



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 004 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 16 mai 2006

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 16 mai 2006

• (1120)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous.

J'ai fait circuler une note et des informations concernant la question soulevée lors de notre dernière réunion, dans le but d'en arriver à une solution. Je pense que vous avez l'état de la situation.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Je tiens à préciser que j'ai vérifié les épreuves, les bleus, pour constater qu'il y a des divergences avec ce qui a été décidé. Cela ne correspond pas à ce dont la plupart d'entre nous du moins se souviennent.

Il s'agit de la motion sur le temps accordé pour l'interrogation des témoins. Je demande que la motion adoptée le 4 mai 2006 soit annulée et remplacée par la motion suivante : que dix minutes soient accordées aux témoins pour leur déclaration préliminaire; que, pour l'interrogation des témoins, sept minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti et, par la suite, que cinq minutes soient accordées à chaque parti pour leurs membres qui n'ont pas encore pris la parole, en commençant par l'opposition officielle. Tout le temps supplémentaire alloué sera également partagé entre chaque parti d'opposition, à la discrétion du président.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Je comprends que le secrétaire parlementaire donne avis de la motion qu'il propose, et que nous allons nous prononcer sur son libellé à la prochaine réunion.

Le président: Je pense qu'il en fait la proposition.

M. Peter Julian: Mais il doit prévoir un avis de 48 heures.

Le président: On lui a demandé à la dernière réunion de présenter la motion pour clarifier les choses.

M. Peter Julian: Il a exprimé ses préoccupations sur ce qu'il croyait être sa motion, qui était en fait celle de M. Laframboise. Il nous propose maintenant une motion. Un avis de 48 heures est nécessaire. Je considère donc qu'il s'agit d'un avis de motion et qu'on discutera de la question à la réunion de jeudi prochain.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Ce n'est pas une motion, c'est une clarification des bleus. D'ailleurs, je crois qu'un avis de motion a été...

Je ne sais pas quelle forme doit prendre la motion, mais il est certain que tous les partis étaient au courant qu'elle serait présentée, parce que c'est ce que le comité a demandé pour la séance d'aujourd'hui.

Le président: Autre chose?

D'après les conseils qu'on me donne, ce n'est pas une nouvelle motion, c'est une clarification, et nous pouvons nous prononcer là-

dessus aujourd'hui, comme il en a été question à la fin de la dernière réunion.

M. Peter Julian: Monsieur le président, à la fin de la dernière réunion, il a été question de clarifier ce qui figurait dans les bleus. De toute évidence, c'est ce que M. Jean a fait. Comme nous n'avons pas de copie des bleus, je crois qu'il est en train de présenter un avis de motion. Il a évidemment le droit de le faire, mais nous avons déjà établi les règles de procédure, et elles prévoient un avis de 48 heures pour une motion comme celle qu'il nous présente actuellement.

Je proposerais de ne pas perdre plus de temps à discuter de cela aujourd'hui. Il est clair qu'il est donné avis d'une motion dont nous allons discuter à la réunion de jeudi. Nous devrions passer au sujet à l'étude aujourd'hui et entendre nos témoins.

Le président: On me dit qu'il a été prévu d'en discuter aujourd'hui, et c'est ce que je suis prêt à faire.

M. Peter Julian: Nous n'avons pas les bleus, monsieur le président.

Le président: Les bleus ont été vérifiés et vous avez la clarification devant vous. Si vous voulez vérifier les bleus, vous pouvez le faire.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Vous me dites que cette précision se trouve sous mes yeux. Elle est uniquement en anglais et cela m'asticote beaucoup.

M. Peter Julian: Il faut que les documents soient identiques dans les deux langues. Pardonnez-moi, mais il serait plus approprié de passer au témoin.

[Traduction]

M. Brian Jean: Désolé, monsieur le président, cela ne fait pas partie de ma motion. Cela n'a rien à voir avec ma motion.

Le président: C'est le comité qui me l'a demandé. Pour que vous puissiez en prendre connaissance. Cela ne fait pas partie de la motion. La motion, ou la clarification, est en français et en anglais.

Je suis désolé, vous devriez l'avoir.

M. Peter Julian: Monsieur le président, dans les circonstances, nous devrions peut-être passer au sujet à l'étude aujourd'hui.

Je demanderais instamment au président de suivre les règles de procédure que nous avons adoptées au début de la session et qui prévoient des avis de motion de 48 heures. On nous a présenté le texte d'une motion et le délai de 48 heures commencerait à courir à partir du moment où nous l'avons reçu. Nous pourrions en discuter jeudi.

Je ne vois pas pourquoi il faudrait régler cette question en toute hâte, alors que nous avons seulement les documents en anglais.

Le président: Je tiens à préciser, monsieur Julian, que la motion est en français et en anglais. C'est une clarification qui est apportée parce que le comité l'a exigée la semaine dernière. On s'était alors demandé si la question serait présentée au début ou à la fin de la présente réunion. Nous en sommes maintenant saisis.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: La motion telle que déposée modifie une autre motion. Je veux que le greffier nous donne l'assurance que si nous votons sur cette motion aujourd'hui, tout cela est conforme au Règlement de la Chambre. Je veux que ce soit conforme au Règlement, puisqu'il ne s'agit pas d'une précision. On dit: « Que la motion agréée le 4 mai 2006 soit annulée et remplacée par ce qui suit: ». Donc, on remplace une motion qui avait été adoptée.

Même si je suis foncièrement d'accord sur ce qui est déposé, je veux que ce soit fait selon les règles.

[Traduction]

Le président: On me dit que c'est conforme aux règles.

Monsieur Julian.

• (1125)

M. Peter Julian: La motion vient d'être distribuée; il n'y a donc rien de plus contraire aux règles de procédure que nous avons adoptées. La motion vient à peine d'être distribuée. Nous venons juste d'en prendre connaissance. Nous devons maintenant consulter les membres de notre caucus et notre whip. Étant donné que le comité a convenu que l'avis de motion de 48 heures devait toujours s'appliquer, et comme c'est ce que tous les autres comités que je connais font...

C'est un avis de motion. Ce n'est pas une motion qui est présentée, mais un avis de motion. Il en sera discuté à la prochaine séance.

Monsieur le président, c'est tout à fait contraire aux règles de procédure que nous avons adoptées. Je ne comprends pas pourquoi vous insistez alors qu'il est clair que nous avons des règles de procédure et que nous venons à peine de recevoir une motion. Nous en discuterons jeudi, dans 48 heures.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Le problème, monsieur le président, c'est que certaines personnes estiment qu'il s'agit d'une nouvelle motion, et que d'autres qui ont discuté de la question quand M. Julian s'est dit très furieux de la situation provoquée par la motion...

La plupart d'entre nous estiment qu'on a corrigé une erreur ou dissipé un malentendu concernant ce qu'on a discuté et ce qu'on croyait avoir décidé. C'est la situation. Ce n'est pas une nouvelle motion. On essaie de clarifier ce qui s'est passé et ce qui a été suivi par erreur à la dernière séance.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Merci, monsieur le président.

Nous accueillons des témoins ici ce matin, et il y a déjà cinq minutes, ou à peu près, que nous discutons de cela.

Ensuite, le document qui nous a été distribué est seulement en anglais. En toute justice, je pense qu'il faut s'assurer ...

Il vaudrait probablement mieux laisser la parole à nos témoins et reporter la discussion sur la motion de M. Jean à jeudi. Nous pourrions ainsi passer à ce qui a été prévu pour aujourd'hui.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Est-ce que nous nous réunissons jeudi?

Le président: C'est une question dont nous devons discuter à la fin de la séance, en raison de la visite du premier ministre de l'Australie.

Pour votre information, c'est ce que j'ai demandé au greffier de préparer pour que vous puissiez en prendre connaissance. Quant à savoir si cela fait partie de la motion ou non...

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, je pense qu'il faut établir clairement que tous les documents doivent nous être distribués dans les deux langues officielles.

Le président: Vous avez raison.

Hon. Charles Hubbard: Si on ne le fait pas, nous allons nous placer dans une situation très difficile. Ce n'est pas un très bon départ.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Je comprends ce que M. Jean fait valoir, mais je crois qu'il est question ici — et il ne faut pas oublier les témoins qui sont venus nous rencontrer — de sept minutes de plus, parce que c'est tout ce dont il s'agit pour le deuxième tour. Ce n'est pas pour tous les tours.

Pour que la réunion suive son cours, je proposerais, contrairement à ce que je pensais plus tôt, de remettre cette question à notre prochaine réunion. Nous pourrions faire distribuer tous les documents conformément aux exigences et nous ne nous ferons pas coincer par des questions d'ordre technique.

J'étais d'accord avec ce que nous avions l'intention de faire, mais je ne pensais pas qu'on procéderait de cette façon. Je trouve, toutefois, que nous devrions passer au sujet à l'étude et revenir sur cette question plus tard pour la régler comme il se doit.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: Oui.

Le président: Merci.

Nous allons passer au sujet à l'étude aujourd'hui, le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

J'aimerais accueillir nos témoins. Je vous demanderais de vous présenter et de faire votre déclaration.

M. Thomas Garlock (président, Association des administrateurs des ponts et des tunnels): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Tom Garlock. Je suis le directeur général de la Commission du pont de Niagara Falls ainsi que le président de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels.

Je suis accompagné aujourd'hui par M. Ron Rienas, le directeur général de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, et un de mes associés à la Commission du pont de Niagara Falls, M. Ted Gibson.

[Français]

Pardonnez-moi, mais je ne parle pas français.

[Traduction]

Je tiens à vous remercier, mesdames et messieurs les membres du comité permanent, de m'offrir l'occasion de m'adresser à vous au nom de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels au sujet du projet de loi C-3, une mesure législative qui est importante pour le Canada.

L'Association des administrateurs des ponts et des tunnels, qui regroupe les 10 organismes responsables des 11 voies de passage entre la province de l'Ontario et les États du Michigan et de New-York, travaille activement à faciliter la circulation fluide des personnes et des produits qui traversent la frontière entre le Canada et les États-Unis. Notre association est très consciente de l'importance d'une frontière efficace pour que le Canada soit concurrentiel sur le plan économique dans le monde.

Nous avons suivi de près l'évolution du projet de loi dont vous êtes saisis, qui était le projet de loi C-44 au cours de la précédente législature. Je représente aujourd'hui les membres de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels, mais je vous signale que des administrateurs peuvent faire en leur nom personnel des déclarations ou des observations qui correspondent à leur situation particulière. Cependant, les sujets dont je vais parler aujourd'hui préoccupent tous les membres de notre association. Ils m'ont demandé de vous les exposer ainsi que de recommander des amendements au projet de loi afin de corriger les conséquences inattendues que le libellé actuel pourrait avoir.

Les fonctionnaires canadiens ont communiqué avec nous au moins trois fois depuis 18 mois pour nous informer des dispositions législatives prévues ainsi que de leur raison d'être et des résultats escomptés. Nous l'apprécions, mais nous leur avons expliqué qu'il y a deux aspects du projet de loi qui, de façon inattendue, devraient avoir des conséquences néfastes pour les administrateurs des ponts et des tunnels.

Le principal problème a trait à l'intention d'approuver l'établissement des droits de péage. La majorité des membres de notre association sont indépendants financièrement, et ils financent leurs activités et les travaux d'amélioration des immobilisations à l'aide des recettes provenant des droits de péage. Ces recettes servent de garantie aux détenteurs d'obligations pour réunir les capitaux nécessaires à l'exécution de projets d'envergure.

Comme vous pouvez sûrement le comprendre, les détenteurs d'obligations tiennent à ce que les émetteurs aient la capacité, les moyens et la souplesse de gérer leurs sources de revenu de façon à ce que les titres de créance soient remboursés selon les conditions convenues. Si les marchés financiers ont l'impression qu'un émetteur peut être limité dans la gestion de ses sources de financement, il y aura un impact négatif direct sur sa cote, ce qui fera augmenter considérablement ses coûts d'emprunt. Je peux vous assurer que le

projet de loi peut inquiéter tout autant les détenteurs d'obligations actuels.

Nous avons fait part de nos préoccupations aux responsables de la rédaction des projets de loi C-44 et C-3. L'an dernier, nous avons aussi organisé à leur intention une séance d'information par téléconférence avec des spécialistes des obligations. En réponse au projet de loi C-3, nous avons produit les avis de deux spécialistes des obligations, d'un conseiller financier et d'une agence de cotation qui sont intervenus au nom de quatre de nos membres.

Pour l'instant, tous ces documents sont disponibles dans leur langue originale seulement, mais nous serons heureux d'en fournir la traduction la plus tôt possible.

Permettez-moi de vous en expliquer la teneur. Voici ce que l'agence de cotation Standard and Poor's a conseillé à l'Administration du pont Blue Water:

La capacité de l'Administration d'établir ses droits de péage de façon autonome est un de ses principaux atouts sur le plan du crédit. Le projet de loi, dans sa forme actuelle, ne limiterait pas la capacité de l'Administration d'établir ces droits, mais il préciserait simplement que le gouvernement a le pouvoir de la limiter. Des changements de cote seraient peu probables, à moins que le gouvernement informe officiellement l'Administration de son intention de rejeter ou de limiter l'augmentation qu'elle proposerait aux droits de péage, ou encore de la forcer à réduire les droits de péage actuels sans mesure d'atténuation, et que nous jugions que cette décision risque de façon raisonnable d'avoir une incidence sur la capacité de l'Administration de rembourser ses dettes. Étant donné que l'Administration est une société d'État fédérale sans garantie, nous ne pensons pas que le gouvernement prenne des mesures qui limiteraient les droits des créanciers de l'Administration sans prévoir des mesures de compensation.

● (1130)

Roosevelt & Cross Incorporated, qui conseille financièrement la Commission du pont de Niagara Falls, a formulé des commentaires sur l'incidence de l'article 15 du projet de loi. D'après cette société, pour pouvoir émettre des obligations, la Commission doit pouvoir exiger des droits suffisants pour générer des revenus nets correspondant au moins à 130 p. 100 du service de sa dette annuelle ou actuelle maximum et à 100 p. 100 du déficit de son compte de réserve. Le projet de loi C-3 confère de vastes pouvoirs au gouvernement concernant les droits de péage et ne donne pas du tout à la Commission l'assurance qu'une future décision du gouvernement ne l'empêchera pas d'exiger les droits voulus. Les analystes des agences de cotation et des acheteurs des futures obligations que la Commission pourra mettre en circulation pour financer ses mises de fond vont sûrement voir d'un mauvais oeil l'effet du projet de loi C-3 sur le crédit de la Commission. C'est ce qui va entraîner la hausse du coût des immobilisations de la Commission et peut-être limiter son accès aux marchés financiers. L'incertitude causée par le projet de loi pourrait ébranler le marché des obligations de la Commission qui sont en circulation et ainsi pénaliser les détenteurs.

Je sais que le comité a reçu un mémoire de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority expliquant l'impact sur le marché des obligations. Nous avons des exemplaires de ce document pour votre information.

Vous constaterez les points communs qui existent dans les avis écrits que nous avons reçus, et j'ajouterais que d'autres membres de notre association ont exprimé des inquiétudes semblables. Vous remarquerez également que nous avons discuté avec nos experts financiers.

L'alinéa 15b) du projet de loi C-3 prévoit que le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre, régir les droits que peuvent exiger les propriétaires ou exploitants de ponts ou tunnels internationaux pour leur usage, en vue d'assurer une bonne fluidité de la circulation. Nous comprenons que le gouvernement a intérêt à interdire les activités qui pourraient nuire à la bonne fluidité de la circulation sur ces installations, mais nous craignons énormément que les détenteurs d'obligations et les agences de cotation considèrent cette disposition avec inquiétude. Voilà pourquoi notre association vous propose d'ajouter une disposition au projet de loi.

L'article 15 du projet de loi serait amendé de sorte que l'actuel article 15 deviendrait l'article 15.1 et qu'une nouvelle disposition serait ajoutée immédiatement après l'alinéa 15.1e), qui serait l'article 15.2. Il se lirait comme suit:

Nonobstant toutes les autres dispositions du présent article, le gouverneur en conseil ne prend aucune mesure, sur la recommandation du ministre, en vertu de la présente loi ou par voie de règlement qui puisse nuire à la viabilité commerciale ou financière des propriétaires et exploitants de ponts ou tunnels internationaux qui sont responsables du fonctionnement et des droits de péage de ces installations. Les mesures prises visent uniquement à corriger les problèmes de fluidité de la circulation à la frontière.

Nous croyons que cette nouvelle disposition va toujours permettre au gouvernement de s'occuper des questions qui le préoccupent tout en veillant à ce que les propriétaires et les exploitants puissent continuer de gérer leur entreprise de la façon la plus efficace possible conformément à leurs obligations juridiques.

Le deuxième aspect du projet de loi qui, d'après nous, peut être amélioré sans compromettre l'intérêt du gouvernement est l'article 4, qui assure la primauté de la présente loi. Notre association comprend que le gouvernement s'intéresse à l'entretien et à la sécurité des ponts et tunnels internationaux et, d'ailleurs, nos membres sont eux aussi très soucieux d'offrir le meilleur rendement possible dans ces domaines.

Nos membres ont toujours suivi les normes de sécurité de la province ou de l'État qu'ils relient, en adoptant les plus sévères des deux. C'est la même chose pour la sécurité, particulièrement depuis les attentats de 2001, et nous nous conformons volontiers aux exigences d'un grand nombre d'organismes dont Transports Canada, la GRC, la Police provinciale de l'Ontario, la Garde côtière des États-Unis, l'Agence des services frontaliers du Canada et le Département de la Sécurité intérieure des États-Unis.

Nous croyons que, dans la plupart des cas, les intérêts du projet de loi C-3 sont déjà servis par un certain nombre d'organismes, et nous vous demandons respectueusement que des dispositions de la loi reconnaissent les règles en vigueur.

• (1135)

Notre association recommande que l'article 4 du projet de loi soit modifié par l'ajout du nouveau paragraphe (5), qui serait le suivant:

Avant de prendre un règlement en vertu de la présente loi pour établir des normes sur l'entretien, la réparation et la sécurité des ponts et tunnels internationaux, le ministre examine les obligations des provinces et des autres organismes dans le but d'accepter celles qui suffisent à répondre à l'intention de la loi.

Ce libellé ne limite en rien le pouvoir du ministre, mais prévoit un examen pour éviter qu'on réinvente la roue, pour ainsi dire.

Enfin, il est primordial pour moi de vous rassurer, vous et tous vos collègues parlementaires, en vous disant que les membres de notre association comprennent clairement l'obligation bien particulière qu'ils ont de veiller à ce que la frontière entre nos deux grands pays soit efficace autant pour les Canadiens que pour les Américains. Comme vous le savez, dans bien des cas, nos membres administrent des installations qui sont situées près les unes des autres, et ils

essaient d'offrir les meilleurs services possibles aux voyageurs dans un esprit de collaboration et non d'antagonisme et d'intérêt personnel.

Nous pouvons vous affirmer que nous allons continuer de travailler avec le gouvernement du Canada pour offrir une frontière ouverte, efficace et sécuritaire.

Merci, monsieur le président. Je serai heureux de répondre aux questions que les membres voudront bien me poser ou encore d'entendre leurs commentaires à propos de mon témoignage.

• (1140)

Le président: Merci de votre exposé.

Nous allons passer aux questions.

Monsieur Bell, allez-y.

M. Don Bell: Monsieur, j'aimerais vous demander quelle est la différence entre les normes américaines et les normes canadiennes. Vous dites que vous adoptez les plus sévères des territoires où se trouvent vos installations. Quels sont les différences importantes que vous craignez?

J'ai l'impression que c'est le caractère non restrictif du libellé du projet de loi qui vous inquiète et que ce n'est pas tellement l'objet du projet de loi qui vous préoccupe que la façon dont il pourrait être interprété dans l'avenir, n'est-ce pas?

M. Thomas Garlock: C'est exact, monsieur Bell. Nous voulons un énoncé de politique de la part des parlementaires.

Pour ce qui est des normes, monsieur Rienas, de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, et moi-même, à la Commission du pont de Niagara Falls, suivons actuellement les normes de sécurité de l'Ontario et de l'État de New-York. Elles se ressemblent à bien des égards mais, si la norme d'une administration est plus sévère que celle de l'autre, nous adoptons automatiquement la plus sévère. Ces normes s'appliquent à des activités comme l'inspection des ponts. Nous devons donner des directives précises à nos équipes d'inspection pour veiller à ce que les installations soient sécuritaires.

J'ajouterais que les normes de la province et de l'État prévoient habituellement une inspection tous les deux ans. Je peux vous assurer, du moins dans notre cas, et je crois que c'est la même chose pour d'autres administrateurs, que nous en effectuons une chaque année.

Nous voulons encourager le ministre à examiner les règlements en vigueur avant qu'il ne fasse adopter un nouveau règlement fédéral qui pourrait faire double emploi. Il est clair qu'il faudra agir si c'est nécessairement dans l'intérêt du gouvernement du Canada de le faire, mais nous demandons simplement d'examiner ce qui existe déjà.

M. Don Bell: Selon vous, quels sont les différences entre la réglementation au Canada et celle en vigueur aux États-Unis concernant — j'oublie la terminologie — la demande de permis présidentiels? C'était censé être plus rapide. Avez-vous trouvé que le processus était effectivement accéléré aux États-Unis?

M. Thomas Garlock: Dans ce cas, je pense qu'il y a beaucoup de similitudes entre ce qui est prévu dans le projet de loi et le processus d'octroi des permis présidentiels. Les aspects que chacun des deux pays examinent à propos de la construction ou de la modification importante d'une travée ou d'un tunnel sont les mêmes à bien des égards. Sur ce plan, c'est cohérent, et cet aspect du projet de loi ne nous pose pas de gros problèmes. Pour ce qui est de la sécurité et des inspections des installations, nous craignons l'adoption d'un nouveau règlement qui viendrait s'ajouter inutilement à ceux que nous devons déjà respecter.

L'octroi de permis et les modalités pour améliorer ou modifier considérablement les travées ressemblent actuellement beaucoup à ce qui est prévu dans le projet de loi et à ce que les États-Unis ont fait jusqu'à maintenant.

M. Don Bell: Pour construire une nouvelle travée?

M. Thomas Garlock: Oui.

M. Don Bell: Pour ce qui est de l'entretien de la travée existante, j'aimerais savoir, simplement à titre d'information, si c'est effectivement au milieu du pont que la réglementation américaine s'applique? Est-ce littéralement à la frontière entre les deux pays? Comment cela fonctionne-t-il? Travée gauche, travée droite — vous savez, tribord et bâbord?

M. Thomas Garlock: En théorie, oui, mais pas dans les faits. L'entretien relève des administrations provinciales et d'État. Nous ne recevons aucune ou à peu près aucune directive de la Federal Highway Administration des États-Unis. En principe, la norme qui s'applique au pont change à la frontière mais, pour que la sécurité et l'efficacité soient les meilleurs possibles, nous adoptons la norme la plus sévère et nous l'appliquons sur toute la travée du pont. Donc, si c'est celle de l'Ontario qui est plus rigoureuse que celle de l'État de New York, l'État de New York est bien content si nous suivons les dispositions de l'Ontario parce que c'est assurément dans son intérêt.

• (1145)

M. Don Bell: Ce n'est pas tant dans sa formulation que le projet de loi vous préoccupe que par son caractère non restrictif.

M. Thomas Garlock: Oui, sur le plan de la réglementation.

Pour revenir au libellé sur les droits de péage et autres, nous pensons qu'il est très important pour les marchés financiers que le Parlement énonce la politique dans la loi au lieu de laisser le règlement clarifier la situation. Je n'ai pas besoin de vous expliquer que les marchés financiers peuvent être très sensibles aux nuances et, s'ils estiment que les décisions du gouvernement peuvent compromettre nos sources de financement, cela aura un impact sur notre cote.

Par exemple, la Commission du pont de Niagara Falls travaille très fort pour améliorer sa situation financière. Nous finançons toutes nos activités par les droits de péage. La seule exception en plus de 68 ans a été le partenariat entre le gouvernement du Canada et la province de l'Ontario dans le Fonds sur l'infrastructure frontalière. Cette initiative a permis d'effectuer des travaux importants sur les ponts Lewiston-Queenston et Peace. Mais nous finançons nous-mêmes nos activités courantes. C'est le marché des obligations qui nous aide à financer nos projets d'immobilisations et, si les marchés

financiers croient que notre capacité à ce sujet sera limitée, il y aura des problèmes.

J'ai dit que nous nous employons activement à améliorer notre bilan financier. En 1993, lors de notre dernière émission importante d'obligations de 130 millions de dollars US, nous avions la cote triple B, et le coût de notre emprunt était élevé. Grâce à une gestion minutieuse dans les années qui ont suivi, quand nous avons refinancé nos activités en 2003, Standard & Poor's nous a accordé la cote A. Vous pouvez vous rendre compte jusqu'à quel point notre coût d'emprunt a baissé.

Évidemment, ces coûts sont assumés, en bout de ligne, par ceux qui empruntent notre pont — les Canadiens, les Américains et les autres visiteurs. En tant que société sans but lucratif, nous sommes fortement motivés à ce que nos coûts restent peu élevés parce que nous ne voulons pas avoir à les refiler à nos usagers.

M. Don Bell: Quel mécanisme existe-t-il pour s'occuper des plaintes et des droits de péage?

M. Thomas Garlock: Les sociétés sans but lucratif sont régies par divers bureaux et commissions. Dans le cas de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, les cinq membres canadiens sont nommés par le gouvernement fédéral. Les membres américains sont nommés par divers bureaux de l'État de New York. Pour ce qui est de la Commission du pont de Niagara Falls, les commissaires canadiens sont nommés par le premier ministre de l'Ontario, et les commissaires américains sont nommés par le gouverneur de l'État de New York. La loi qui établit nos organisations leur confère le rôle de s'occuper des problèmes d'ordre local. Ils sont donc très réceptifs aux plaintes que nous recevons du grand public.

J'ajouterais que, dans notre loi habilitante, les lignes directrices sur l'établissement des droits de péage sont très claires. Les droits exigés servent uniquement à répondre à nos besoins en immobilisations et à nos activités courantes, et il y a des limites précises.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Je comprends votre problème et je suis conscient du fait qu'il est important que cela n'affecte pas votre façon de vous financer.

Nous avons discuté avec des représentants de Transports Canada, et nous leurs avons posé beaucoup de questions, surtout au sujet de l'article 15 et au sujet du fait qu'ils veulent s'immiscer dans le péage. Ils semblent croire que vous créez de la congestion pour faire plus d'argent et que la fluidité pose un problème. De leur côté, ils disent qu'ils veulent assurer une bonne fluidité, parce que présentement, dans certains cas, trop de personnes utilisent vos ponts et tunnels alors qu'il y aurait d'autres voies à utiliser. Bref, reconnaissez-vous qu'il y a des problèmes à cet égard ou estimez-vous que c'est Transports Canada qui en crée?

• (1150)

[Traduction]

M. Thomas Garlock: Non, monsieur, je ne dirais pas qu'il n'y a pas de problème, mais c'est peut-être une mauvaise interprétation des faits.

Je ne crois pas qu'il y ait un lien nulle part entre la congestion à la frontière et les droits de péage. À propos du projet de loi, l'Agence craint, selon moi, dans le cas de nos deux installations... J'exploite trois ponts sur la partie nord de la rivière Niagara, et Ron en exploite un dans la partie sud. Je pense que le ministère des Transports craint que, si je réduisais le droit de péage des camions à 1 \$, par exemple, il n'y aurait plus de camions qui emprunteraient le pont Peace. Il ne pourrait plus recueillir les recettes nécessaires pour respecter ses obligations; ce serait une pratique abusive.

À l'inverse, s'il y avait une distance beaucoup plus grande entre nos deux points de passage, un exploitant pourrait abuser de la situation et exiger un droit de péage très élevé, ce qui serait injuste pour les usagers.

Je crois que ce sont ces deux situations extrêmes que le ministre veut prévenir. Les amendements que nous avons proposés ce matin n'empêchent en rien le ministre d'intervenir dans des cas pareils.

Je ne vois vraiment pas où la congestion est liée aux droits de péage pour l'instant. En fait, sur les ponts internationaux, la congestion est habituellement causée par les activités à l'un ou l'autre complexe douanier, soit celui des douanes américaines et de la protection à la frontière, soit celui de l'Agence des services frontaliers du Canada, sans vouloir vous offenser. L'argent est vite déposé et vous pouvez continuer.

C'est cette pratique abusive qui préoccupe l'Agence, et le ministre serait en mesure d'intervenir.

J'espère avoir répondu à votre question.

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui.

Il y a plusieurs ponts et tunnels en Ontario. Vous gérez certains de ceux-là. Cependant, la province de l'Ontario n'a-t-elle pas une procédure pour régler ces problèmes? Si jamais il y avait de la prédation, comme vous dites, la loi permettrait-elle au gouvernement de l'Ontario d'intervenir? Je sais que la province de l'Ontario gère elle-même plusieurs de ces ponts.

[Traduction]

M. Thomas Garlock: L'Ontario est directement responsable seulement de mon point de passage. Les autres points de passage entre l'Ontario et l'État de New York relèvent de la Société des ponts fédéraux, le pendant fédéral de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, ou de l'Administration du pont Blue Water à Point Edward.

Dans le cas des trois ponts sous mon autorité, oui, la province peut directement intervenir parce que les quatre commissaires sont nommés par le premier ministre. Et croyez-moi, nous sommes très sensibles aux intérêts des responsables ontariens, étant donné que nous travaillons pour eux.

Je ne conteste pas l'intérêt du ministre sur les droits de péage quand ils ont un effet direct et néfaste sur la fluidité à la frontière. C'est clairement un intérêt national; je ne peux pas m'opposer à cela.

Nous voulons simplement ne pas envoyer le mauvais message aux marchés financiers, surtout les organisations sans but lucratif qui mettent les obligations en circulation. Dans notre cas, nous pouvons émettre des obligations exonérées d'impôt aux États-Unis, ce qui réduit de beaucoup notre coût d'emprunt. Mais si les marchés croient que le ministre peut nuire à nos sources de financement, nos coûts d'emprunt vont augmenter.

[Français]

M. Mario Laframboise: On veut établir une procédure pour les plaintes concernant le péage. On nous dit qu'on veut prévoir la procédure applicable et identifier la personne ou l'organisme responsable du traitement des plaintes. Avez-vous déjà une idée de la façon dont cela devrait se passer chez vous? Avez-vous discuté avec Transports Canada, ou si vous préférez laisser le ministère choisir l'organisme qui recevra les plaintes?

• (1155)

[Traduction]

M. Thomas Garlock: Je pense que c'est un peu des deux, bien franchement. Je vous dirai qu'actuellement, avec la valeur que le dollar canadien prend par rapport au dollar américain, certains de nos usagers commencent à se faire entendre. D'après ce que mes collègues m'ont dit, je sais que tout le monde est prêt à examiner la situation.

Il n'y a pas si longtemps, il y avait un grand écart entre nos deux devises qui sont aujourd'hui presque à égalité. Nous ne sommes pas insensibles à la question, particulièrement ceux d'entre nous qui gèrent des sociétés dédiées à la poursuite du bien public. Nous devons réagir.

Je vais vous expliquer comment la Commission du pont de Niagara Falls est née. Je ne serais pas ici aujourd'hui si ce n'était d'un terrible accident. Il n'y a pas eu de perte de vie mais, quand le pont Falls View — le pont des nouveaux mariés — s'est effondré en janvier 1938, il était la propriété d'un exploitant privé. À l'époque, les localités des deux côtés de la rivière avaient des problèmes avec l'exploitant, et il était dans leur intérêt qu'un organisme quasi public exploite le pont pour tenir compte des besoins du milieu. C'est la raison pour laquelle la Commission du pont de Niagara Falls a été créée. C'est aussi la raison pour laquelle il y a quatre commissaires canadiens et quatre commissaires américains, qui sont sensibles aux intérêts des localités que nous servons.

Enfin, nous répondons à beaucoup d'objectifs publics. Au Canada, en vertu de l'article 6 de la Loi sur les douanes, nous fournissons des centaines de millions de dollars d'infrastructures, sans que cela ne coûte rien au gouvernement. Comme je l'ai dit, le Fonds sur l'infrastructure frontalière a aidé de façon incroyable à améliorer les activités à la frontière mais, en général, nous payons pour construire les installations utilisées par l'ASFC et, ce qui est encore plus important, nous en payons l'entretien. Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls, j'évaluerais que nous déboursions environ 4,5 millions de dollars par année.

C'est donc évidemment coûteux d'exploiter un passage international et veiller à ce qu'il soit sécuritaire et efficace de façon à répondre aux intérêts de la population du Canada et de celle des États-Unis. Nous vous demandons, à vous et à vos collègues du Parlement, de préciser le libellé sur les droits de péage pour que nous puissions faire notre travail efficacement au coût le plus bas pour les usagers.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup d'être venu nous rencontrer aujourd'hui.

Monsieur Garlock, pourriez-vous me rappeler combien de membres font partie de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels.

M. Thomas Garlock: Monsieur Julian, il y en a 10 qui s'occupent des 11 points de passage entre l'Ontario, l'État de New York et l'État du Michigan. Fait particulier, le pont Blue Water est administré, du côté du Canada, par l'Administration du pont Blue Water, une société d'État canadienne, et du côté américain, par le ministère des Transports de l'État du Michigan.

L'autre particularité, c'est que la Commission du pont de Niagara Falls est la seule organisation responsable de plusieurs points de passage — les ponts Rainbow, Whirlpool Rapids et Lewiston-Queenston.

M. Peter Julian: Et chacun d'eux appartient essentiellement au secteur privé, ou y en a-t-il qui sont dans le secteur public?

M. Thomas Garlock: En fait, un seul de nos membres est vraiment une entreprise privée et c'est celle qui gère le pont Ambassador entre Windsor et Detroit. Les autres sont des sociétés dédiées au bien public. Leurs organisations comportent toutes de légères différences.

J'ai expliqué comment nous avons été créés. Je vais vous raconter ce qui s'est passé pour le pont Peace. Il a été construit en 1927 mais, au moment de la crise économique de 1929, son propriétaire privé a fait faillite. C'est alors que le gouvernement du Canada et l'État de New York sont intervenus pour créer la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority.

Le pont Ambassador est un point de passage à but lucratif qui appartient à des intérêts privés. Les autres sont d'une façon ou d'une autre des sociétés quasi dédiées à la poursuite du bien public.

M. Peter Julian: Au sujet des consultations, vous avez dit avoir été consulté trois fois par le ministère au cours du processus de rédaction du projet de loi. La première fois, a-t-il été question des besoins des administrateurs des ponts et des tunnels?

• (1200)

M. Thomas Garlock: Je crois que oui; j'ai dit qu'on a été consulté trois fois, mais c'est au moins trois fois, parce que ma mémoire...

M. Peter Julian: Il a pu y avoir plus de consultations?

M. Thomas Garlock: Oui. C'était au sujet du projet de loi C-44. Il y a eu des discussions générales, et je dois dire que les fonctionnaires du ministère des Transports ont agi de façon exemplaire pour nous tenir au courant de l'évolution du projet de loi. Je suis ici aujourd'hui parce que certains pourraient croire que nos préoccupations peuvent être réglées par voie de réglementation, mais je ne pourrai insister assez pour dire qu'il faut un énoncé de politique dans la loi.

Je pense que, quand vous aurez eu l'occasion de lire les observations formulées par le spécialiste en obligations, le conseiller financier et Standard & Poor's que j'ai apportées aujourd'hui, vous pourrez mieux comprendre nos craintes à propos du libellé sur les droits de péage et des recoupements possibles en matière de sécurité.

M. Peter Julian: Allez-vous remettre ces lettres au greffier qui les fera traduire pour que nous puissions les distribuer aux membres du comité?

M. Thomas Garlock: Nous l'avons fait, monsieur.

M. Peter Julian: Les trois consultations ou plus dont nous parlons ont-elles eu un caractère officiel ou non? Le ministère a-t-il

passé le projet de loi en revue avec vous et vous a-t-il donné l'occasion d'exprimer vos inquiétudes?

M. Thomas Garlock: Elles avaient plutôt un caractère officiel, et le personnel du ministère est allé une fois à Toronto rencontrer les membres de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels.

Tout de suite après le dépôt du projet de loi C-3, l'Agence a organisé une conférence téléphonique, non seulement avec les administrateurs des ponts et des tunnels, mais avec les chemins de fer et d'autres parties intéressées. L'Agence a tout mis en oeuvre pour nous mettre au courant des dispositions.

M. Peter Julian: Avez-vous trouvé que les consultations ont changé les choses? Avez-vous constaté que le projet de loi a été rédigé pour tenir compte de certaines de vos préoccupations?

M. Thomas Garlock: Je dirais, bien franchement, que l'Agence a été compréhensive, mais qu'elle a toujours eu le sentiment que nos préoccupations pouvaient être réglées par voie de réglementation. Et cela même après la longue conférence téléphonique que nous avons organisée pour qu'un conseiller en obligations explique au personnel de l'Agence que les marchés financiers étaient sensibles au libellé du projet de loi.

Elle a prêté une oreille attentive et sympathique à la question, mais je pense que nous avons des opinions différentes sur la façon de régler la question, que ce soit dans la loi ou par voie de réglementation.

Vous savez tous mieux que moi qu'une loi est une mesure importante, examinée par le Parlement, les représentants du peuple. On ne peut pas la modifier facilement ni rapidement, ce qui donnerait aux marchés financiers un sentiment de stabilité.

Les règlements, même s'ils font l'objet de consultations, sont pris plus rapidement et plus souvent, et ne garantiraient pas autant de stabilité qu'un changement dans le libellé de la loi pour les marchés financiers.

M. Peter Julian: Oui. Essentiellement, vous avez trouvé que le processus avait amélioré les choses, mais il reste deux questions qui vous préoccupent encore nettement. Vous nous dites que les dispositions sur les droits de péage ont une sorte d'effet pervers, qu'elles pourraient faire augmenter les coûts de vos dépenses en capital si la loi n'était pas modifiée.

M. Thomas Garlock: C'est exact. La loi va avoir un effet inattendu, il n'y a aucun doute là-dessus.

M. Peter Julian: Ai-je encore 30 secondes?

Je vais réserver mes autres questions pour le prochain tour mais, simplement à propos de la réglementation, je n'ai pas entendu ce que vous avez dit, mais je crois avoir compris votre intention.

À ce sujet, y a-t-il de grandes différences entre la réglementation dans l'État de New York et dans l'État du Michigan? Vos membres sont établis sur ces deux territoires. Voyez-vous des différences importantes entre la façon dont ces deux États voient les choses?

•(1205)

M. Thomas Garlock: Sur le plan de la sécurité, je ne crois pas qu'il y en ait. La province et l'État sont dans le domaine depuis longtemps; ils ont une longue expérience; ils comprennent les normes qui vont assurer la sécurité des installations.

Je peux vous dire que l'État de New York a effectué beaucoup de travaux sur des ponts. J'étais associé au gouvernement de l'État en 1987 quand le pont Schoharie Creek sur l'autoroute nationale s'est effondré, et je peux vous dire qu'il accorde une grande priorité à ces installations. Je ne pense pas que ce soit moins prioritaire pour l'Ontario que le Michigan.

Je ne veux pas vous laisser croire que nous pensons que le ministre va adopter toutes une série de nouveaux règlements. Nous convenons en fait qu'il peut être obligé de le faire dans certains domaines. Le deuxième amendement que nous proposons demande simplement au ministre d'examiner les normes qui existent pour vérifier si elles respectent l'intention de la loi. Si le ministre juge que ce n'est pas le cas, rien ne l'empêche d'adopter un règlement pour servir les intérêts du Canada.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président.

Pour faire suite aux questions de M. Julian, je comprends que vous êtes favorable en général au projet de loi C-3. Je crois que tout le monde reconnaît que le projet de loi devrait être adopté.

Je vais revenir aux deux questions que vous avez soulevées. D'abord, pour ce qui est des règlements pris par le ministre concernant les droits de péage, vous avez proposé un amendement en faisant valoir que le ministre n'aurait pas les mains liées. Ce que vous avez proposé, si je ne m'abuse, s'applique à l'ensemble de la loi et non seulement à l'article 15. Autrement dit, le gouverneur en conseil ne prendrait aucune mesure qui pourrait nuire à la viabilité commerciale ou financière des installations. Vous ne faites pas référence précisément à l'article 15, mais vous renvoyez à l'ensemble de la loi. Et cela lierait les mains du ministre non seulement pour ce qui est des droits de péage mais pour ce qui est de l'amélioration de la sécurité, qui entraîne évidemment des coûts.

Si cet article est révisé, vous devrez probablement retravailler la question et consulter le personnel du ministère pour vous assurer que le ministre n'a pas les mains liées.

Pourriez-vous me dire ce que vous en pensez avant que je passe à l'autre question?

M. Thomas Garlock: Monsieur Fast, je suis simplement un administrateur de pont. Cela dit, notre amendement fait référence à « l'exploitation » des installations comme vous aussi d'ailleurs, je pense. Nous avons pris cette initiative parce que, si le ministre décidait que tous les camions devaient traverser la rivière Niagara en passant par le pont Peace et toutes les voitures par le pont Lewiston-Queenston, cela n'aurait pas un impact direct sur les droits de péage, mais il y en aurait un sur nos recettes, comme je suis sûr que vous le comprenez, parce qu'il y a une différence entre le droit de péage des camions et celui des voitures de tourisme: les camions représentent 40 p. 100 de notre trafic mais 60 p. 100 de nos recettes. Cela aurait une incidence sur l'exploitation si le ministre décidait de recommander des changements de cette nature.

Encore-là, si le ministre devait intervenir pour corriger un problème de fluidité de la circulation, il sera en mesure de le faire.

M. Ed Fast: Pourtant, votre formulation est assez large et je pense qu'elle peut lier les mains du ministre.

Votre deuxième amendement, à propos de l'article 4 du projet de loi, pose le même problème. Vous semblez presque exiger que le ministre accepte que les normes en vigueur, qu'elles soient canadiennes ou américaines, respectent l'intention de la loi. Encore une fois, vous lui liez les mains.

Pour revenir à ce que M. Julian a dit, au cours de vos consultations avec lui, le ministre a-t-il accepté de modifier le texte de loi pour tenir compte de vos préoccupations sur ces deux questions? Ou est-ce que le ministre est resté ferme et a refusé de changer le libellé?

•(1210)

M. Thomas Garlock: Pour répondre à votre première question, monsieur Fast, sans vouloir vous offenser, il y a une grande différence entre demander que le ministre accepte les autres règlements et proposer, comme nous le faisons, qu'il « examine » les autres règlements « dans le but de » vérifier s'ils conviennent. Nous comprenons que, si le ministre estime qu'ils ne conviennent pas, de nouveaux règlements puissent être adoptés.

Au sujet de votre deuxième question, comme je l'ai dit plus tôt à M. Julian, le ministère des Transports nous a écoutés avec grand intérêt et a compris nos inquiétudes, je pense, mais nous n'avons pas constaté que le texte du projet de loi C-3 avait beaucoup changé.

M. Ed Fast: Je ne vais pas vous proposer un libellé. Même si je suis avocat, je ne suis pas un spécialiste de la question. S'il y a des changements quelconques, ils devront avoir fait l'objet de consultations avec le ministre.

Le représentant du ministre que nous avons reçu à notre dernière réunion est au courant de vos préoccupations. Je ne crois pas qu'il ait indiqué vouloir effectuer des changements, mais je pense que d'autres discussions sont justifiées.

M. Thomas Garlock: Monsieur Fast, nous serions évidemment heureux de poursuivre les discussions, mais nous avons le sentiment que vous et vos collègues voulez faire adopter ce projet de loi assez rapidement. Je ne saurais trop insister sur le fait que nous préférons que nos préoccupations soient réglées par un changement de la loi plutôt que par voie de réglementation.

M. Ed Fast: Oui, et nous comprenons pourquoi.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Merci, monsieur le président.

Pour les fins du compte rendu, publiez-vous un rapport annuel de vos états financiers?

M. Thomas Garlock: Oui.

L'hon. Charles Hubbard: Et pour ce qui est des fonds publics, vos membres fonctionnent depuis des années sans une aide gouvernementale importante, n'est-ce pas?

M. Thomas Garlock: C'est exact, monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Donc en fait, personne, sauf les usagers, ne paie grand-chose pour ces ponts.

M. Thomas Garlock: C'est vrai. En fait, je pourrais ajouter, monsieur Hubbard, que tous les exploitants des ponts cherchent avec diligence et détermination à trouver d'autres sources de revenu pour ne pas augmenter les droits de péage.

La Commission du pont de Niagara Falls n'a pas augmenté les droits de péage depuis 1998. En fait, les contrats prévoyaient une augmentation en 2001, mais nous avons pu prouver aux détenteurs d'obligations que nous n'avions pas à les augmenter. Nous avons reporté cette hausse depuis 2001, ce qui a fait économiser à nos usagers environ 12 millions de dollars. Je vous dirai qu'il est probable que la tarification soit modifiée au cours de la prochaine année.

L'hon. Charles Hubbard: Il me semble que la plupart de vos arguments et de vos préoccupations concernent la capacité d'emprunt et la réaction des emprunteurs.

Certains de ces ponts existent depuis longtemps. Envisagez-vous de finir bientôt de rembourser vos dettes et d'accumuler des fonds pour l'entretien de façon à ne plus avoir à faire d'emprunts importants?

M. Thomas Garlock: Bien franchement, monsieur Hubbard, ce pourrait être le cas si nous ne devions pas respecter l'article 6. La Commission du pont de Niagara Falls doit reconstruire le complexe Queenston. Nous évaluons actuellement le coût de ces travaux à 124 millions de dollars. Il y a trois ans, quand nous avons présenté une demande au Fonds sur l'infrastructure frontalière pour la construction d'une cinquième voie sur le pont — un merveilleux projet — nous avons évalué les coûts à 80 millions de dollars. Mais il y a eu des retards — justifiés, à la demande du gouvernement pour améliorer la sécurité, ce qui est fort compréhensible — et les coûts ont gonflé considérablement. Donc, au lieu de régler la dette, nous pourrions l'amplifier.

Ces installations coûtent nécessairement très, très cher à entretenir. S'il y a des problèmes à régler sur un pont qui relie une route à deux voies dans un coin reculé du pays, ce n'est pas très grave. Si les troisième ou quatrième plus importants points de passage commerciaux entre le Canada et les États-Unis étaient paralysés pour une raison quelconque, ce serait une catastrophe économique pour le Canada. Voilà pourquoi, en 2002-2003, nous avons dépensé 18 millions de dollars pour métalliser le pont Rainbow, que nous allons dépenser, au cours des deux prochaines années, environ 12 ou 13 millions de dollars pour peindre et remplacer l'acier sur le pont Whirpool qui a près de 110 ans, et que nous allons investir considérablement dans le pont Queenston-Lewiston.

•(1215)

L'hon. Charles Hubbard: Transports Canada énonce quatre raisons pour justifier le projet de loi: confirmer la compétence exclusive du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux ponts et tunnels internationaux; rendre l'approbation du gouvernement nécessaire pour la construction ou la modification de ponts et tunnels nouveaux et existants, et pour tout changement concernant la propriété, l'exploitation ou le contrôle de ces installations; et autoriser le gouvernement à prendre des règlements au sujet de l'entretien — ce que vous faites très bien, apparemment — de la

réparation, de la sécurité, de la sûreté, de l'exploitation et de l'utilisation des ponts.

Êtes-vous au courant de ces quatre objectifs?

M. Thomas Garlock: Oui.

L'hon. Charles Hubbard: Et les deux grandes questions que vous avez expliquées aujourd'hui sont les deux principales préoccupations de votre association à propos du projet de loi.

M. Thomas Garlock: Oui.

L'hon. Charles Hubbard: Prenons par exemple le pont International Falls, que vous n'administrez pas et qui nécessite des changements, faudrait-il tenir compte de la circulation au plan de l'entretien, du remplacement ou de la prise de contrôle d'un tel pont?

M. Thomas Garlock: Je ne connais pas très bien ce point de passage, mais les revenus proviennent généralement de la circulation. Il y a bien sûr des limites aux droits des points de passage.

Si vous voulez qu'une organisation comme la Commission du pont de Niagara Falls intervienne, il faudrait étudier le montant des revenus que nous pourrions générer au point de passage afin de l'entretenir et remplacer les parties qui doivent être remplacées, toutes les sommes utilisées pour cela proviennent de la circulation. En fait, étant donné notre structure de droits et les ententes exécutoires, il faudra commencer par une analyse de la circulation.

L'hon. Charles Hubbard: Merci, monsieur le président.

Nous avons là une très bonne organisation qui rend un service remarquable à notre pays. Nous devons veiller à ce que nous faisons afin d'éviter de trop grosses dépenses à notre gouvernement et à notre trésor à l'avenir.

Merci.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président. Bonjour, monsieur Garlock.

Je veux revenir à l'alinéa 15b). Dans le but d'assurer une bonne fluidité de la circulation, le ministère cherche à maximiser le débit de la circulation. En d'autres mots, avec cet alinéa, le ministère pourrait conclure que s'il y avait une diminution de tarif, la circulation pourrait augmenter sur le pont, ce qui améliorerait sa fluidité. Comment réagiriez-vous si on suggérait une réduction du taux?

[Traduction]

M. Thomas Garlock: Dans nos entretiens avec le personnel de l'agence, quand une diminution des droits a été mentionnée à une organisation, la possibilité qu'un administrateur réduise les droits pour augmenter le volume du trafic à un point de passage aux dépens d'un autre les a préoccupés. Comme nous l'avons dit ce matin, les coûts de construction et d'entretien de ces points de passages sont très élevés. Si mon ami Ron Rienas diminuait ses droits à moins que rien et qu'il augmenterait considérablement le volume de sa circulation aux dépens de celui de mes ponts, je n'aurais pas de revenu pour rembourser les dettes et je me trouverais dans une situation précaire. Selon l'agence, le libellé vise ce type de pratique prédatrice.

En fait, l'agence nous a dit officieusement — cela bien sûr devra être étudié lors de l'élaboration des règlements — qu'elle ne pense pas que la Commission du pont de Niagara Falls devrait soumettre une structure de droits au ministre pour approbation. Ce serait plutôt le ministre qui interviendrait que s'il jugeait que quelque chose pourrait porter atteinte à l'efficacité de la frontière. Je ne parle pas au nom de l'agence, mais cela fait partie des conversations que nous avons eues. Le ministre s'intéresse à cette pratique prédatrice.

● (1220)

[Français]

M. Robert Carrier: Vous avez parlé d'un amendement à cette disposition. Suggérez-vous cet amendement dans le but de protéger la rentabilité de l'administration des ponts? Vous avez parlé rapidement tout à l'heure de votre amendement. Allez-vous nous le soumettre pour que nous puissions en prendre connaissance?

[Traduction]

M. Thomas Garlock: Absolument. Nous l'avons remis au greffier du comité et nous pourrions encore en parler avec plaisir avec les membres du comité.

Je crois qu'il est important de dire que je ne pense pas qu'il y ait de grandes différences entre les objectifs du ministre et ceux de l'agence et des administrateurs des ponts et des tunnels. Nous voulons tous une frontière efficace.

Certains membres du comité peuvent se demander pourquoi je suis si sensible à la question des marchés financiers, mais les lettres du conseiller en obligations, des conseillers financiers et de Standard & Poor's que nous avons remises au greffier expliquent plus clairement le fondement de ma sensibilisation à cette question.

[Français]

M. Robert Carrier: Les articles 13 et 14 portent sur l'entretien et la réparation. Il est possible que le ministère, à la suite d'une inspection, vous recommande ou vous demande d'effectuer des réparations qui pourraient être très coûteuses et vous inciter à augmenter vos tarifs. Avez-vous, là encore, un problème insoluble? Désirez-vous que des considérations financières soient ajoutées au projet de loi?

[Traduction]

M. Thomas Garlock: Je ne pense pas que cette disposition pose problème. Comme je l'ai dit tout à l'heure, ces liaisons sont importantes pour le Canada sur le plan économique et je pense que si le ministre juge qu'une situation présente un risque au niveau de la sécurité d'un point de passage, il incombe au gouvernement d'intervenir et de prendre les mesures qui s'imposent.

En ce qui concerne les finances, nous en avons discuté avec le ministère des Transports. Je vous en donne un bref aperçu. J'administre trois ponts, Ron en administre un entre deux superbes collectivités, Fort Erie et Buffalo, New York, nous avons pu être auto-suffisants. D'autres membres de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels n'ont pas le même volume de circulation que nous. La Commission du pont de Niagara Falls est très fière de ses réalisations dans le domaine de la sécurité, de l'équipement et des méthodes. Il y a 150 caméras au-dessus des ponts, sous les ponts, dans les centres d'achat, des systèmes de détection de mouvement dans la gorge, les 90 et quelques portes autour de la commission ont un accès contrôlé — un système qui coûte 3,5 millions de dollars.

Le pont international à Sault n'a cependant pas les ressources pour ce genre de système. Je pense que si le gouvernement voulait la

norme la plus élevée au niveau de la sécurité et donc un système de sécurité similaire à ce que Ron ou moi aurait au pont Ogdensbourg ou même à la Corporation du Pont international de la voie maritime, le gouvernement fédéral devra alors envisager le versement d'une aide financière.

Voilà ce dont nous avons parlé, mais nous ne sommes pas ici pour proposer l'inclusion d'une composante financière au projet de loi.

● (1225)

Le président: Merci.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Je continue avec les questions de M. Carrier sur les finances, pour les autorités semi-publiques — pas pour le pont Ambassador, évidemment — peut-on supposer que les coûts d'entretien sont pratiquement couverts par les frais imposés aux usagers et que les coûts des immobilisations proviennent des marchés financiers, par l'intermédiaire d'émission d'obligations, etc.? Autrement dit, très peu de subventions sont versées aux administrations de ces ponts, n'est-ce pas?

M. Thomas Garlock: La réponse à votre dernière question est oui. Mais en ce qui concerne la question précédente, l'argent nécessaire pour l'entretien de l'infrastructure provient des revenus d'exploitation, mais je peux vous dire que la totalité de mes recettes issues des droits est versée aux détenteurs d'obligations. Les détenteurs d'obligations sont payés avant moi. Les détenteurs d'obligations sont payés avant que le pont est peint. Les détenteurs d'obligations sont payés avant la construction des installations pour l'Agence des services frontaliers du Canada.

L'argent que j'utilise pour financer l'entretien général, les salaires, le service de la technologie de l'information et tout ce qui est nécessaire pour gérer trois points de passages internationaux provient en grande partie de notre revenu qui n'est pas généré par les droits. Le gouvernement des États-Unis d'Amérique nous verse plus de 4 millions de dollars par an pour louer les facilités pour les services américains de douane et de la protection des frontières, etc. Habituellement, une entente est conclue entre les propriétaires des ponts ou des tunnels et les exploitants des boutiques hors taxes par laquelle ces derniers versent un pourcentage de leurs ventes aux propriétaires des ponts. Nous avons un bureau de change privé dans nos ponts et nous recevons un pourcentage.

Troisièmement, nous avons accumulé des réserves considérables ces dix dernières années en préparation à une importante amélioration apportée aux immobilisations. Ces réserves ont aussi généré des intérêts, mais nous sommes sur le point de les épuiser, donc vous avez raison — nous irons aux marchés financiers pour émettre d'autres bonds si nous voulons créer du capital fixe supplémentaire.

M. Peter Julian: Serait-ce le cas pour les dix membres de l'autorité publique?

J'ai une autre question: Quelles sont les cotes financières aujourd'hui? Vous avez dit que vous avez une cote A. Quelles sont les cotes financières aujourd'hui pour les autres administrateurs?

M. Thomas Garlock: En réponse à la première question, je ne suis pas sûr que le financement du pont international sur le Saint-Laurent serait similaire au nôtre. Au Canada, ils font partie de la Société des ponts fédéraux Limitée — je ne suis pas sûr — mais je crois qu'il serait juste de dire que la majorité d'entre nous a accès au marché d'obligations pour le travail.

Aux États-Unis, je pense que je l'ai déjà dit, ces obligations sont exemptées d'impôts. Elles intéressent beaucoup les acheteurs et, comme vous pouvez le comprendre, notre coût d'emprunt baisse considérablement.

M. Peter Julian: Serait-il juste de dire que la majorité des détenteurs d'obligations sont américains?

M. Thomas Garlock: Ils pourraient être canadiens. Bien sûr, dans cette catégorie, les Canadiens ne profiteraient pas de l'avantage fiscal, mais ils pourraient acheter les obligations, s'ils les jugent intéressantes. Il est probable que la plupart de mes obligations sont détenues par des Américains.

Je sais que les obligations de Blue Water Bridge Authority ont été émises au Canada.

Pour ce qui est des cotes, je ne peux pas dire que la cote est la même pour tout le monde, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, il y a de grandes et de petites entités et leur capacité financière varie considérablement. Nos obligations ont une cote de A et Fort Erie Public Bridge Authority a une cote de A-, ce sont des cotes très intéressantes pour les courtiers.

M. Peter Julian: D'accord.

Vous avez mentionné être passé d'une cote de BBB en 1993 à une cote de A en 2003. Quelles sont les répercussions financières d'une telle augmentation de cote? Quelles sont vos préoccupations sur ce qui pourrait arriver si les mêmes courtiers décident qu'il n'y a pas eu de changement à la loi, s'ils se préoccupent plus d'émettre des obligations et qu'ils ne vous donnent peut-être pas la même cote?

M. Thomas Garlock: Je peux répondre facilement à cette question. En 1993, nous avons emprunté 130 millions de dollars avec une cote de BBB. En 2003, nous avons refinancé avec une cote de A et avons épargné 20 millions de dollars. Cette différence provenait entièrement du changement de cote et de ce que nous avons payé aux détenteurs d'obligations. Le simple passage d'une cote de A à A- ou à B est dramatique.

Comme j'ai dit tout à l'heure, il n'y a que les usagers des péages qui nous permettent de récupérer nos coûts au cas où ils augmentent considérablement — c'est-à-dire les Canadiens, les Américains et les visiteurs des deux pays.

J'aimerais souligner de nouveau que cela est présenté en détail dans certains documents que j'ai fournis au greffier.

M. Peter Julian: Merci.

• (1230)

Le président: Monsieur Blaney.

[Français]

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Merci, monsieur le président.

Je crois que vous avez bien expliqué votre préoccupation quant aux implications financières potentielles reliées au fait que Transports Canada pourrait vous imposer des contraintes sur le plan des tarifs que vous percevez pour l'utilisation de vos infrastructures.

Vous avez parlé d'un deuxième point, qui est peut-être moins important pour vous. Il s'agit de tout ce qui a trait à l'exploitation et à

l'entretien des infrastructures. Vous semblez dire qu'il existe déjà un ensemble de lois pour les ponts situés en Ontario. Si vos ponts devaient être réparés, est-ce que ces lois vous obligeraient à faire ces réparations?

[Traduction]

M. Thomas Garlock: Je crois que la réponse à votre question est oui. Je suis d'accord avec M. Blaney, mais ce que vous avez dit tout à l'heure est également vrai. En Ontario, dans les États de New York et du Michigan les normes relatives à la sécurité des infrastructures sont très rigoureuses.

Comme je l'ai fait remarquer tout à l'heure, nous faisons un peu plus. Je crois que Transports Canada nous a déjà demandé de fournir des rapports d'inspection des infrastructures tous les deux ans. Nous en envoyons chaque année car la plupart — en fait, presque tous — des administrateurs des ponts et des tunnels ont une inspection annuelle. Cela montre une fois de plus l'importance que nous accordons aux points de passage entre les deux pays.

En outre, notre situation est unique, et une partie des profits de toutes les corporations dédiées à la poursuite du bien public et qui administrent les points de passage... Prenons, par exemple, le ministère des Transports de la province de l'Ontario. Cette province compte des milliers d'infrastructures. La Commission du pont de Niagara Falls a la chance de n'en administrer que trois.

Si je puis me permettre, je crois que le ministère des Transports de la province a un certain respect pour nous, car le programme du Fonds sur l'infrastructure frontalière a accordé une subvention à la province pour l'autoroute 405. Pour seulement la deuxième fois dans l'histoire de la province, le ministère des Transports a désigné un agent pour l'accompagner dans la réalisation du projet de l'autoroute 405. C'était un projet de 14,4 millions de dollars et c'est la Commission du pont Niagara Falls, qui n'a aucun intérêt matériel dans une autoroute provinciale, qui a été désignée.

Nous avons pris en charge le projet de la conception à l'ingénierie jusqu'à l'achèvement des travaux en 13 mois, car nous avons pu nous concentrer sur le projet. Nous avons pu nous concentrer sur nos infrastructures. Je pense que vous constaterez que l'état de la majorité de nos infrastructures est bien meilleur que celui des infrastructures non frontalières situées dans les mêmes régions.

[Français]

M. Steven Blaney: Votre préoccupation est qu'on évite un dédoublement de lois qui ferait en sorte qu'il y ait une double inspection. Il ne s'agit pas de réinventer la roue, comme vous le dites. Le but du législateur est de s'assurer que l'ensemble des infrastructures soient en bon état et inspectées adéquatement. Je crois qu'il y a déjà un cadre réglementaire. Les États-Unis ont-ils également un cadre réglementaire pour l'inspection des infrastructures? S'ils constatent des problèmes, est-ce que les administrations ont l'obligation d'investir pour entretenir les ponts?

• (1235)

[Traduction]

M. Thomas Garlock: C'est exact. Ils investissent en cas de problème.

Les inspecteurs utilisent plusieurs méthodes selon le type d'infrastructure ou de tunnel qu'ils vont inspecter et pour lesquels ils établissent des rapports. L'inspection est très approfondie. Je sais que pour nos points de passage, l'inspection des trois infrastructures s'étend sur une période de deux à trois semaines.

Ron, je crois que votre inspection dure au moins une semaine et celle du pont Peace deux semaines

Je prie M. Blaney et tous les membres à ne pas hésiter à nous contacter en cas de question. Nous serons heureux de vous accueillir pendant une inspection. L'expérience de se trouver dans la nacelle d'inspection sous le pont Rainbow et à 270 pieds au-dessus de la rivière est à ne pas manquer. Nous inspectons en détail tous les éléments.

Qu'on me comprenne bien. Nous ne sommes pas du tout contre le fait que le ministre décide d'intervenir si il ou elle estime que les provinces, les États où les organismes de sécurité ont négligé quelque chose.

[Français]

M. Steven Blaney: Est-ce que ces rapports sont transmis à Transports Canada? Est-ce qu'il y a une correspondance à propos des inspections?

[Traduction]

M. Thomas Garlock: Oui, les rapports d'inspection sont fournis à Transports Canada qui communique régulièrement avec nous pour nous poser des questions spécifiques sur le rapport. Il y a presque toujours des rectifications à apporter. Je suis fier de vous annoncer qu'il n'y en a pas pour le pont Queenston-Lewiston car vous nous avez aidés à le moderniser considérablement, mais il y en a aux ponts Rainbow et Whirlpool; donc que nous aurons des discussions avec le transport Canada sur ce que nous projetons de faire à ce sujet.

Je dois quand même vous signaler qu'elles sont toujours mineures. Si le problème est important, nous nous en occuperons évidemment avant même l'inspection.

Le président: Madame Stronach.

L'hon. Belinda Stronach (Newmarket—Aurora, Lib.): Merci.

Je suis d'accord pour examiner la disposition 15 et je pense que ce serait une erreur de proposer un projet de loi qui vous empêcherait de vous procurer des fonds de capital et d'emprunts qui, idéalement, diminueraient les coûts. Nous voulons, en fait, assurer l'efficacité de votre opération; sinon, ce seront les usagers d'abord qui assumeront les coûts puis le gouvernement et les citoyens canadiens. Donc, je suis pour un libellé qui offrirait une plus grande flexibilité à ce processus.

J'aimerais comprendre la façon dont le gouvernement des États-Unis établit la structure des droits pour les administrateurs américain des ponts?

M. Thomas Garlock: Madame Stronach, c'est régi par notre loi habilitante. La Commission du pont de Niagara Falls a été créée par le Congrès des États-Unis en 1938; permettez-moi de vous lire un extrait de la loi de 1938:

Les droits d'utilisation d'un pont doivent être ajustés de façon à assurer des fonds suffisants pour couvrir les coûts raisonnables liées à l'entretien, à la réparation et à l'administration du pont dans le cadre d'une gestion rentable et assurer un fonds d'amortissement suffisant pour payer le principal et les intérêts de telles obligations qui viendront à échéance et le prix de remboursement ou de rachat de la totalité ou d'une partie du remboursement ou du rachat avant l'échéance indiquée dans le présent article. Tous les droits et autres revenus du pont sont par conséquent alloués à de telles utilisations et à l'application ci-après requise par le présent article.

Puis, il y a des détails, mais ce que je veux montrer, c'est que les instructions relatives à la perception des droits nécessaires à notre principale responsabilité sont très précises. Je crois que vous trouverez que les lois sont similaires pour la plupart des entités semi-publiques. Je sais que le libellé est très similaire à Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority.

L'hon. Belinda Stronach: Les homologues américains du ministre des Transports et du secrétaire peuvent-ils exercer le même genre de juridiction proposée par la loi pour passer outre ?

• (1240)

M. Thomas Garlock: C'est vrai pour Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, mais pas pour la Commission du pont de Niagara Falls.

L'hon. Belinda Stronach: D'accord.

En ce qui concerne la disposition 4 qui traite de façon générale de l'efficacité et de l'harmonisation entre les divers niveaux de gouvernement. Je pense que c'est quelque chose que nous devons examiner à mesure que nous progressons — meilleure efficacité, meilleure productivité — de sorte que si elle peut être améliorée pour respecter l'intention de la loi et sans restreindre la capacité du ministre, je pense que nous devrions l'examiner.

Y a-t-il un organisme qui joue le rôle d'une commission bilatérale frontalière, par exemple, et qui réunit les niveaux du gouvernement fédéral, des États, des provinces et d'une organisation comme la vôtre pour étudier ce genre de questions visant une meilleure efficacité, la réduction des coûts et plus grande concurrence?

M. Thomas Garlock: Pas à ma connaissance. Peut-être que le seul organisme binational que je connaisse et qui fait cela est l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels. Je peux vous dire que nous comparons régulièrement nos notes et nous échangeons de l'information sur les meilleures pratiques. Très souvent, les grands administrateurs comme Ron et moi échangeons des informations avec les petits administrateurs qui disposent de moyens plus modestes.

Par exemple, suite aux événements de septembre 2001, nous avons immédiatement demandé à Globe Risk Holdings de Toronto une analyse complète des risques pour nos infrastructures, nous avons communiqué à nos collègues les résultats de cette analyse. Nous voulons que le trafic à la frontière soit efficace. Je n'aurais pas pu faire le projet à cinq voies, un projet de 45 millions de dollars, l'année dernière si Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority n'avait pas reporté de très importants travaux conjoints. Nous voulions nous assurer que l'administration des points de passage de la rivière Niagara soit efficace, surtout sur le plan commercial, pendant les importants travaux de construction. Aujourd'hui, j'ai reporté l'utilisation gratuite de notre voie rapide pour un libre-échange sûr jusqu'à la mi-juin tandis que Ron s'occupe des travaux conjoints au pont Peace.

Si vous cherchez un modèle de coopération et d'échange d'informations, même si c'est fait de façon un peu informelle, je crois que l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels a fait un travail exemplaire dans ce domaine.

L'hon. Belinda Stronach: Je vous en félicite.

En fait, vaut-il la peine de recommander que de telles entités étudient un moyen d'instaurer une harmonisation et une efficacité meilleures visant une plus grande fluidité des marchandises et des services entre nos deux pays?

M. Thomas Garlock: Je sais que Transports Canada tient régulièrement des consultations avec ses homologues américains sur les questions frontalières. La fréquence de ces consultations a augmenté considérablement ces cinq dernières années. Je sais que Transports Canada a des relations avec l'administration des autoroutes fédérales et le ministère des transports américains. Ces rapports ne sont peut-être pas officiels, comme vous l'avez peut-être décrit, mais je crois que les consultations, les examens et l'étude de des approches existent bien.

Le président: Monsieur Storseth.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Merci, monsieur le président et merci monsieur Garlock d'être venu aujourd'hui.

Je vais parler un peu plus de l'importance de ces organisations pour nos deux pays. Je crois comprendre aussi que votre organisation représente dix des organisation qui administrent onze des principaux ponts.

Est-ce que ces organisations se consultent le volontairement au plan de l'exploitation et de l'usage afin d'améliorer l'efficacité de certaines de ces choses?

M. Thomas Garlock: Régulièrement, monsieur Storseth.

Habituellement, les consultations se font entre eux les administrateurs des ponts voisins l'un de l'autre. Je sais qu'il y a des consultations régulières entre eux les points de passage de l'Ontario et du Michigan. Je peux vous dire que les personnels de Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority et de la Commission du pont de Niagara Falls se consultent quotidiennement. En fait, nous exploitons un centre d'opérations ouvert 24 heures sur 24, sept jours par semaine, qui établit des rapports sur les conditions frontalières de la rivière Niagara, pas seulement pour la Commission du pont de Niagara Falls, mais aussi pour le pont Peace. Si vous vous trouvez dans notre région, je vous prie d'appeler le 1-800-715-6722, nous ferons en sorte de vous diriger vers le pont le moins fréquenté.

Je ne m'inquiète pas de perdre 3.50 \$ qui iraient à Ron et il ne se préoccupe pas de perdre 13 \$ de droit pour un camion que j'empocherais. Nous savons très bien ce qu'est notre mission : l'administration des points de passage de la rivière Niagara pour le bénéfice du Canada et des États-Unis et la circulation sûre et efficace des gens et des marchandises, Je crois que vous retrouverez cette attitude chez beaucoup de membres de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels.

• (1245)

M. Brian Storseth: Pour approfondir un peu cette question, nous avons parlé tout à l'heure d'une catégorie de circulation et de la gestion de différents types de circulation. Seriez-vous intéressés à étudier cela volontairement aussi, entre vous, pour assurer une responsabilité financière à tous les points de passage?

M. Thomas Garlock: Nous faisons cela en termes de gestion de chargements exceptionnels et de chargements lourds. Il y a des chargements que j'autoriserais, mais que Queenston-Lewiston refuserait et vice versa. Nous coordonnons cela afin que les marchandises puissent passer à un pont ou à un autre.

Je ne suis pas sûr si c'était votre question, mais en ce qui concerne l'établissement de certaines zones pour le commerce ou pour les

passagers, je pense vraiment que cela existe depuis longtemps. Les transporteurs n'utilisent pas le pont Queenston-Lewiston pour les droits ou parce qu'il y a un Tim Horton's à Lewiston. Cela dépend plus de leur point d'origine et de leur destination. Dans le cas de Ron, il y a beaucoup de circulation entre l'usine de General Motors à St. Catharines et l'usine de moteurs de River Road à Tonawanda, New York. Ces usagers n'auraient aucun intérêt à passer par le pont Queenston-Lewiston. Quant à nous, nous sommes devenus un point de passage agricole de choix à Queenston-Lewiston pour le transport des machines et des animaux.

Au cours des ans, des secteurs économiques différents et des usagers différents ont traversé des points de passage différents en fonction de leur besoins, pas des nôtres, et c'est dans l'ordre des choses.

M. Brian Storseth: Donc, pensez-vous que ce projet de loi favorisera une plus grande coopération entre les autorités ou alors cette coopération existe-t-elle déjà?

M. Thomas Garlock: Je ne dirais pas qu'il s'agit là d'une position de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels, mais je vous dirais que c'est mon opinion personnelle qu'il s'agit, effectivement, d'une législation nécessaire pour clarifier les questions d'intérêt et d'importance au niveau fédéral. On peut concevoir qu'elle pourrait encourager une meilleure communication et une meilleure collaboration, mais ce serait de la négligence de ma part de ne pas vous dire que cela existe déjà entre les administrateurs et Transports Canada. Je pense que ce ministère a été à l'écoute des administrateurs des points de passage frontaliers, et cela remonte à une période qui précède septembre 2001. Mais la collaboration est devenue encore plus étroite et plus fréquente au cours des cinq dernières années.

M. Brian Storseth: Merci.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Merci beaucoup.

Soyez le bienvenu.

J'aimerais m'informer sur le processus d'élaboration des politiques. Vous avez dit dans votre exposé que d'autres personnes, au sein de votre organisation, pourraient vouloir discuter d'autres parties du projet de loi. Dans le but de circonscrire notre analyse, qu'entendez-vous par là?

Ce que j'essaie de savoir, c'est dans quelle mesure la discussion que nous allons avoir sur ce projet de loi peut être caractérisée par ce que vous nous avez dit aujourd'hui, et dans quelle mesure prévoyez-vous que d'autres membres de votre organisation, s'ils étaient ici, pourraient vouloir parler d'autres choses? Quel est l'ampleur de cela?

M. Thomas Garlock: Monsieur Scott, les deux questions que j'ai portées à votre attention ce matin sont des questions qui font consensus parmi les membres de notre association. C'est simplement un exposé des faits que de dire que neuf d'entre nous sont des entreprises semi-publiques à but lucratif et qu'un autre membre est une entreprise privée. On s'attend que l'administrateur privé ait d'autres questions à discuter avec vous concernant ce projet de loi.

Vous allez également trouver dans les documents que j'ai remis au greffier une lettre du cabinet d'avocats-conseils de la Thousand Islands Bridge Authority. Ce cabinet laisse entendre qu'elle ne croit pas qu'une réglementation supplémentaire soit nécessaire. Je vous dirai que, personnellement, je ne suis pas d'accord avec cette affirmation.

Il peut y avoir de légères différences d'opinion entre les membres, mais sur les deux points dont j'ai parlé ce matin, je crois qu'il y a un large consensus.

•(1250)

L'hon. Andy Scott: Alors, la marge entre la nécessité de donner au ministre les pouvoirs de prendre des mesures que l'on veut inclure dans cette législation et la nécessité pour vous de satisfaire les gens qui examinent vos revenus pour déterminer si vous pouvez émettre des obligations est en train de rétrécir. C'est peut-être sur cette question que vous voudriez que nous concentrions la plus grande partie de notre attention. Et comme l'a dit Mme Stronach, nous aimerions tenir compte de ces préoccupations — non pas aux dépens du résultat ultime, mais nous aimerions en tenir compte du mieux que nous puissions le faire.

Selon vos observations, je crois comprendre que c'est le genre de discussions qui a lieu. Est-ce que cela se déroule à votre satisfaction?

M. Thomas Garlock: Je crois que oui. Je pense que les membres du comité ont bien compris nos préoccupations ce matin, et je suis confiant qu'il en sera tenu compte.

Je pense que votre observation, monsieur Scott, tombe en plein dans le mille. C'est la clé, c'est la question cruciale pour nous. Nous ne voulons pas réduire la capacité du ministre d'intervenir dans une situation grave, mais nous ne voulons pas la conséquence non voulue lorsque cela pourrait ne pas être nécessaire, que le libellé de la loi aurait un effet de refroidissement auprès des agences de notation et des acheteurs potentiels d'obligations.

L'hon. Andy Scott: Pendant que nous essayons de cerner les rôles relatifs ici, d'apporter plus de certitude et de stabilité dans cette question par rapport aux intérêts de tout le monde, jusqu'à quel point votre organisation travaille-t-elle avec les municipalités? Il n'est pas nécessaire que vous répondiez pour le processus de consultation qui concerne les municipalités, mais dans quelle mesure pouvez-vous nous donner une opinion sur leur degré d'engagement?

M. Thomas Garlock: Je pense qu'elles ont un engagement extraordinaire, si on garde à l'esprit que les membres de nos commissions et conseils respectifs sont choisis en grande partie dans nos collectivités.

Dans mon cas, j'ai un commissaire canadien de Niagara Falls; un autre de St. Catharines, ville située juste à côté, et un autre de Niagara-on-the-Lake, au nord de Niagara Falls. Tous ont une connaissance intime des questions qui importent pour leur collectivité respective.

Et on retrouve la même chose du côté des États-Unis. Au cours de mon mandat de près de six à titre de directeur général, on m'a donné des directives très claires concernant un engagement auprès des collectivités des deux côtés du fleuve et concernant la nécessité de comprendre les préoccupations locales et d'y répondre.

Je suis très fier d'avoir récemment terminé un mandat à la présidence du conseil de direction de la Chambre de commerce de Niagara Falls, Canada — vous pouvez probablement déceler à mon curieux accent que je pourrais être un Américain. Nous sommes vraiment binationaux dans notre partie du monde, et notre commission fonctionne de cette façon.

L'hon. Andy Scott: Étant originaire des Maritimes, nous ne voyons aucune différence.

Je pense vous avoir entendu dire, dans votre déclaration d'ouverture, que malgré le fait de que tout le monde du côté canadien vient de quelque part — c'est un fait —, ils sont nommés par la province. Est-ce que les municipalités intéressées peuvent également trouver un réconfort dans le fait que les gens qui viennent de St. Catharines feraient valoir des points de vue qui satisferaient la

municipalité de St. Catharines? J'essaie de cerner la question des rôles relatifs ici.

M. Thomas Garlock: Tout ce que je peux vous dire, c'est que je n'ai pas entendu de plaintes de la collectivité au sujet des activités de la commission ni de plaintes au sujet de la représentation de la collectivité au sein de la commission.

Je peux vous dire que les plaintes que nous recevons sont négligeables. Je pense avoir dit plus tôt que nous commençons à entendre certaines personnes parler de l'écart entre les deux devises et nous devons régler cette question. Mais, grosso modo, je crois que les collectivités des deux côtés du fleuve estiment être bien desservies.

Le président suppléant (L'hon. Andy Scott): Quelle est votre relation avec les autres entités qui sont représentées, en dehors des régions que vous desservez, ailleurs au Canada?

M. Thomas Garlock: Je n'ai pas vraiment eu de contacts avec les administrations des ponts dans l'Est. La plupart sont administrés par les provinces et les États. Vous n'avez pas un administrateur indépendant, comme la Peace Bridge Authority ou la Niagara Falls Bridge Commission; alors, en toute honnêteté, c'est presque inexistant.

•(1255)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je vois que nous n'avons presque plus de temps, alors je vais y aller rapidement. Je sais que je n'aurai pas grand-chose à ajouter après toutes les occasions qu'ont eues les autres membres du comité; cependant, les 65 p. 100 d'électeurs qui ont voté pour moi dans le nord-est de l'Alberta sont heureux que je puisse participer aujourd'hui.

Pour ce qui est de ma première question, vous avez fait allusion à un article de la firme Standard & Poor's paru le 12 mai 2006?

M. Thomas Garlock: Oui, à l'avis publié par cette firme.

M. Brian Jean: L'avis s'intitule en fait: « Le projet de loi C-3 du Canada n'affectera vraisemblablement pas le profil de crédit de la Blue Water Bridge Authority ».

M. Thomas Garlock: C'est exact, monsieur Jean.

M. Brian Jean: En fait, le premier paragraphe dit ceci: « Les Services de notation de Standard & Poor's ont dit aujourd'hui que ni la cote AA- ni sa perspective stable de la Blue Water Bridge Authority de Sarnia, Ontario,... ne sont affectées par le projet de loi C-3... »

M. Thomas Garlock: C'est ce qu'il dit.

M. Brian Jean: En fait, l'article va plus loin en disant que l'autonomie de la BWBA en matière d'établissement des droits est l'une des caractéristiques favorables à l'obtention d'un crédit les plus importantes dont dispose cette dernière et que le projet de loi, dans sa version actuelle, n'imposera en fait aucune restriction à l'autonomie de la BWBA en cette matière, mais précise simplement que le gouvernement a le pouvoir de le faire.

En fait, ce texte législatif ne remet-il pas vraiment cette question entre les mains du ministre, et n'appartiendrait-il pas aux administrations de ponts ou aux propriétaires indépendants de ponts de contester la position du gouvernement ou du ministre en matière d'établissement des droits? N'est-il pas juste de dire cela?

M. Thomas Garlock: Ce n'est pas encore tout à fait clair, et je pense que cela sera clarifié au moment de l'élaboration des règlements, au cours du processus de réglementation.

J'ajouterais également, monsieur Jean, que si vous lisez plus loin dans l'avis de Standard & Poor's, vous verrez qu'il y a certaines mises en garde portant sur des préoccupations potentielles futures concernant la Blue Water Bridge Authority. Nous avons également mis à la disposition du greffier un courriel d'un agent de la firme Standard & Poor's qui est une discussion portant sur le texte législatif.

À sa face, il n'aura vraisemblablement pas d'effet immédiat sur les détenteurs d'obligations actuels. Cependant, je suis une exception. J'ai un certain nombre de swaps en place dans notre refinancement 2003 sur lesquels le projet de loi pourrait ou non influencer.

Mais pour l'essentiel, pour les obligations existantes qui sont déjà entre les mains des émetteurs, il n'y aurait pas de révision à la baisse à moins que le gouvernement prenne des mesures. Mais pour les émissions futures, le marché pourrait y voir un effet de refroidissement et cela pourrait avoir des conséquences sur la notation et, par conséquent, sur le coût du crédit.

M. Brian Jean: Mais vous êtes d'accord avec moi que la firme Standard & Poor's dit, en fait, dans cet article particulier que le projet de loi n'aurait pas d'effet sur la notation?

M. Thomas Garlock: Sur la notation existante, je suis d'accord.

M. Brian Jean: Et en effet, n'auriez-vous pas encore la capacité d'aller devant les tribunaux pour obtenir réparation ou même une injonction, si cela arrivait? Si le ministre imposait, ce qui semble peu vraisemblable dans les circonstances, mais s'il devait imposer une certaine forme de restrictions tarifaires, soit à la hausse soit à la baisse, l'administration aurait immédiatement la possibilité d'aller devant les tribunaux pour obtenir une injonction, parce qu'elle pourrait démontrer que cette mesure lui fait du tort de quelque façon.

M. Thomas Garlock: Monsieur Jean, l'humble gestionnaire de pont n'a aucun intérêt à se mesurer au ministre.

M. Brian Jean: Vous le feriez si cela influait sur la notation de vos obligations, j'en suis sûr.

M. Thomas Garlock: Eh bien, j'ai bon espoir que nous pouvons régler cette question dans la présente tribune, au Parlement, avant d'en arriver là.

Encore une fois, cela découle de nos conversations avec le ministère des Transports. Il n'était pas insensible à ce que nous avions à dire. Je pense qu'il s'agit d'une divergence d'opinion, pour ce qui est de savoir où cette question devrait être traitée. Devrait-elle être traitée ici par le Parlement ou devrait-elle être traitée par le ministre à l'étape de l'élaboration du règlement?

Je suis fortement d'avis qu'il devrait s'agir d'un énoncé de politique fait par le Parlement dans les lois. Cela nous donnerait, à nous, à nos agences de notation et à nos détenteurs d'obligations, une certaine assurance.

Le président: Monsieur Jean, vous avez 20 secondes.

M. Brian Jean: Ne convenez-vous pas, toutefois, qu'il s'agit d'une situation qui ne peut durer parce que sans cette législation, le ministre n'a aucune autorité pour réglementer la fluidité de la circulation, et cela mettrait les administrations de ponts et les propriétaires de ponts dans une situation de réaction plutôt que, essentiellement, leur donner les coudées franches?

Évidemment, vous avez dit que la fluidité de la circulation à ces frontières est si importante pour le Canada, ce qui est assurément vrai.

M. Thomas Garlock: Je ne dirais pas qu'il s'agit d'une position de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels, mais je suis personnellement d'accord avec vous que nous devons accomplir un objectif fédéral et qu'il est approprié que le ministre ait un rôle de surveillance.

● (1300)

M. Brian Jean: Merci.

Le président: J'aimerais vous remercier, monsieur Garlock, de votre participation aujourd'hui et le comité prendra en considération ce que vous nous avez dit.

M. Thomas Garlock: Merci, monsieur le président, et merci à tous les membres du comité. Je vous suis des plus reconnaissant du temps que vous nous avez accordé ce matin.

Le président: Merci.

À l'intention des membres du comité, il y a certaines choses que nous devons régler pour la prochaine réunion. Je veux m'assurer que nous soyons tous sur la même longueur d'onde.

Je sais que nous avons la motion. Elle est entièrement rédigée de la façon dont M. Jean l'a présentée, avec l'ajout d'un commentaire où il est suggéré que les partis de l'opposition, à la fin, ont le premier droit de refus concernant les questions. Je vais vous distribuer cela pour la prochaine réunion. Est-ce que cela vous convient?

Quand allons-nous nous réunir la prochaine fois? Comme vous le savez, on a demandé à la Chambre de siéger de 9 h à midi jeudi, la période de questions se situant entre 11 h 15 et midi, en raison de l'arrivée du premier ministre d'Australie.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je pense qu'il s'agit d'une question importante, et je ne vois aucune raison pourquoi ce ne serait pas le cas. Nous travaillons pour les contribuables ici et il serait bien de pouvoir se réunir jeudi pour régler cette question, parce qu'il s'agit d'une question qui, de toute évidence, est une source de préoccupation pour certaines membres du comité.

Le président: Y a-t-il des observations?

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Cela veut dire dans l'après-midi pour satisfaire à l'exigence des 48 heures pour les avis de motion. Avons-nous des témoins qui ont accepté de comparaître jeudi?

Le président: C'est le deuxième point dont je veux parler. Je pensais que nous pourrions d'abord essayer de régler la question de la date, parce que jusqu'ici, des témoins ont manifesté un certain intérêt, mais personne n'est prêt à comparaître. Je sais que nous nous approchons d'une semaine de congé. Nous accueillerons le ministre le 1^{er} juin et la question que je veux poser au comité, c'est combien de temps sommes-nous prêts à attendre que des témoins se manifestent avant de procéder à l'étude article par article.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Si nous n'avons pas de témoin, je ne crois pas que nous devrions engager tous ces frais de traduction pour cette seule motion. On peut régler cette question à notre prochaine réunion du comité permanent. Je ne crois pas que nous devrions nous réunir uniquement pour cet avis de motion.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Le greffier a reçu une lettre — dont j'ai une copie — de Dan Stamper de la Canadian Transit Company. Je crois comprendre, ayant appelé à son bureau, qu'il serait disponible jeudi prochain, si nous avons une semaine de congé. Alors, voilà un témoin que nous pourrions entendre sur ce projet de loi C-3 et régler cette affaire.

Si nous le pouvons, je ne crois pas que nous devrions attendre jusqu'en après-midi pour nous réunir. Si nous sommes d'accord, si nous décidons d'avoir une réunion, nous pourrions traiter de l'autre question en même temps.

Le président: Très bien.

M. Brian Jean: Mais 48 heures sont nécessaires, comme l'a signalé M. Julian. Il faudrait que ce soit à 13 h 15, au plus tôt, si on suit la lettre de la loi.

M. Don Bell: À moins, je suppose, que nous soyons d'accord pour déroger à cette règle ou que nous ayons la réunion dans l'après-midi.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Non. Oubliez le consentement unanime sur cette question.

Le président: Puis-je proposer, alors, que nous examinions la possibilité d'avoir une réunion jeudi après-midi à 13 h 30, pendant une heure avec le témoin et tout le temps qu'il faut pour traiter de cette motion? Êtes-vous d'accord?

Alors, ce sera à 13 h 30 et nous allons demander au témoin de se présenter.

Je pense que je n'ai plus rien d'autre. Merci à tous de votre présence et de votre participation.

M. Brian Jean: Est-ce que la forme dans laquelle cette motion particulière est présentée pose des difficultés quelconques à certains membres du comité? J'aimerais que le compte rendu indique s'il y a des difficultés quelconques à ce moment-ci.

Le président: Je pense que nous allons demander...

M. Brian Jean: Y a-t-il des difficultés quelconques concernant la forme de la motion présentée aujourd'hui?

Je veux simplement m'assurer qu'il n'y aura pas de problème jeudi, étant donné que M. Julian...

Le président: Sur ce, je vous remercie.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.