants de divers ponts et tunnels concernés, je me suis informé à maintes reprises des sommes dépensées par le gouvernement dans ce secteur. La réponse était invariablement que le gouvernement n'a pas dépensé beaucoup. Et pourtant, on a engagé un montant de 300 millions de dollars pour améliorer les infrastructures de la porte d'entrée de Windsor. J'aimerais savoir où cet argent est allé et quelles ont été les conséquences de ces investissements. Je me dis aussi avec inquiétude, si cet argent n'a pas été dépensé, que le temps file. Le communiqué de presse conjoint émis par les premiers ministres Eves et Chrétien en septembre 2002 mentionnait qu'il s'agissait d'une entente sur cinq ans, ce qui signifie que l'entente en question prendrait fin en septembre 2007. Septembre 2007 est à nos portes, si on songe au contexte dans lequel les ponts sont construits ou réparés, et celui dans lequel les plans sont élaborés ou les études environnementales réalisées.

Nous devrions prendre un moment — et j'entends par là un moment au sens parlementaire, c'est-à-dire un peu plus long qu'un moment ordinaire — pour réfléchir et se demander : « Bon, très bien, quels seront les véritables effets de ce projet de loi? Pourquoi est-il nécessaire de l'adopter avant la fin de 2006? En effet, quels ont été les résultats de cet investissement de 300 millions de dollars? »

Existe-t-il d'autres annonces du même genre que je n'ai pas encore découvertes? J'ai posé à maintes reprises des questions aux témoins concernant l'autoroute 401. Je ne vois aucune allusion dans ce communiqué ou dans aucun autre par la suite au sujet de

suspect that if we are talking about the Windsor gateway, which is one of the focal points of the bill, then Highway 401 has to be involved.

It is a principal road from the industrial heartland of our country through Windsor to that border crossing and to other border crossings in Southwestern Ontario. I am concerned that we do not have that.

I would also suggest, as a way to clear the air, that sometime in late January or early February this committee visit a couple of the sites; perhaps Niagara Falls or Fort Erie and certainly Windsor, where there are so many crossings in one small area, or perhaps we could go to Sarnia. We could visit a couple of those locations and actually have a look at what we are talking about. I have been to Windsor. I have been to Sarnia, to Niagara Falls and to Fort Erie, but each time I was either a tourist or on other business and my attention was not focused on border crossings.

It would be in the best interests of all concerned — this committee, the legislation, the communities involved, both government and private enterprise, and most important the residents of those border crossing towns — for us to take time to step back and visit a few of those places. We should talk about that. If we discover a valid reason that causes this legislation to make sense, then I will be on board. At this point, I feel compelled to suggest that we go back a step, and if we do not do that I will have difficulty supporting the legislation as it currently exists.

The Chairman: I am sorry you missed the meeting we had with senior officers of the department where we asked all the questions to which we felt we needed to have good answers and we received answers. It is too bad you were not there to advance the questions that you have this morning.

There are people from the department here, and I suppose they could answer your questions now.

Senator Mercer: That may very well be so. That because that would change the tenure of this meeting and then I would have to apologize to my colleagues who have not had a chance to prepare for that type of meeting this morning. I know that most of my colleagues come fairly prepared for these meetings and have their questions ready and have done some research. I would catch a number of them flat-footed if we were to proceed that way this morning. I am concerned about that as well. I must show due respect to my colleagues.

The Chairman: Do you wish to have answers to some of the questions you just mentioned?

cette somme de 300 millions de dollars. On parle de l'autoroute 401, mais je soupçonne que s'il est question de la porte d'entrée de Windsor, qui est l'un des principaux points d'intérêt du projet de loi, alors il doit bien être question de l'autoroute 401.

Il s'agit d'une route principale qui s'étend du centre industriel de notre pays, en passant par Windsor jusqu'au poste frontalier et à d'autres postes frontaliers semblables dans le sud-ouest ontarien. Je suis préoccupé qu'il n'en soit pas fait mention.

J'aimerais aussi suggérer, un peu pour mettre les choses au point, que quelque part à la fin janvier ou au début de février, notre comité se rende sur place pour visiter deux ou trois endroits. Je pense entre autres à Niagara Falls ou à Fort Erie et bien entendu à Windsor où il existe tant de postes frontières dans une si petite région, ou peut-être que nous pourrions pousser jusqu'à Sarnia. Nous pourrions visiter quelques-uns de ces endroits et aller constater sur place ce dont nous sommes en train de parler. Je suis allé à Windsor. Je me suis rendu à Sarnia, à Niagara Falls et à Fort Erie, mais chaque fois c'était en touriste ou pour affaires, et mon attention n'a pas été attirée par les postes frontières.

Ce serait dans l'intérêt de toutes les parties concernées — notre comité, la loi, les collectivités visées, le gouvernement et l'entreprise privée, et ce qui est encore plus important, les résidants de ces villes frontalières — que nous prenions le temps de revenir en arrière et de visiter quelques-unes de ces villes. Nous devrions en parler. Si nous trouvons une seule raison valable qui justifie l'adoption de cette loi, alors je voterai en sa faveur. Mais pour le moment, je me sens tenu de suggérer que l'on fasse un pas en arrière, et si nous ne le faisons pas, je vous confie que j'aurai de la difficulté à appuyer l'adoption de cette loi dans sa forme existante.

La présidente : Je suis désolée que vous ayez manqué la réunion que nous avons eue avec les hauts fonctionnaires du ministère durant laquelle nous avons posé toutes les questions qui nous semblaient nécessaires pour obtenir les réponses qui nous manquaient, et nous les avons obtenues. C'est vraiment dommage que vous ayez été absent et que vous n'ayez pu poser les questions que vous soulevez ce matin.

Des représentants du ministère sont présents ici, ce matin, et je suppose qu'ils pourraient répondre à vos questions dès maintenant.

Le sénateur Mercer : Oui, en effet, cela se pourrait très bien. Mais, en procédant de cette manière, nous modifierions la formule de notre réunion, et je devrais faire mes excuses à mes collègues qui n'ont pas pu se préparer en conséquence. Je sais que la majorité de mes collègues se préparent très sérieusement à ces réunions et qu'ils ont déjà leurs questions toutes prêtes, après avoir effectué leurs propres recherches. Certains se retrouveraient pris au dépourvu si nous décidions de procéder ainsi ce matin. Je m'inquiète un peu à ce sujet aussi. Je dois montrer le respect qui leur est dû à mes collègues.

La présidente : Souhaitez-vous obtenir des réponses à certaines des questions que vous venez de mentionner?

Senator Mercer: Yes, I would love to have answers to some of those questions and if we want to do that now fine, but I do not think the meeting should be all about Senator Mercer. The other members of the committee have just as much right to ask questions, whether they be tough questions or not.

Senator Tkachuk: We have an agenda for today. We have agreed to this agenda. I had not heard that there was going to be any change to the agenda.

The Chairman: I was not aware.

Senator Tkachuk: Neither was I aware. My view is that we should deal with the agenda we have before us. We have observations before us. The questions Senator Mercer is raising are — I am trying to find a good word to use here — not as relevant to the bill as he may have said. I do not want to get into an argument here only because that is not part of the agenda. I feel we should proceed with the agenda. We have the observations before us. We should deal with the observations and then go to clause-by-clause consideration of the bill as we had agreed to at a previous meeting.

Senator Mercer: This should not be a surprise to anyone. I indicated via the clerk yesterday that I intended to raise this issue this morning. I spoke to him before the steering committee met last evening and indicated I would bring this matter up and, indeed, I also indicated that if we proceed there is an amendment that I will propose to the bill as it currently exists.

The Chairman: I was told you wanted to put forward some amendments to the bill; you can table those once we proceed with clause by clause.

Senator Mercer: If we could address the agenda that Senator Tkachuk has rightly brought up, perhaps I would propose that we might alter the agenda and not do clause by clause today but discuss future plans of the committee to re-examine some of the witnesses and to plan a visit to the border areas that are affected. I believe they are mainly in Southwestern Ontario, from Niagara Falls or Queenston Heights over to Sarnia, but perhaps there are other parts of the country that need to be visited. I do not know how that is done from a technical point of view, as I am not on the steering committee, but I would propose that we alter the agenda to reflect that.

Senator Stratton: How long have you been studying this bill?

The Chairman: For one month.

Senator Stratton: You have come to now, sir, with that? Do you not think that will be seen by the public as simply a delay tactic, to put it bluntly?

Le sénateur Mercer : Oui, je serais très heureux d'entendre les réponses à certaines de ces questions, et si vous êtes prêts à les entendre aussi, très bien, mais je ne pense pas que cette réunion doive tourner uniquement autour du sénateur Mercer. Les autres membres du comité ont autant le droit de poser des questions que moi, qu'il s'agisse de questions difficiles ou non.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons un ordre du jour. Nous avons accepté cet ordre du jour. Personne ne m'a averti que cet ordre du jour allait être modifié.

La présidente : Je l'ignorais.

Le sénateur Tkachuk : Je l'ignorais aussi. À mon avis, nous devrions suivre l'ordre du jour établi. Nous avons les observations devant nous. Les questions que le sénateur Mercer soulève — et je m'efforce de trouver le terme qui convient — ne sont pas aussi pertinentes qu'il le dit en ce qui concerne le projet de loi. Je ne tiens pas à argumenter seulement parce que cela ne figurait pas à l'ordre du jour. Mais je pense que nous devrions néanmoins suivre cet ordre du jour. Nous avons les observations sous les yeux. Nous devrions nous occuper des observations et passer ensuite à l'étude article par article du projet de loi comme convenu lors de la réunion précédente.

Le sénateur Mercer : Ce ne devrait pas être une surprise pour personne. Hier, j'avais prévenu le greffier de mon intention de soulever cette question ce matin. Je lui ai parlé juste avant la réunion du comité de direction, hier soir, et je lui ai mentionné que je soulèverais la question et, bien entendu, je lui ai fait savoir que si nous décidions d'aller de l'avant, j'avais l'intention de proposer un amendement au projet de loi dans sa forme actuelle.

La présidente : On m'a dit que vous souhaitiez présenter quelques amendements au projet de loi; vous pourriez les déposer lorsque nous entreprendrons l'étude article par article.

Le sénateur Mercer : Quant à l'ordre du jour, que le sénateur Tkachuk a mentionné avec raison, je vous propose de le modifier et de décider de ne pas procéder à l'étude article par article dès aujourd'hui, mais plutôt d'examiner la manière dont le comité pourrait procéder pour revoir des témoins et planifier une visite dans les régions frontalières qui sont affectées. Je pense qu'elles se trouvent surtout dans le sud-ouest de l'Ontario, de Niagara Falls ou Queenston Heights jusqu'à Sarnia, mais il y a peut-être aussi d'autres régions du pays que nous devrions visiter. Je ne sais pas comment procéder sur le plan technique, parce que je ne fais pas partie du comité de direction, mais je propose de modifier l'ordre du jour en conséquence.

Le sénateur Stratton : Depuis combien de temps ce projet de loi est-il à l'étude?

La présidente : Depuis un mois.

Le sénateur Stratton : Et c'est maintenant, monsieur, que vous arrivez avec cette proposition? Ne pensez-vous pas que ce geste sera vu par le public comme une simple manoeuvre de diversion pour gagner du temps, pour parler franchement?

Senator Mercer: Senator Stratton, the issue of the $300 million agreement between the Province of Ontario and the Government of Canada just came to my attention in the past couple of days, since the last meeting of this committee.

Therefore it was difficult for me to bring it up beforehand, since I did not know about it. Had I known about the $300 million agreement between Canada and Ontario, I would have reframed my questions or asked more pointed questions and I would have asked specifically about the $300 million. It only makes sense.

Senator Stratton suggests this is a delay tactic, but I would suggest that this committee do due diligence on this bill. I do not think this committee has all the information it needs. Moreover, as I said earlier in the meeting, prior to his arrival, I do not see Parliament being backed up with legislation that this bill is meant to affect. My understanding is that the last time we had legislation that affected bridges and tunnels was about 25 years ago and before that 30 years ago. There are no line-ups on Wellington Street of people wanting this legislation.

Senator Tkachuk: The point you brought up, Senator Mercer, is about an infrastructure bill. The information on that $300 million and $600 million infrastructure fund is on the website. The departmental officials will be willing to tell you about it. If you want the information on the $300 million it is readily available. That money was for the City of Windsor to use for its own improvements. It is a separate issue from the bill. However, I cannot argue with you about something that has nothing to do with the bill. You can bring that up, but if you want to simply postpone the inevitability of the bill you will have to make the motion and we can start work on that tomorrow night. We can bring in more witnesses.

Senator Mercer: I am not willing to accept the inevitability of any piece of legislation until we agree to it.

Senator Tkachuk: Of course not.

Senator Mercer: Our job as committee members is to examine the issue as fully as possible, and several of my colleagues on this committee were not aware of the $300 million agreement.

Senator Tkachuk: It has nothing to do with the bill. That is why they were not aware of it.

Senator Mercer: It has a lot to do with bridges and tunnels.

Le sénateur Mercer : Sénateur Stratton, la question de l'entente de 300 millions de dollars entre la province de l'Ontario et le gouvernement du Canada a été portée à mon attention ces derniers jours, en fait, depuis la dernière réunion de ce comité.

Il m'était donc difficile de la soulever avant, puisque j'en ignorais l'existence. Si j'avais connu l'existence de cette entente de 300 millions entre le Canada et l'Ontario, j'aurais formulé mes questions autrement ou encore j'aurais posé des questions plus pointues, et j'aurais demandé ce qu'il était advenu précisément de ce montant de 300 millions. C'est le simple bon sens.

Le sénateur Stratton laisse entendre qu'il s'agit d'une tactique pour gagner du temps, mais j'aimerais rappeler à ce comité que nous devons faire preuve de diligence raisonnable en ce qui concerne ce projet de loi. Je ne pense pas que ce comité détienne tous les renseignements dont il a besoin. Par ailleurs, comme je l'ai dit au début de la réunion, avant qu'il n'arrive, je ne pense pas que le Parlement soit complètement congestionné par des lois en attente de l'adoption de ce projet de loi. Je crois comprendre que la dernière fois que nous avons adopté une loi touchant les ponts et tunnels, c'était il y a 25 ans, et la fois précédente remonte à il y a 30 ans. Il n'y a pas de foule massée sur la rue Wellington pour réclamer l'adoption de cette loi.

Le sénateur Tkachuk : Le point que vous avez soulevé, sénateur Mercer, concerne un projet de loi d'infrastructure. Les renseignements concernant ce fonds de 300 millions et de 600 millions de dollars destiné à l'amélioration des infrastructures figurent sur le site web. Les fonctionnaires du ministère vous répondront volontiers à ce sujet. Si vous souhaitez obtenir des précisions concernant cet investissement de 300 millions, sachez que ces renseignements existent. Cette somme était destinée à la ville de Windsor qui devait l'utiliser pour améliorer ses infrastructures. C'est une question indépendante du projet de loi. Cependant, je ne vois pas pourquoi je discuterais avec vous d'une question qui n'a rien à voir avec le projet de loi. Vous pouvez soulever cette question, mais si vous voulez simplement retarder l'adoption inévitable de ce projet de loi, vous devrez présenter votre motion et nous pourrons commencer à étudier cela demain soir. Et nous pourrons inviter d'autres témoins.

Le sénateur Mercer : Je ne suis pas prêt à accepter le caractère inévitable d'une mesure législative tant que nous ne nous sommes pas entendus à son sujet.

Le sénateur Tkachuk : Bien entendu.

Le sénateur Mercer : Notre tâche, en tant que membres de ce comité, est d'examiner la question aussi complètement que possible, et plusieurs de mes collègues n'avaient jamais entendu parler de cette entente de 300 millions de dollars.

Le sénateur Tkachuk : Cette entente n'a rien à voir avec le projet de loi. C'est la raison pour laquelle ils n'en ont pas entendu parler.

Le sénateur Mercer : Cette entente a un rôle à jouer en ce qui concerne les ponts et les tunnels.

Do we really know that it has nothing to do with the bill? You tell me that it has no effect. Maybe we should have another hearing where we call the witnesses, my colleagues are prepared, and we ask those questions of the department.

Senator Tkachuk: We have people here to answer that question, Senator Mercer, so let us ask them to answer the questions.

The Chairman: Let the department answer the questions.

[*Translation*]

Evelyn Marcoux, executive director, Surface Infrastructure Programs, Transport Canada: Madam Chair, the funds you are referring to are part of a program.

[*English*]

The program was created by the former government when they created Infrastructure Canada. They created several infrastructure programs, like the Canada Strategic Infrastructure Fund of $2 billion and a Border Infrastructure Fund of $600 million. This was done after the September 11, 2001 events. The Border Infrastructure Fund was intended to assist the existing infrastructures at the borders by improving the facilities. The $300 million that was announced is joined with the Ontario government and it is to proceed with some specific projects to provide immediate relief to the area because of the congestion and the additional safety and security measures as a result of 9/11 and through the border agency. It was there to provide immediate relief until a long-term solution could be found. The long-term solution is being looked at through the Detroit River International Crossing Study, which we explained last week.

We are working very closely with the City of Windsor and the Ontario government to provide assistance and to move projects forward. We have six specific projects on the go; if you would like more details we can give them to you. That is the background for that money.

That fund was also used at other border crossings in Quebec and other places in Ontario. It is not a fund specifically for Windsor, but because the Windsor crossing and gateway is key to trade, as has been explained many times to the committee, there was a desire and a request to look at that issue immediately.

Sommes-nous vraiment sûrs que cette entente n'a rien à voir avec le projet de loi? Vous me dites qu'elle n'a aucune incidence. Mais peut-être que nous devrions tenir une autre audience et y inviter des témoins, mes collègues y sont préparés, et leur poser ces questions sur le ministère.

Le sénateur Tkachuk : Il y a des gens ici qui sont prêts à répondre à vos questions, sénateur Mercer, alors, laissons-les répondre.

La présidente : Laissons les représentants du ministère répondre aux questions.

[*Français*]

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres, Transports Canada : Madame la présidente, le fonds auquel vous faites référence fait partie d'un programme.

[*Traduction*]

Ce programme a été créé par le gouvernement précédent lors de la mise sur pied d'Infrastructure Canada. Le gouvernement de l'époque avait créé plusieurs programmes d'infrastructure comme celui du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique de 2 milliards de dollars et du Fonds pour l'infrastructure frontalière de 600 millions de dollars. Ces fonds ont été créés dans la foulée des événements du 11 septembre 2001. Le Fonds pour l'infrastructure frontalière visait à venir en aide aux infrastructures existantes situées aux frontières en améliorant les installations. L'investissement de 300 millions de dollars qui a été annoncé met à contribution le gouvernement de l'Ontario et il vise à réaliser certains projets bien précis destinés à offrir une assistance immédiate à la région en raison de la congestion et des mesures additionnelles de sûreté et de sécurité adoptées à la suite des événements du 11 septembre par l'entremise de l'agence frontalière. Ce fonds était destiné à offrir une assistance immédiate en attendant qu'une solution à long terme soit trouvée. La solution à long terme est examinée dans le cadre de l'étude du projet du Passage frontalier de Detroit River, que nous vous avons expliquée la semaine dernière.

Nous travaillons en étroite collaboration avec la Ville de Windsor et le gouvernement de l'Ontario en vue de fournir de l'assistance et de faire avancer les projets. À l'heure actuelle, nous avons six projets en cours; si vous souhaitez obtenir plus de précisions à leur sujet, nous sommes à votre disposition. Voici donc le contexte dans lequel ce montant a été octroyé.

Ce même fonds a également été utilisé à d'autres passages frontaliers au Québec et à d'autres endroits en Ontario. Il ne vise pas spécifiquement Windsor, mais étant donné que le passage frontalier de Windsor et sa porte d'entrée jouent un rôle essentiel pour les échanges commerciaux, comme plusieurs sont venus le faire valoir devant le comité, certains avaient exprimé le souhait que l'on s'occupe immédiatement de ce problème.

Senator Mercer: The reference to spending money in Quebec must be under another agreement. This $300 million I referred to was an agreement between the Government of Canada and the Government of Ontario.

Ms. Marcoux: The fund itself is $600 million. Part of the money was for Windsor and part for Quebec.

Senator Mercer: In other words, $300 million was to be spent in Ontario and the other $300 million was to be spent on other border crossings across the country?

Ms. Marcoux: The objective was for the money to be spent on the six major crossings in Canada, because that is where the traffic was being affected greatly after 9/11.

Senator Mercer: Most of those crossings are in Ontario.

Ms. Marcoux: Many of them are in Ontario.

Senator Mercer: The majority of the major border crossings are in Ontario.

Ms. Marcoux: Those that benefited from the agreement are.

Senator Mercer: What has been the effect of spending $300 million in Ontario for immediate relief post-9/11? What has the money been spent on? Has all of the $300 million been spent?

The Chairman: Senator Mercer was not here when we had the people from the department and we asked all the questions we wanted to ask.

Senator Mercer: I am interested in knowing if the money has been spent and what it has been spent on. Do we know what the effects have been of that immediate relief post-9/11?

Ms. Marcoux: We would be happy to provide you separate briefings on the details of the projects. There are six major projects going on. The money has not been spent. The way this program works is the priorities are set by the provincial government. Roads and highways are under provincial jurisdiction. The provincial and territorial governments come to the table with their list of projects that they want to qualify. We go through a process between Infrastructure Canada and Transport Canada of assessing these projects and their merit based on criteria, cost-benefit and safety issues, et cetera. Once that is finalized, a joint announcement is made by ministers at both levels of government.

Le sénateur Mercer : La référence que vous avez faite concernant des sommes qui auraient été dépensées au Québec doit provenir d'une autre entente. Ce montant de 300 millions auquel j'ai fait allusion était rattaché à une entente intervenue entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario.

Mme Marcoux : Le fonds proprement dit est de 600 millions de dollars. Une partie de cette somme était destinée à Windsor et l'autre au Québec.

Le sénateur Mercer : Autrement dit, un montant de 300 millions de dollars devait être dépensé en Ontario et l'autre tranche de 300 millions devait être dépensée dans d'autres passages frontaliers dans l'ensemble du pays?

Mme Marcoux : L'objectif visé était de dépenser cet argent dans les six principaux passages frontaliers du Canada, parce que c'est dans ces endroits que la circulation était affectée sérieusement depuis le 11 septembre.

Le sénateur Mercer : La majorité de ces passages sont situés en Ontario.

Mme Marcoux : Il y en a beaucoup en Ontario.

Le sénateur Mercer : La majorité des principaux passages frontaliers se trouvent en Ontario.

Mme Marcoux : Ceux qui ont bénéficié de l'entente s'y trouvent, en effet.

Le sénateur Mercer : Quel a été le résultat de cette dépense de 300 millions de dollars en Ontario en vue d'offrir une assistance immédiate dans la foulée du 11 septembre? Comment a-t-on dépensé cet argent? Est-ce que la totalité du montant de 300 millions a été dépensée?

La présidente : Le sénateur Mercer était absent lorsque les représentants du ministère sont venus et que nous leur avons posé toutes les questions que nous souhaitions leur poser.

Le sénateur Mercer : J'aimerais savoir si cette somme a été dépensée et à quoi elle a été dépensée exactement. Connaissons-nous les effets de cette assistance immédiate fournie à la suite des événements du 11 septembre?

Mme Marcoux : Nous nous ferons un plaisir de vous fournir des documents d'information séparés vous décrivant en détail chacun des projets. Il y a en ce moment-même six projets en cours. La somme n'a pas été dépensée. Ce programme est administré en fonction des priorités établies par le gouvernement provincial. Les routes et les autoroutes sont de compétence provinciale. Les gouvernements des provinces et des territoires sont venus s'asseoir à la table des discussions avec la liste des projets qu'ils souhaitaient présenter. Nous suivons un processus qui met à contribution Infrastructure Canada et Transports Canada qui évaluent les projets et leurs mérites en fonction de certains critères, de leur rentabilité et des aspects liés à la sécurité, et ainsi de suite. Une fois cette évaluation achevée, une annonce conjointe est faite par les ministres des deux ordres de gouvernement.

From that point the eligible costs can kick in and you can start working. The total approvals of the projects must go through Treasury Board submissions and a contribution agreement must be signed.

That process is still ongoing but the work on the ground started, I believe, two years ago. We can go into much more detail, but I do not think that would serve the purpose of this bill today.

Senator Mercer: You indicated that the money has not all been spent. If that is the case, how much has not been spent? Am I correct in assuming that, as it is a five-year agreement, the agreement will expire in September 2007?

Ms. Marcoux: Depending on the urgency of the situation, there are different mechanisms. In the case of Windsor, a memorandum of understanding was signed to get this project going because of the urgency while the other processes were being handled. Not all the money has been spent. We do road-rail grade separation at Walkley Road, road grade separation at Howard Avenue, intersection improvement at Huron Church Road and Industrial Drive, pedestrian overpass built at Huron Church Road built for the safety of children to go to school, improvements by the customs plazas at the Windsor-Detroit Tunnel and so forth. Those are the projects.

The Chairman: It has nothing to do with the bill.

Ms. Marcoux: That is in answer to the question of how much money has been spent.

Senator Tkachuk: Just so I understand, do we have a motion on the floor?

Senator Mercer: I would move that we delay the agenda of doing clause-by-clause consideration of Bill C-3.

The Chairman: You do not need a seconder. We will take a vote.

Senator Stratton: Could we have a recorded vote, please?

The Chairman: Okay. I am against the motion. We are voting now.

Senator Adams: I want to make sure; what are we voting on right now?

The Chairman: We are voting on a motion from Senator Mercer to delay the adoption of the bill.

Senator Adams: No.

Senator Champagne: No.

Senator Dawson: I agree.

Senator Johnson: No.

Senator Mercer: Agree.

Senator Munson: Agree.

Senator Phalen: No.

À partir de là, les coûts admissibles peuvent être déboursés et on peut commencer à travailler. La totalité des approbations de projets doivent être soumises au Conseil du Trésor sous la forme de présentations et un accord de contribution doit être signé.

Ce processus est toujours en cours, mais le travail sur le terrain a commencé, à ce que je sache, il y a deux ans. Nous pouvons vous fournir encore plus de précisions, mais je ne pense pas que cela soit utile en rapport avec l'adoption du projet de loi à l'étude aujourd'hui.

Le sénateur Mercer : Vous venez de mentionner que la totalité de l'argent n'a pas été dépensée. Si c'est le cas, quel montant n'a pas été dépensé? Ai-je raison de supposer que, comme il s'agit d'un accord de cinq ans, cet accord prendra fin en septembre 2007?

Mme Marcoux : Tout dépendant de l'urgence de la situation, divers mécanismes sont prévus. Dans le cas de Windsor, un protocole d'entente a été signé afin que ce projet puisse aller de l'avant en raison de l'urgence de la situation, pendant que l'on s'occupait des autres projets. Nous sommes en train de construire des sauts-de-mouton sur Walkley Road, d'autres sauts-de-mouton sur Howard Avenue, d'améliorer l'intersection entre Huron Church Road et Industrial Drive, de réaliser une passerelle à piétons sur Huron Church Road pour la sécurité des écoliers, d'effectuer des améliorations au complexe douanier du tunnel Windsor-Detroit et ainsi de suite. Ce sont les projets en cours.

La présidente : Ils n'ont rien à voir avec le projet de loi.

Mme Marcoux : C'est ce que je peux vous dire concernant la question sur les sommes ayant été dépensées.

Le sénateur Tkachuk : Seulement pour ma gouverne personnelle, avons-nous une motion?

Le sénateur Mercer : Je propose que nous retardions l'ordre du jour concernant l'étude article par article du projet de loi C-3.

La présidente : Vous n'avez pas besoin d'un appuyeur. Nous allons voter.

Le sénateur Stratton : Serait-il possible de tenir un vote par appel nominal?

La présidente : D'accord. Je suis contre la motion. Nous votons maintenant.

Le sénateur Adams : Je veux seulement être bien certain; sur quoi votons-nous exactement?

La présidente : Nous sommes en train de voter sur une motion présentée par le sénateur Mercer visant à retarder l'adoption du projet de loi.

Le sénateur Adams : Non.

Le sénateur Champagne : Non.

Le sénateur Dawson : D'accord.

Le sénateur Johnson : Non.

Le sénateur Mercer : D'accord.

Le sénateur Munson : D'accord.

Le sénateur Phalen : Non.

Senator Stratton: No.

Senator Tkachuk: No.

Senator Zimmer: Agree.

Mr. Thompson: Yeas, 4; nays, 7.

The Chairman: We will deal with the observations first and then with the clause by clause.

Have you read the observations, senator? Do you have any comments?

Senator Tkachuk: I am at an advantage because I had a look at them yesterday and had agreed to the observations in steering committee. I am not sure whether other honourable senators on my side have just received copies.

The Chairman: Did honourable senators have time to read the documentation? Are there any comments or observations?

In that case, we will complete clause-by-clause consideration, and we will adopt the observations afterwards.

Is it agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-3?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1 stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed. Shall clause 2 carry?

Senator Tkachuk: Senator Champagne will move the amendments. Do you want an explanation now, or should we wait?

The Chairman: We will wait. Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 7 carry? I think there are some proposed amendments to clause 7.

Senator Champagne: I move:

> That Bill C-3, in clause 7, be amended by replacing lines 9 to 11 on page 3 with the following:

Le sénateur Stratton : Non.

Le sénateur Tkachuk : Non.

Le sénateur Zimmer : D'accord.

M. Thompson : La motion est rejetée par 7 voix contre 4.

La présidente : Nous allons d'abord nous occuper des observations, puis nous procéderons à l'étude article par article.

Avez-vous lu les observations, sénateur? Avez-vous des commentaires à formuler?

Le sénateur Tkachuk : J'ai de l'avance sur les autres membres du comité parce que j'ai eu l'occasion de lire les observations hier et que je les ai déjà acceptées au comité de direction. Cependant, il se pourrait que les autres honorables sénateurs de mon côté viennent tout juste de les recevoir.

La présidente : Est-ce que les honorables sénateurs ont eu le temps de lire la documentation? Ont-ils des commentaires ou des remarques à formuler?

Dans ce cas, nous allons procéder à l'étude article par article, et nous adopterons les observations par la suite.

Êtes-vous d'accord pour que nous procédions à l'étude article par article du projet de loi C-3?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'étude de l'article 1 est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

La présidente : D'accord. L'article 2 est-il adopté?

Le sénateur Tkachuk : Le sénateur Champagne proposera des amendements. Souhaitez-vous recevoir des explications maintenant, ou préférez-vous attendre?

La présidente : Nous attendrons. L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 7 est-il adopté? Je pense que des amendements ont été proposés à l'article 7.

Le sénateur Champagne : Je propose :

> Que le projet de loi C-3, à l'article 7, soit modifié par substitution des lignes 9 à 11 à la page 3 par ce qui suit :

"of government that have jurisdiction over the place of the proposed construction or alteration and with any person who, in the".

The Chairman: In French?

Senator Champagne: It is really a question of correcting the French. It takes much longer to correct in French than in English.

[*Translation*]

And in French, it would read:

> Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et la « municipalité » ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence.

It is said in different places that it is "les gouvernements qui sont compétents."

The Chairman: The "municipalité" is not a government.

Senator Champagne: Yes, since the "municipalité" is not a government, we have to write "le gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence."

The Chairman: Perhaps it should read "l'administration municipale"?

Senator Champagne: The researchers assured me that the words "administration municipale" would not necessarily be correct. We have to say the "municipalité," and that includes its governance.

The Chairman: So, this is Senator Champagne's amendment.

[*English*]

Shall clause 7 carry, with amendments?

Senator Adams: There was discussion about the wording, particularly "The Minister may"; there was a discrepancy present. We discussed changing the word "may." Is that change included in the amendment?

Senator Tkachuk: No.

Senator Adams: I just wanted to make sure.

The Chairman: Shall clause 7 carry, as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried, as amended. Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

"of government that have jurisdiction over the place of the proposed construction or alteration and with any person who, in the".

La présidente : Dans la version française?

Le sénateur Champagne : Il s'agit en réalité de corriger le français. Le libellé est toujours plus long en français qu'en anglais.

[*Français*]

Et en français, on écrirait :

> Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et la « municipalité » ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence.

On dit à des endroits que ce sont « les gouvernements qui sont compétents ».

La présidente : La municipalité n'est pas un gouvernement.

Le sénateur Champagne : La municipalité n'étant pas un gouvernement, on arrive donc à écrire que « le gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence ».

La présidente : Ce serait l'administration municipale peut-être?

Le sénateur Champagne : Ceux qui ont fait la recherche m'assurent que les mots « administration municipale » ne serait pas nécessairement correct. On dit la « municipalité », et cela inclut sa gouvernance.

La présidente : Voilà l'amendement du sénateur Champagne.

[*Traduction*]

L'article 7 modifié est-il adopté?

Le sénateur Adams : Il y avait eu discussion au sujet du libellé, et plus particulièrement du passage "The Minister may"; on avait noté une incompatibilité. Nous avions discuté de la possibilité de remplacer le terme "may." Cette modification fait-elle partie de l'amendement?

Le sénateur Tkachuk : Non.

Le sénateur Adams : Je voulais seulement m'en assurer.

La présidente : L'article 7 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article modifié est adopté. L'article 8 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 9 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 10 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

The Chairman: Carried. Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 14 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 15 carry?

[*Translation*]

Senator Champagne: At clause 15, lines 35 and 36 in French, madam Chair, the same wording appears as in the preceding amendment to say "gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence".

The Chairman: It still reads "l'administration municipale" and it should rather be written "municipalité"?

Senator Champagne: Yes, the "gouvernement provincial et la municipalité".

[*English*]

The Chairman: Shall the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 15, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 15(1) carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 16 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 17 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 18 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 19 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 20 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 21 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 22 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 23 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 24 carried?

La présidente : Adopté. L'article 11 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 12 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 13 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 14 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 15 est-il adopté?

[*Français*]

Le sénateur Champagne : À l'article 15, aux lignes 35 et 36 de la version française, madame la présidente, on retrouve les mêmes mots qu'à l'amendement précédent pour dire « gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence ».

La présidente : On dit encore « l'administration municipale » et il faudrait dire « municipalité »?

Le sénateur Champagne : Oui, le « gouvernement provincial et la municipalité ».

[*Traduction*]

La présidente : L'amendement est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 15 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. Le paragraphe 15(1) est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 16 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 17 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 18 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 19 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 20 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 21 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 22 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 23 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 24 est-il adopté?

Senator Champagne: I move:

That Bill C-3, in clause 24, be amended by replacing line 15 on page 11 with the following:

"of government that have jurisdiction over the place".

[*Translation*]

The Chairman: And in French, we should write?

Senator Champagne: In French, we come back to this rather long sentence that we had earlier:

Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et la « municipalité » ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence.

[*English*]

The Chairman: Is there any further discussion on the amendment?

Senator Adams: I think "jurisdiction" should be more like "security." I would want to make sure I have authority. If the owner of a bridge wants to build someplace, I want to ensure the amendment will say the minister has "authority."

I want to be clear on what "authority" means. Does "authority" mean the power to stop everybody? If the minister does not like the way an owner works a bridge, could the minister have it torn down? Could you clarify the amendment more?

Senator Champagne: I think that "jurisdiction" really would iron away all your doubts. "Authority" could be authority of different things. If you have jurisdiction, then I do not think there are any doubts.

The Chairman: No. Shall the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 24, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 25 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 26 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 27 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 28 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Le sénateur Champagne : Je propose :

Que le projet de loi C-3, à l'article 24, soit modifié par substitution de la ligne 15 à la page 11 de l'anglais par ce qui suit :

"of government that have jurisdiction over the place".

[*Français*]

La présidente : Et en français, on écrit?

Le sénateur Champagne : En français, on revient à cette phrase un peu longue que nous avions plus tôt :

Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et la « municipalité » ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence.

[*Traduction*]

La présidente : Souhaitez-vous discuter de cet amendement?

Le sénateur Adams : Il me semble que « jurisdiction » sonne davantage comme « security ». Je voudrais m'assurer que l'on dispose de l'autorité requise. Si le propriétaire d'un pont souhaite construire quelque part, je veux m'assurer que l'amendement dise bien que le ministre possède l'autorité requise.

Je tiens seulement à mettre les choses au point sur le sens réel de « authority ». Est-ce que « authority » signifie le pouvoir d'imposer un véto à quiconque? Par exemple, si le ministre n'aime pas la manière dont un propriétaire construit un pont, serait-il en son pouvoir de le faire détruire? Cet amendement pourrait-il être plus clair encore?

Le sénateur Champagne : À mon avis, le terme « jurisdiction » devrait balayer toutes vos inquiétudes. En revanche, le terme « authority » pourrait signifier diverses choses. Lorsque l'on exerce la compétence sur quelque chose, il ne subsiste aucun doute sur qui a le pouvoir d'agir.

La présidente : Non, en effet. L'amendement est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 24 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 25 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 26 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 27 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 28 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

The Chairman: Carried. Shall clause 29 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 30 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 31 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 32 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 33 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 34 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 35 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 36 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 37 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 38 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 39 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 40 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 41 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 42 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 43 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 44 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 45 carry?
Hon. Senators: Agreed
The Chairman: Carried. Shall clause 46 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 47 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 48 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chairman: Carried. Shall clause 49 carry?

La présidente : Adopté. L'article 29 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 30 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 31 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 32 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 33 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 34 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 35 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 36 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 37 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 38 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 39 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 40 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 41 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 42 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 43 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 44 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 45 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 46 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 47 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 48 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
La présidente : Adopté. L'article 49 est-il adopté?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 50 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 51 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 52 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 53 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 54 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 55 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 56 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

[*Translation*]

Senator Dawson: Could this be interpreted as a sunset clause, meaning that this bill would automatically be brought back to the House and the Senate for review after five years?

The Chairman: The clerk will answer your question.

[*English*]

Adam Thompson, Clerk of the Committee: A quick read of that section indicates that it would not be considered a sunset clause. A sunset provision would put a time limit or an expiration date on certain provisions. This is a review to be conducted by the minister that would be tabled in Parliament.

Senator Dawson: As we were told, we have one of these bills every 30 years. The people who are concerned both from the private sector and from the City of Windsor are worried about how the bill will apply to them.

In the past, all these bills would have been debated fully. Any decisions on changing a bridge from Canada to the U.S. would have been debated fully in a committee. To ask that every five years the people who are concerned have the opportunity to be heard and to meet with a parliamentary committee to discuss their grievances is not an exaggeration. The people we have met with have asked that often in the past few weeks.

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 50 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 51 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 52 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 53 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 54 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 55 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 56 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

[*Français*]

Le sénateur Dawson : Est-ce que cela pourrait être interprété comme étant une disposition de réexamen au sens que dans cinq ans, automatiquement le projet de loi revient à la Chambre des communes et au Sénat pour fins de révision?

La présidente : Le greffier va répondre à votre question.

[*Traduction*]

Adam Thompson, greffier du comité : Une lecture rapide de cet article montre bien qu'il ne s'agit pas d'une disposition de réexamen. En effet, une disposition de réexamen imposerait une limite de temps ou une date limite à certaines dispositions. Il s'agit plutôt d'un examen que doit mener le ministre qui doit en faire rapport au Parlement.

Le sénateur Dawson : Comme on vient de nous le mentionner, l'étude d'un projet de loi de ce genre ne se produit qu'une fois tous les 30 ans environ. Les gens qui sont visés, tant du secteur privé que de la Ville de Windsor s'inquiètent un peu de la manière dont cette loi sera appliquée.

Dans le passé, des projets de loi de ce genre auraient donné lieu à des débats en profondeur. Toute décision relative à des modifications à un pont entre le Canada et les États-Unis aurait fait l'objet d'un débat complet au sein d'un comité. Demander que tous les cinq ans les personnes concernées puissent avoir l'occasion d'être entendues et de s'exprimer devant un comité parlementaire pour faire valoir leurs doléances n'est pas exagéré. Les gens que nous avons rencontrés ont demandé d'avoir cette possibilité à maintes reprises depuis ces dernières semaines.

All the witnesses have said they are worried about how this bill will be applied. Is there a wording that could be more forceful as far as ensuring that they get the opportunity to be heard?

[*Translation*]

The Chairman: If I understood you well, you are not satisfied with the fact that it is written that the fifth year the minister must complete a review of the provisions and the operation of this act?

Senator Dawson: Usually, a sunset clause would make the review mandatory.

The Chairman: We could perhaps suggest, at the third reading, that the committee review this issue.

Senator Dawson: If the committe agrees to the principle that there should be a sunset clause, since we review such bills once every 30 years, I think we should take 15 more minutes in order to develop a clear definition of what is meant by "the minister's report."

I am determined to make sure that Windsor's citizens and other owners are reassured on the fact that they will be heard in due form. I would appreciate if we could suspend the audience for a few minutes in order to study with the clerk and the department's representatives if there are ways to write such an amendment.

I agree completely with Senator Mercer. First of all, last week, Senator Mercer and I were told that a bill such as this one would appear every 30 years. I never imagined that the consideration of this bill would go so fast this morning. Second, we were also told that the pictures of Windsor that we were shown were three years old.

I just want to make sure that we will not hear again about this bill, because the Department of Transport's representatives will not want to talk about it, but before, I would like to hear the evidence of people involved.

Instead of moving an amendment at the third reading in the House, I would prefer, if the committee agrees with the principle underlying my amendment, that we take some time to study this point.

[*English*]

If members agree that there should be a sunset clause, we could take a few minutes now. If you do not agree, I do not mind.

Senator Tkachuk: According to this, there will be a review in five years. It is quite common.

The Chairman: That is what it says.

Tous les témoins ont exprimé une certaine inquiétude au sujet de la manière dont ce projet de loi sera appliqué. Pourrions-nous trouver une formulation qui soit beaucoup plus affirmative pour ce qui est de faire en sorte que les gens aient la possibilité de se faire entendre?

[*Français*]

La présidente : Si je comprends bien, le fait qu'il soit écrit qu'à la cinquième année le ministre doit effectuer un examen des dispositions de la présente loi et de son application n'est pas suffisant pour vous?

Le sénateur Dawson : Normalement une disposition de réexamen rendrait obligatoire une révision.

La présidente : On pourrait peut-être, à l'étape de la troisième lecture, proposer que le comité revoie cette question.

Le sénateur Dawson : Si le comité adopte le principe qu'il devrait y avoir une clause de révision, étant donné qu'on a des projets de loi de ce genre tous les 30 ans, on pourrait prendre 15 minutes et s'assurer d'avoir une définition claire de ce que veut dire « le rapport du ministre ».

Je veux absolument rassurer les citoyens de Windsor et les propriétaires sur le fait qu'ils seront entendus en bonne et due forme. J'aimerais que nous suspendions la séance pendant quelques minutes afin de chercher avec le greffier et les représentants du ministère s'il y a une façon de rédiger un amendement.

Je suis d'accord avec le sénateur Mercer. Premièrement, la semaine dernière le sénateur Mercer et moi nous sommes fait dire que ce projet de loi revenait tous les 30 ans. Je ne croyais pas que l'étude de ce projet de loi se ferait aussi vite ce matin. Deuxièmement, on s'est fait dire également que les photos de Windsor, qu'on nous a montrées, dataient de trois ans.

Je veux juste m'assurer qu'on ne réentendra plus parler de ce projet de loi, parce que les représentants du ministère des Transports ne voudront pas nous en parler, mais avant j'aimerais qu'on entende les témoignages des personnes concernées.

Je préférerais, plutôt que de présenter un amendement en troisième lecture devant la Chambre et si le comité est d'accord avec le principe qui sous-tend mon amendement, que l'on prenne un peu de temps pour étudier ce point.

[*Traduction*]

Si tout le monde s'entend pour dire qu'il devrait y avoir une disposition de réexamen, nous pourrions prendre quelques minutes dès maintenant. Si vous n'êtes pas d'accord, je n'y vois pas d'inconvénient.

Le sénateur Tkachuk : D'après la formulation actuelle, il y aura un examen dans cinq ans. C'est très courant.

La présidente : C'est ce qui est écrit.

Senator Tkachuk: The minister sends a report to Parliament. A report is given. The House of Commons committee then does a review of the bill. We just completed one on money laundering in the Banking Committee. It is a common practice that all bills are reviewed every five years.

The Chairman: It is in the bill.

Senator Dawson: If everyone agrees with the wording as it is now, I have no problems. I want to be clear that if within the first five years there are major recriminations on the part of either the cities or the partners in the project, they be heard.

The Chairman: You want them to be heard.

Senator Dawson: Yes.

Senator Tkachuk: Hopefully, you and I will still be here in five years; we will make sure of that. If this committee wants to review a particular aspect of a bill at any time, we just do it. There is no reason why this Transport Committee cannot look at any bill it wishes to do, at any time.

Senator Munson: We can review, but what practically can we do?

Senator Tkachuk: We can make amendments.

Senator Munson: The review in the bill happens during the fifth year. Nothing will happen in the third year if we see a problem.

The Chairman: Even in the third year, any time a committee sees something going wrong somewhere, it can call people to appear before the committee to see what is happening.

Senator Tkachuk: Yes, and make amendments.

Senator Dawson: We are not always sure we will have a charming chair like you, though.

The Chairman: I will not be here in three years. You can deal with another chair.

Senator Phalen: I do not see a problem with adjourning for a few minutes.

The Chairman: We can suspend the adoption. I called the law clerk to come here. We will discuss with him what we can do with this. We will suspend consideration of clause 56, and we will come back to it as soon as he is here.

Senator Tkachuk: The way the provision reads now, the minister must have a report ready for Parliament at the end of the fifth year. It is clear that he must. Once that report is completed and tabled before Parliament, that triggers all kinds of activity, both in the House of Commons and, if need be, in the Senate. It

Le sénateur Tkachuk : Le ministre doit déposer un rapport de l'examen au Parlement. Donc, un rapport est produit. Le Comité de la Chambre des communes doit ensuite faire l'étude du projet de loi. Nous venons tout juste d'en faire un sur le blanchiment d'argent au sein du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce. C'est une pratique courante que tous les projets de loi fassent l'objet d'un examen tous les cinq ans.

La présidente : C'est dans le projet de loi

Le sénateur Dawson : Si tout le monde est satisfait avec le libellé actuel, dans ce cas, je n'ai pas d'objection non plus. Je tiens seulement à m'assurer que, si d'ici cinq ans, les villes ou les partenaires du projet ont des récriminations importantes qu'ils puissent les faire entendre.

La présidente : Vous souhaitez qu'ils puissent se faire entendre.

Le sénateur Dawson : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Avec un peu de chance, vous et moi serons encore ici, dans cinq ans, et nous allons nous en assurer. Si les membres de notre comité souhaitent examiner un aspect particulier de ce projet de loi, à quelque moment que ce soit, ils ont tout loisir de le faire. Il n'y a pas de raison pour que le Comité des transports ne puisse examiner n'importe quel projet de loi, s'il le souhaite, à quelque moment que ce soit.

Le sénateur Munson : Nous pouvons l'examiner, mais concrètement, que pouvons-nous faire?

Le sénateur Tkachuk : Nous pouvons adopter des amendements.

Le sénateur Munson : Dans le projet de loi, il est prévu que l'examen se tiendra durant la cinquième année. S'il se produisait un problème au cours de la troisième année, rien n'est prévu.

La présidente : Même au cours de la troisième année, si un comité constate que quelque chose cloche quelque part, il peut convoquer des témoins afin de s'enquérir de ce qui se passe.

Le sénateur Tkachuk : Oui, et il peut adopter des amendements.

Le sénateur Dawson : Rien ne dit qu'alors nous aurons une présidente aussi charmante que vous, cependant.

La présidente : Je ne serai plus ici dans trois ans. Mais vous vous débrouillerez avec un autre président.

Le sénateur Phalen : Je n'ai aucune objection à ce que nous suspendions la séance pour quelques minutes.

La présidente : Nous pouvons suspendre l'adoption du projet de loi. J'ai demandé que l'on appelle le juriste. Nous allons discuter avec lui de ce que nous pouvons faire avec cette question. Nous suspendrons l'étude de l'article 56, et nous y reviendrons dès qu'il sera arrivé.

Le sénateur Tkachuk : Étant donné le libellé actuel de cette disposition, le ministre doit présenter un rapport au Parlement à la fin de la cinquième année. Il est clair qu'il doit le faire. Une fois ce rapport complété et déposé au Parlement, il peut déclencher toutes sortes d'activités, tant à la Chambre qu'ici, au Sénat, le cas

triggers a parliamentary review, if members so wish. There is not much room for the minister to manoeuvre. He must complete the review, according to this.

Senator Dawson: It seems everyone agrees that that provision is in the bill and has been interpreted in that way. This is the first time I have seen it.

Senator Tkachuk: That provision is in almost all bills nowadays. Part of the problem before was that there was no review of bills put forward. Now it is not unusual. We do it all the time in the Banking Committee.

The Chairman: If there is a problem within the first five years, the committee can always ask for the minister to appear.

Senator Munson: If there is chaos in the first year of the bill and we bring the minister before us because we believe there should be an amendment, how long does it take to change things? How long is the process to amend what is now law? Is it the same laborious process we go through with most bills — months and months and months?

Senator Tkachuk: I do not know.

Senator Munson: It is one thing to talk and another actually to change things.

Senator Tkachuk: It is not unusual for any bill to have this. This is a normal practice.

Senator Munson: I know that.

Senator Tkachuk: We do the reviews and we make recommendations. In the Banking Committee, we have made several recommendations regarding for example the bankruptcy provisions and others. The minister introduces amendments to the bill as a government bill.

We do not necessarily have to do it. If there are serious issues, those are dealt with directly by the minister on behalf of the government and brought in as part of an omnibus bill or as amendments to the act. We deal with that all the time.

Senator Munson: Then I am satisfied.

Senator Tkachuk: It is pretty solid.

Senator Adams: Madam Chairman, a bill will pass and there must be a review after five years. Even though the minister introduces it, it will start all over again. That is why I have difficulty. Senator Munson said there might be a problem in a year or two. The minister has the power to say that he cannot do anything for another three years.

Senator Tkachuk: However, we can.

échéant. Le rapport peut déclencher un examen parlementaire, si tel est le désir des députés. Le ministre ne dispose pas d'une grande marge de manoeuvre. D'après cette disposition, il doit procéder à l'examen.

Le sénateur Dawson : On dirait que tout le monde est d'accord pour interpréter cette disposition du projet de loi de cette manière. Pour ma part, c'est la première fois que je tombe là-dessus.

Le sénateur Tkachuk : De nos jours, cette disposition se retrouve dans presque tous les projets de loi. Dans le passé, il n'était pas prévu de procéder à l'examen des projets de loi, et cela pouvait poser problème parfois. Aujourd'hui, c'est monnaie courante. Nous voyons cela continuellement au Comité des banques.

La présidente : Si un problème survient au cours des cinq premières années, le comité peut toujours convoquer le ministre.

Le sénateur Munson : Si durant la première année d'application du projet de loi la situation devient chaotique, et si nous invitons le ministre à comparaître parce que nous sommes persuadés qu'il faudrait modifier le projet de loi, combien de temps faudra-t-il pour faire changer les choses? Quelle est la durée du processus de modification de ce qui sera devenu une loi? Est-ce le même processus laborieux que nous suivons pour la majorité des projets de loi — c'est-à-dire des mois et des mois?

Le sénateur Tkachuk : Je l'ignore.

Le sénateur Munson : C'est une chose d'en parler, mais c'en est une autre que de faire changer les choses.

Le sénateur Tkachuk : Une disposition semblable dans un projet de loi n'a rien d'exceptionnel. C'est une pratique normale.

Le sénateur Munson : Je sais.

Le sénateur Tkachuk : Nous procédons à l'examen, et nous faisons des recommandations. Au sein du Comité des banques, nous avons fait plusieurs recommandations concernant, par exemple, les dispositions relatives à la faillite et à d'autres questions. Le ministre présente les modifications au projet de loi comme s'il s'agissait d'un projet de loi du gouvernement.

Nous n'avons pas nécessairement à le faire. S'il s'agit de questions graves, le ministre s'en occupe directement au nom du gouvernement et il propose des solutions dans le cadre d'un projet de loi omnibus ou à titre d'amendements à la loi. Nous nous occupons régulièrement de ce genre de situation.

Le sénateur Munson : Dans ce cas, je suis satisfait.

Le sénateur Tkachuk : C'est très sérieux.

Le sénateur Adams : Madame la présidente, un projet de loi est adopté et il doit faire l'objet d'un examen après cinq ans. Même si c'est le ministre qui présente une requête, le processus va reprendre depuis le début. C'est la raison pour laquelle j'ai des réticences. Le sénateur Munson a suggéré qu'il pourrait surgir un problème d'ici un an ou deux. Le ministre pourrait répondre qu'il ne peut rien entreprendre avant trois autres années.

Le sénateur Tkachuk : Cependant, nous pourrions le faire.

The Chairman: As a committee, we can.

Senator Tkachuk: That is our job. We are supposed to watch those guys.

Senator Adams: That is where I have difficulty. If there is a problem, the minister can say that he cannot deal with it for five years. He has to wait for five years.

We have to look into Bill C-62. We know it is not working. We never reviewed it. A clause in the bill says that after five years we can review it. The government never changed anything.

The Chairman: We will hear from the law clerk. He is on his way here. We will suspend discussion on clause 56 and take it up again once he is here.

Shall clause 57 carry? Senator Mercer, do you have an amendment to propose?

Senator Mercer: Yes. I have provided the clerk with copies in both languages. I move:

> That Bill C-3 be amended in clause 57, on page 24, by replacing line 18 with the following:
>
> "57. This Act does not apply".

The Chairman: Could I have a copy of the amendment, please?

Senator Mercer: Here is the French version.

The Chairman: I can read both.

Senator Mercer: This amendment is to remove the retroactivity of the bill. Clause 57 means that the bill would apply to any proposal for construction or alteration of an international bridge or tunnel that has been submitted to the proper agency.

There is a lot of money, time and energy involved here. I am proposing that we exclude anything that is already in the system. There are a number of people who have already made applications; plans are well under way; money and time have been spent. They are on their way through the approval process.

I do not think it was the intent of this bill, or I hope it was not, to have people start the process all over again, which we all know is costly and time-consuming. That would slow down a process that takes years to get going.

I am always concerned when any legislation is retroactive. I do not think there is a need for it in this case.

The Chairman: Is there any discussion, senators?

La présidente : Effectivement, en tant que comité, nous le pourrions.

Le sénateur Tkachuk : C'est notre rôle. Nous sommes censés surveiller ce qui se passe.

Le sénateur Adams : C'est là que le bât blesse, à mon avis. S'il y a un problème quelconque, le ministre peut très bien dire qu'il ne peut s'en occuper avant cinq ans. Il peut déclarer qu'il doit attendre cinq ans.

Il faut examiner le projet de loi C-62. Nous savons qu'il ne fonctionne pas bien. Nous ne l'avons jamais réexaminé. Et pourtant, un article du projet de loi stipule qu'après cinq ans, nous pouvons le réexaminer. Le gouvernement n'y a jamais apporté quelque modification que ce soit.

La présidente : Attendons de voir ce que nous dira le juriste. Il est en route. Il suffit de suspendre l'étude de l'article 56, et de la reprendre lorsqu'il arrivera.

L'article 57 est-il adopté? Sénateur Mercer, avez-vous un amendement à proposer?

Le sénateur Mercer : Oui. J'ai remis au greffier des copies de ma motion dans les deux langues officielles. Je propose :

> Que le projet de loi C-3 soit modifié, à l'article 57, à la page 24, par substitution aux lignes 16 et 17, de ce qui suit :
>
> « 57. La présente loi ne s'applique pas aux demandes visant la construc- ».

La présidente : Puis-je avoir une copie de l'amendement, s'il vous plaît?

Le sénateur Mercer : Voici la version française.

La présidente : Je peux lire les deux versions.

Le sénateur Mercer : Cet amendement vise à éliminer la rétroactivité du projet de loi. L'article 57 signifie que le projet de loi s'appliquerait aux demandes visant la construction ou la modification d'un pont ou tunnel international qui ont été présentées à l'organisme compétent.

Il y a beaucoup d'argent, de temps et d'énergie en cause. Je propose finalement que l'on exclue tout ce qui figure déjà dans le système. Certains ont déjà soumis des demandes, les plans sont déjà bien avancés, on a déjà consacré pas mal de temps et d'argent à l'étude de ces demandes pour lesquelles le processus d'approbation est déjà enclenché.

Je ne pense pas qu'il soit dans l'intention de ce projet de loi, en tout cas, je l'espère, de faire en sorte que certains soient forcés de reprendre le processus depuis le début, sachant à quel point ce processus est coûteux et vorace en temps. Dans l'affirmative, cela ne ferait que ralentir un processus qui s'étend déjà sur plusieurs années.

Je suis toujours un peu préoccupé lorsqu'il est question d'une loi rétroactive. Je ne pense pas que ce soit utile dans le cas présent.

La présidente : Est-ce que les sénateurs aimeraient débattre de la question?

Senator Tkachuk: My view is that the way the amendment would read would mean that the new agency would not have any jurisdiction over the decision-making process of anything ongoing, which seems to me a very difficult thing, because who would have jurisdiction? It would leave a vacuum. If something is ongoing, there are decisions being made. Somebody has to make the decisions. The bill says these people will make the decisions. There is nothing wrong with that.

Le sénateur Tkachuk : À mon avis, étant donné la manière dont l'amendement est rédigé, cela signifie que le nouvel organisme n'exercerait aucune autorité sur le processus de prise de décisions entourant toutes les demandes en cours, ce qui me semble une lacune, parce que, dans ce cas, qui exercerait cette autorité? Cette disposition laisserait un vide juridique. Si des demandes sont en cours, cela signifie que des décisions sont en train de se prendre. Mais il faut que quelqu'un soit responsable de cette prise de décisions. Le projet de loi stipule que ce sont ces personnes qui prendront les décisions. Je ne vois aucun problème à cela.

Senator Mercer: My argument is that some people are going through the process as it exists now, seeking approval as required without this bill. I am saying that that should continue for those projects that are currently in the system.

Le sénateur Mercer : Selon moi, certains ont déjà entamé le processus dans sa forme actuelle, ils ont demandé l'approbation tel que prévu avant l'entrée en vigueur du projet de loi. J'affirme que cela devrait continuer pour les projets qui sont déjà dans le système.

If this bill does pass, anything that happens after that is subject to this bill.

Si ce projet de loi est adopté, tout ce qui survient après son entrée en vigueur lui est assujetti.

Senator Tkachuk: That is right.

Le sénateur Tkachuk : C'est exact.

Senator Mercer: That includes the existing approval mechanism for environmental assessment, et cetera.

Le sénateur Mercer : Et cela comprend le mécanisme d'approbation actuel relatif aux évaluations environnementales, et ainsi de suite.

Senator Tkachuk: The consultation with the City of Windsor is all in this bill.

Le sénateur Tkachuk : Ce projet de loi prévoit la consultation de la Ville de Windsor.

Senator Mercer: That is right. It is done and in certain cases, the process is ongoing. There are environmental assessments.

Le sénateur Mercer : C'est exact. Cette consultation est effectuée, et dans certains cas, elle est déjà entamée. Des évaluations environnementales sont déjà entreprises.

Senator Tkachuk: Are we concerned about one project?

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que nous visons un projet en particulier?

Senator Mercer: We are concerned with all projects.

Le sénateur Mercer : Nous visons tous les projets.

Senator Tkachuk: Would you take away the jurisdiction over all projects that are ongoing?

Le sénateur Tkachuk : Êtes-vous en faveur du retrait de la compétence pour tous les projets en cours?

Senator Mercer: No, I would take away the jurisdiction of this bill from projects already in the system. If we were to pass this bill and have Royal Assent tomorrow, starting on Thursday morning everyone who comes up with a new idea, a change, a new process, who wants to build a new bridge, becomes subject to this bill. I think that is fair.

Le sénateur Mercer : Non, je suis favorable à l'idée du retrait de la compétence de ce projet de loi sur les projets qui sont déjà dans le système. Si nous devions adopter ce projet de loi et obtenir la sanction royale demain, à partir de mardi matin, tous ceux qui présentent une nouvelle idée, une modification, un nouveau processus, tous ceux qui souhaitent la construction d'un nouveau pont, seraient assujettis à ce projet de loi. Je trouve que c'est juste.

If this bill is to pass, the bill will come into effect. Anything prior to its coming into effect should be excluded from the bill. People have made commitments and have done work on their plans in the process. I do not think it is fair that we hold up that process. How long will this delay certain projects?

Si ce projet est adopté, il entrera en vigueur. Toutes les demandes présentées avant sa prise d'effet ne devraient pas être assujetties à ce projet de loi. Certains ont pris des engagements et ont travaillé sur des plans qui sont en cours d'examen. Je ne pense pas que ce serait juste de mettre un terme à ce processus. De combien de temps pensez-vous que cela risque de retarder certains projets?

Senator Tkachuk: I do not know that. You are building up speculative hypothetical questions for which no one knows the facts. It is difficult to argue.

Le sénateur Tkachuk : Je n'en ai pas la moindre idée. Vous échafaudez des questions purement hypothétiques pour lesquelles personne n'a de réponse. C'est difficile d'en discuter.

I can argue common sense. It seems to me that when you establish a new authority, it would have the legal authority to handle the ongoing business of borders and security, whether that process has started or not started. It does not make sense to leave a vacuum simply because you have a new bill.

All this clause does is ensure that there is no vacuum in the jurisdiction, and there should not be any vacuum.

Senator Mercer: I do not think my amendment provides a vacuum.

Senator Tkachuk: It does.

Senator Mercer: It does not, because there are existing rules now. The existing rules apply for those items that are currently in the system. Any new ideas and initiatives are subject to the new provisions. There is no vacuum there.

Senator Tkachuk: There are certain provisions that the members from the City of Windsor wish to have in this bill that are now in this bill. There is a reason for that. They wanted to ensure that there was a consultation process, which this bill ensures, with the City of Windsor.

The members of the House have said that they agree unanimously with this bill if it is brought back without substantial amendments. All the political parties in the House of Commons are in total agreement. This amendment would jeopardize that.

Senator Dawson: We were told repeatedly during committee meetings that projects are going on; environmental studies are being done. One example is the parallel building at the Ambassador Bridge, which is subject now to environmental studies. We were told repeatedly that will continue.

Senator Mercer is proposing that we make it clear in the bill that this bill does not apply to those projects that are subject now to environmental assessment. I clearly agree that all the security measures apply. However, if there is a project that is ahead of others, it would not be fair to say that as of now we are starting at zero with a level playing field. That is not what we were told at committee. I agree with Senator Mercer. I want to be sure that, as was said during committee, projects that are ahead and that are undergoing the process of environmental studies by the province should not be affected. As I read it, the amendment would protect what has been done already.

Senator Tkachuk: Clause 57 is exactly the same as proposed section 172.03 contained in Bill C-44, the previous bill, so nothing changes.

Mais je peux simplement faire valoir le bon sens. Il me semble qu'en établissant un nouveau droit de regard, il est normal qu'il s'exerce sur la gestion des affaires courantes entourant les frontières et la sécurité, que ce processus ait déjà démarré ou non. Ce n'est pas logique de créer un vide juridique simplement parce que l'on a adopté un nouveau projet de loi.

Finalement, cet article vise uniquement à éviter la création d'un vide juridique du point de vue du champ d'application, parce qu'il faut éviter cela.

Le sénateur Mercer : Je ne pense pas que mon amendement crée un vide juridique.

Le sénateur Tkachuk : Oui, il en crée un.

Le sénateur Mercer : Non c'est faux, parce qu'il existe déjà des règles. Les règles existantes s'appliquent aux éléments déjà entrés dans le système. Toutes les nouvelles idées et les nouvelles initiatives sont assujetties aux nouvelles dispositions. Je ne vois pas où est le vide dans ces circonstances.

Le sénateur Tkachuk : Les représentants de la Ville de Windsor souhaitaient que certaines dispositions soient adoptées, et il se trouve qu'elles figurent dans ce projet de loi. Il y a une raison à cela. En effet, ces représentants souhaitaient la mise en place d'un processus de consultation, un processus qui est justement prévu dans ce projet de loi, avec la Ville de Windsor.

Les députés de la Chambre ont déclaré qu'ils approuvaient ce projet de loi à l'unanimité dans la mesure où il leur reviendrait sans qu'on y ait apporté de modifications sur le fond. Tous les partis politiques de la Chambre des communes sont unanimes. Cet amendement risque de compromettre cet accord unanime.

Le sénateur Dawson : On nous a répété à maintes occasions durant les réunions du comité que des projets sont déjà en cours et que des études environnementales sont effectuées en ce moment. L'un des exemples donné est celui de la construction en parallèle du pont Ambassador, qui est actuellement à l'étape des études environnementales. On nous a souvent répété que ces études vont se poursuivre.

Le sénateur Mercer propose que nous établissions clairement dans le projet de loi que ce dernier ne s'applique pas aux projets qui font déjà l'objet d'une évaluation environnementale. Je reconnais que toutes les mesures de sécurité s'appliquent. Cependant, si un projet a déjà pris de l'avance par rapport aux autres, il me semble que ce n'est pas juste d'affirmer qu'à partir de maintenant, il faut repartir de zéro afin que tous se retrouvent sur un pied d'égalité. Ce n'est pas ce que les témoins ont dit devant le comité. Je suis d'accord avec le sénateur Mercer. Je tiens à m'assurer que, conformément à ce qui a été dit durant les réunions du comité, tous les projets qui sont déjà entamés et qui sont à l'étape de l'étude environnementale par la province ne devraient pas être affectés. Selon mon interprétation, l'amendement viserait à protéger ce qui a déjà été entrepris.

Le sénateur Tkachuk : L'article 57 dit exactement la même chose que le projet d'article 172.03 dans le projet de loi C-44, l'ancien projet de loi, donc il n'y a rien de changé.

Senator Dawson: I am not the lawyer here, but there are also amendments to that bill that say, as of now, people cannot sell their bridges without the permission of the government, and that was not in Bill C-44.

Senator Tkachuk: We do not have an amendment to that effect. We have an amendment on clause 57.

Senator Dawson: You can understand that for the people concerned that there is a major change in this bill. This provision will mean that the work they have invested in preparing their project will be respected. That is what we were told.

The Chairman: Clause 57 is the same clause that appeared in Bill C-44. That is what I hear from Senator Tkachuk.

Senator Mercer: That does not make it right, Madam Chair.

Senator Dawson: It does not mean we would not have amended it at that time. A year and a half has passed since then, and a lot of work has been done on projects. Are we saying that all those projects start over at zero? If that is the case, it is certainly different from what we were told in committee. Again, submit it to a vote of the committee.

Senator Tkachuk: No one is saying that.

Senator Mercer: Currently, clause 57 says the following:

> For greater certainty, this Act applies in respect of any proposal for the construction or alteration of an international bridge or tunnel that has been submitted to any department, agency or regulatory authority of the Government of Canada before the coming into force of this section.

That clause says that the bill applies to what is already in the system. We are saying that what is already in the system should be subjected to the current regulations, the current approval process that is place and that has served us well for many years. This amendment says that the bill should apply to all new projects and proposals but not the ones that are already in the system. The system and the approval process that are in place should apply. We are not asking for the approval process to be removed. We are asking for the current approval process to continue. If we go with the current wording, it means that those people have to start all over again, and we have heard testimony, as Senator Dawson said, that there is at least one major project and probably other small ones that I cannot recall in the system and starting them over would cost a lot of money and time.

Le sénateur Dawson : Je ne suis pas juriste, mais certains amendements à ce projet de loi stipulent qu'à compter de l'entrée en vigueur, les parties prenantes ne peuvent pas vendre leurs ponts sans la permission du gouvernement, et cette disposition ne figurait pas dans le projet de loi C-44.

Le sénateur Tkachuk : Nous n'avons pas d'amendement à cet effet. Nous avons un amendement à l'article 57.

Le sénateur Dawson : Vous comprenez sûrement que pour les parties concernées, cela représente un changement majeur dans ce projet de loi. Parce que cette disposition signifie que le travail déjà réalisé pour faire l'élaboration de leur projet sera respecté. C'est ce que l'on nous avait dit.

La présidente : L'article 57 est le même article que celui qui figurait dans le projet de loi C-44. C'est ce qu'affirme le sénateur Tkachuk.

Le sénateur Mercer : Madame la présidente, cela ne règle pas le problème.

Le sénateur Dawson : Cela ne signifie pas que nous ne l'aurions pas modifié à l'époque. Il s'est écoulé un an et demi depuis lors, et beaucoup de travail a été accompli sur divers projets. Sommes-nous en train de dire que tous ces projets doivent repartir à zéro? Si c'est le cas, ce n'est pas ainsi que les choses nous ont été présentées lors des réunions du comité. Comme je l'ai déjà mentionné, je voudrais soumettre cette question au vote.

Le sénateur Tkachuk : Personne ne dit cela.

Le sénateur Mercer : Pour le moment, l'article 57 stipule ce qui suit :

> Il est entendu que la présente loi s'applique aux demandes visant la construction ou la modification d'un pont ou tunnel international qui ont été présentées à un ministère ou organisme fédéral avant l'entrée en vigueur du présent article.

Cet article dit clairement que le projet de loi s'applique aux projets qui sont déjà dans le système. Nous disons que ce qui est déjà dans le système devrait être assujetti aux règlements en vigueur, au processus d'approbation qui est en place et qui donne de bons résultats depuis de nombreuses années. Cet amendement stipule que le projet de loi devrait s'appliquer à tous les nouveaux projets et à toutes les nouvelles demandes, sauf à ceux qui sont déjà dans le système. Le système et le processus d'approbation qui sont en place devraient s'appliquer. Nous ne demandons pas le retrait du processus d'approbation actuel. Nous demandons seulement que ce processus d'approbation actuel se poursuive. Si nous adoptons le libellé actuel, cela signifie que les parties prenantes devront recommencer le processus depuis le début, et nous avons entendu des témoignages, comme vient de le faire remarquer le sénateur Dawson, comme quoi au moins un projet de grande envergure et probablement quelques projets de moindre importance, dont je ne me souviens pas, seraient déjà dans le système, et les reprendre depuis le début entraînerait des coûts importants du point de vue financier et du temps.

Senator Tkachuk: We have no evidence of that; no one submitted any evidence of that. As far as I am aware, no authority has been given for a new bridge anywhere.

Senator Mercer: Yes, there has been a presidential warrant on the American side.

Senator Tkachuk: Senator Mercer, we are a sovereign country, and we get to decide about what is built on our side of the bridge, not the Americans.

Senator Mercer: I agree with that.

Senator Tkachuk: I am not convinced and I do not think we had any evidence here from the Americans that they had approved the bridge on the other side. We are not sure of the bridge on the American side, and we are a sovereign country and we get to decide whether that bridge is built on our side of the border, not the Americans.

Senator Mercer: You will not find me disagreeing with you that we do set the rules. The approval process for a border crossing does involve getting approval on both sides of the border. We regulate what happens on this side of the border. I am relating the fact that we did see evidence in a letter that was circulated from an American regulatory agency, whose name I cannot remember, which referred to a presidential warrant for the Ambassador Bridge. That is inconsequential, but interesting.

What is consequential is the fact that the process on this side of the border is well underway, and my understanding is that the Ambassador Bridge people are in the final stages, and the environmental assessment study is one of the final hurdles that needs to be overcome.

If we leave this bill as it reads — "this Act applies" — they are back to square one and have to start over.

Senator Stratton: Question.

Senator Tkachuk: We have an amendment.

The Chairman: Do you agree with the amendment?

Senator Tkachuk: No.

Senator Stratton: No.

The Chairman: Will we take a vote?

Mr. Thompson: The Honourable Senator Bacon?

The Chairman: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Adams?

Senator Adams: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Champagne?

Senator Champagne: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Dawson?

Senator Dawson: Yes.

Le sénateur Tkachuk : Nous n'avons aucune preuve de ce que vous avancez; personne n'a livré de témoignage à cet effet. À ce que je sache, aucune approbation n'a été délivrée pour la construction d'un nouveau pont, où que ce soit.

Le sénateur Mercer : Oui, on a accordé un permis présidentiel du côté américain.

Le sénateur Tkachuk : Sénateur Mercer, nous sommes un pays souverain, et c'est à nous qu'il appartient de décider ce qui peut être construit de notre côté du pont, et pas aux Américains.

Le sénateur Mercer : Je suis d'accord avec vous.

Le sénateur Tkachuk : Je ne suis pas convaincu, et d'ailleurs je ne pense pas que les Américains nous aient donné des assurances qu'ils ont approuvé la construction du pont de leur côté. Nous ne savons pas exactement à quoi nous en tenir en ce qui a trait au pont du côté américain, mais nous sommes un pays souverain, et c'est nous qui déciderons de la construction de ce pont de notre côté de la frontière, et pas les Américains.

Le sénateur Mercer : Il est évident que je ne vais pas vous contredire en ce qui concerne le fait que nous fixons les règles. Le processus d'approbation pour un passage frontalier exige l'approbation des deux côtés de la frontière. Nous réglementons ce qui se passe de notre côté. Je disais simplement que nous avons pu prendre connaissance de certains éléments figurant dans une lettre ayant été distribuée par un organisme réglementaire américain, dont j'ai oublié le nom, mais cette lettre faisait allusion à un permis présidentiel relativement au pont Ambassador. C'est sans conséquence, mais néanmoins intéressant.

Ce qui risque d'entraîner des conséquences, en revanche, c'est le fait que le processus de notre côté de la frontière est déjà bien avancé, et je crois comprendre que les promoteurs du pont Ambassador sont arrivés aux étapes finales, et que l'étude environnementale est l'un des derniers obstacles à surmonter.

Si nous laissons ce projet de loi dans son libellé actuel — « la présente loi s'applique » —les promoteurs se retrouvent à la case départ, et devront reprendre tout le processus depuis le début.

Le sénateur Stratton : Le vote.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons un amendement.

La présidente : Êtes-vous d'accord avec cet amendement?

Le sénateur Tkachuk : Non.

Le sénateur Stratton : Non.

La présidente : Souhaitez-vous que nous procédions au vote?

M. Thompson : L'honorable sénateur Bacon?

La présidente : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Adams?

Le sénateur Adams : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Champagne?

Le sénateur Champagne : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Dawson?

Le sénateur Dawson : Oui.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Johnson?

Senator Johnson: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Mercer?

Senator Mercer: Yes.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Munson?

Senator Munson: Yes.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Phalen?

Senator Phalen: Yes.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Stratton?

Senator Stratton: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Tkachuk?

Senator Tkachuk: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Zimmer?

Senator Zimmer: Yes.

Mr. Thompson: Yeas, 5; nays, 6; abstentions, none.

The Chairman: The amendment did not carry. Shall clause 57 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 58 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 59 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 60 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the schedule carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

We will go back to clause 56, which states:

> A review of the provisions and the operation of this Act must be completed by the Minister during the fifth year after this section comes into force.

What happens if we need to do a review prior to that? The senators were wondering if we could review.

Michel Patrice, Parliamentary Counsel, Legal Services, Senate of Canada: The bill provides that the minister will do a review of this act and will cause a report to be laid before each House of Parliament within the first fifteen sitting days after the report is done.

M. Thompson : L'honorable sénateur Johnson?

Le sénateur Johnson : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Mercer?

Le sénateur Mercer : Oui.

M. Thompson : L'honorable sénateur Munson?

Le sénateur Munson : Oui.

M. Thompson : L'honorable sénateur Phalen?

Le sénateur Phalen : Oui.

M. Thompson : L'honorable sénateur Stratton?

Le sénateur Stratton : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Tkachuk?

Le sénateur Tkachuk : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Zimmer?

Le sénateur Zimmer : Oui.

M. Thompson : L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5; aucune abstention.

La présidente : L'amendement n'est pas adopté. L'article 57 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 58 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 59 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 60 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'annexe est-elle adoptée?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

Nous allons revenir en arrière à l'article 56, qui stipule :

> Au cours de la cinquième année qui suit l'entrée en vigueur du présent article, le ministre effectue un examen des dispositions de la présente loi et de son application.

Que se passera-t-il si on souhaite effectuer un examen avant la fin de cette période? Les sénateurs se demandaient si nous pourrions effectuer un examen.

Michel Patrice, conseiller parlementaire, Services juridiques, Sénat du Canada : Le projet de loi prévoit que le ministre effectuera un examen de cette loi et qu'il fera déposer un rapport de cet examen devant chaque Chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant l'établissement du rapport.

The question, I think, relates to whether a committee of either House can do a review of the operation of this act. Do I understand the question correctly? There are committees of each House; each House can provide a mandate to each of their committees, if they wish to do so.

Obviously, you do not have to wait for a report to be laid if you want to undertake a review of any act of Parliament or operation of a department or so on. You need an order of reference from the Senate should you want to undertake such a review.

It does happen in certain acts that parliamentary review by a committee of either House can appear after a certain period of time. It does exist in certain acts where the parliamentary review is provided in the act. That being said, it does not stop you from seeking an order of reference from your chamber to undertake a review.

Does that answer your question?

Senator Mercer: Are you saying that if we wanted we could put in another review process? How extensive a review does that have to be? It says here that the minister must cause a report and the results of the review to be laid before each House of Parliament. However, it does not really talk about how extensive that report is and, with all due respect to the people at the Department to Transport, that could be a fairly cursory review as opposed to a detailed review that perhaps a parliamentary committee might want to see.

Are there ways of strengthening this to ensure that any reviews by the department and by the minister be extensive as opposed to cursory?

Mr. Patrice: You are right you do not know what the report will include in terms of the review done by the minister. Is there a way to provide for an extensive review, or could you amend the bill by saying that the report shall include, and then a list of requirements of what the report may contain? Yes, you could do that. You could propose an amendment but you would need to know exactly what you wanted in terms of the report. I do not know if you had an answer regarding what the minister thinks the report should include.

The Chairman: Any time a committee wants to have a review of the application of a bill, the committee can have terms of reference and ask for the minister to appear before the committee and study the situation.

Mr. Patrice: Yes, that is within your power.

The Chairman: We do not need to amend clause 56 to do that.

Mr. Patrice: You do not need a provision in an act that provides for such a review should the Senate decide to provide to one of its committees an extensive order of reference.

The Chairman: Thank you.

Honourable senators, shall clause 56 carry?

À ce qu'il me semble, la question est de déterminer si l'une ou l'autre des deux Chambres peuvent effectuer un examen de l'application de cette loi. Ai-je bien compris la question? Les deux Chambres ont des comités, et chacune peut confier un mandat à chacun de ses comités, si elle le souhaite.

Évidemment, il n'est pas nécessaire d'attendre le dépôt d'un rapport avant d'entreprendre l'examen de quelque loi que ce soit du Parlement ou du fonctionnement d'un ministère ou de quoi que ce soit d'autre. Il suffit d'un ordre de renvoi du Sénat pour pouvoir entreprendre un tel examen.

Il arrive que l'on ait prévu dans certaines lois la tenue d'un examen parlementaire par un comité des deux Chambres après un certain laps de temps. Cette disposition relative à la tenue d'un examen parlementaire est présente dans certaines lois. Ceci dit, cette disposition ne vous empêche nullement d'obtenir un ordre de renvoi de votre Chambre en vue d'effectuer un examen.

Est-ce que cela répond à votre question?

Le sénateur Mercer : Est-ce que vous voulez dire que si nous le souhaitions, nous pourrions entreprendre un autre processus d'examen? Quelle est la portée de cet examen? Il est stipulé dans le projet de loi que le ministre doit déposer un rapport de l'examen devant chaque Chambre du Parlement. Toutefois, on ne précise pas vraiment l'ampleur de ce rapport et, avec tout le respect dû aux fonctionnaires du ministère des Transports, il pourrait s'agir d'un examen très superficiel, plutôt que d'un examen aussi détaillé que pourrait souhaiter effectuer un comité parlementaire.

Existe-t-il des moyens de faire en sorte que tous les examens effectués par le ministère et par le ministre soient importants plutôt que superficiels?

M. Patrice : Vous avez raison, vous ignorez en quoi consistera le rapport du point de vue du contenu de l'examen effectué par le ministre. Existe-t-il un moyen de prévoir un examen important ou pourriez-vous modifier le projet de loi en disant que le rapport doit inclure certains critères et faire suivre la liste de ces critères? Oui, vous pourriez le faire. Vous pourriez proposer un amendement, mais pour cela il faut que vous sachiez exactement ce que vous souhaitez voir inclus dans le rapport. Je ne sais pas si vous avez obtenu une réponse concernant ce que le ministre pense que ce rapport devrait inclure.

La présidente : Chaque fois qu'un comité souhaite effectuer un examen de l'application d'un projet de loi, le comité n'a qu'à fixer le cadre de référence et à demander au ministre de comparaître devant le comité afin d'étudier la situation.

M. Patrice : Oui, c'est en votre pouvoir.

La présidente : Il n'est pas nécessaire de modifier l'article 56 pour obtenir ce résultat.

M. Patrice : Il n'est pas nécessaire qu'une loi comporte une disposition stipulant qu'un tel examen doit être fait si le Sénat décide d'adopter un important ordre de renvoi et de le confier à l'un de ses comités.

La présidente : Merci.

Honorables sénateurs, l'article 56 est-il adopté?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed that this bill be adopted as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the committee wish to consider appending observations to the report? You already have a copy of the observations. Are there any comments on the observations, senators?

Senator Mercer: The only comment I would have, chair, is that it would have been nice to have the observations a little in advance so we could read them and think it through.

The Chairman: We were still working on them yesterday, Senator Mercer.

Senator Mercer: I appreciate that.

The Chairman: It is the same thing for the amendments.

Senator Mercer: I appreciate that as well, although notice was given and I just think it would be nice to have a little more time. I am not objecting, I am just commenting on the process.

The Chairman: Are there any other comments, honourable senators?

Senator Tkachuk: I move the observations.

The Chairman: It is moved by the Honourable Senator Tkachuk that we table the observations. Is it agreed that I report this bill, as amended, with the observations to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you, honourable senators.

The committee adjourned.

Des voix : D'accord.

La présidente : Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Le comité souhaite-t-il étudier les observations annexées au rapport? Vous avez déjà reçu copie des observations. Les honorables sénateurs ont-ils des commentaires à formuler au sujet de ces observations?

Le sénateur Mercer : Le seul commentaire que j'aurais, madame la présidente, c'est que j'aurais apprécié recevoir ces observations un peu à l'avance pour avoir le temps de les lire et d'y réfléchir.

La présidente : Nous étions encore à travailler dessus hier, sénateur Mercer.

Le sénateur Mercer : Je comprends bien.

La présidente : Et c'est la même chose pour les amendements.

Le sénateur Mercer : Je comprends cela aussi, même si nous en avions été informés, mais je pense tout de même qu'il aurait été agréable de disposer d'un peu plus de temps. Je ne fais aucune objection, je me contente de faire un commentaire sur le processus.

La présidente : Les honorables sénateurs souhaitent-ils faire d'autres commentaires?

Le sénateur Tkachuk : Je propose le dépôt des observations.

La présidente : Il est proposé par l'honorable sénateur Tkachuk de déposer les observations. Puis-je faire rapport du projet de loi modifié au Sénat, avec les observations?

Des voix : D'accord.

La présidente : Je vous remercie, honorables sénateurs.

La séance est levée.

Tuesday, December 12, 2006:

Transport Canada:

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs.

Le mardi 12 décembre 2006 :

Transports Canada :

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Lettermail
Poste-payé Poste-lettre
1782711
OTTAWA

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

WITNESSES

Tuesday, November 28, 2006:

Canadian Transit Company:

Dan Stamper, President;

Skip McMahon, Executive Director of External Affairs.

Centra Inc.:

Matthew Moroun, Vice-Chairman.

Tuesday, December 5, 2006:

Teamsters Canada:

Phil Benson, Lobbyist.

Wednesday, December 6, 2006:

Transport Canada:

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs;

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

Alain Langlois, Counsel, Legal Services;

Kaarina Stiff, Environmental Assessment Project Manager, Surface Infrastructure Programs.

(*Continued on previous page*)

TÉMOINS

Le mardi 28 novembre 2006 :

Canadian Transit Company :

Dan Stamper, président;

Skip McMahon, directeur général des affaires extérieures.

Centra Inc. :

Matthew Moroun, vice-président.

Le mardi 5 décembre 2006 :

Syndicat des Teamsters Canada :

Phil Benson, lobbyiste.

Le mercredi 6 décembre 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;

Kaarina Stiff, gestionnaire de projet, évaluation environnementale, Programmes des infrastructures terrestres.

(*Suite à la page précédente*)

Available from:
PWGSC – Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Also available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Disponible auprès des:
TPGSC – Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Aussi disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca