



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 005 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 30 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>

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

Le mardi 30 mai 2006

•(1110)

[Traduction]

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

Je pense que nous allons commencer avec les points à l'ordre du jour. Vous avez l'ordre du jour sous les yeux. Si vous le permettez, j'aimerais que l'on parle de la motion de la dernière réunion. L'heure et le temps sont corrects. Nous avons discuté de ce point dans une certaine mesure, mais j'aimerais obtenir de courtes observations, et ensuite, nous pourrions reprendre nos travaux réguliers.

M. Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le président, vous ne serez pas surpris de voir que je vais parler contre la motion.

Lorsque nous avons eu nos discussions initiales sur l'organisation du comité des transports, nous avons parlé de cette question, mais ensuite, M. Laframboise a proposé un compromis qui, je pense, a fonctionné très efficacement jusqu'à maintenant. Nous avons un bon équilibre du point de vue de la représentation des partis; nous avons un bon équilibre pour ce qui est de la capacité des membres individuels de poser des questions, ce qui est extrêmement important.

Cela a bien fonctionné au cours des dernières semaines, alors je suis un peu perplexe devant l'insistance du secrétaire parlementaire de vouloir soulever cette question. Ce que nous avions, c'est un système qui fonctionnait bien. Nous avions un système qui garantissait une question complémentaire à chacun des partis de l'opposition. Au cours des deux premiers tours qui donnent à chacun des partis de l'opposition l'occasion de poser une question, et ensuite, de revenir aux questions qui peuvent avoir été soulevées au cours du premier tour.

La proposition de M. Jean aurait deux effets. Dans le cas d'un des partis, le NPD, elle élimine la possibilité d'une question complémentaire, qui est une grande tradition parlementaire qui remonte à plusieurs siècles. La raison pour laquelle nous avons des questions complémentaires dans la tradition parlementaire, c'est parce que des questions sont soulevées au cours de l'interrogation initiale qui doivent faire l'objet d'un suivi. C'est pourquoi le principe de la question complémentaire est extrêmement important.

Dans la proposition de M. Jean, nous avons également une concentration des membres du parti ministériel vers la fin, ce qui, à mon avis, est tout à fait inapproprié. En fait, après les six premiers membres à prendre la parole, les deux-tiers de ceux qui parleront dans le temps qui reste seront des membres du parti conservateur. Je ne pense pas que c'est utile pour l'opposition que d'avoir ce qui, dans les faits, correspond à une fin d'interrogation dominée par les membres du parti ministériel.

Je prends très au sérieux mes responsabilités de membre de l'opposition. Je comprends le rôle du gouvernement. Le rôle du gouvernement, en bout de ligne, est souvent de prendre des décisions qui sont importantes.

Mais l'intervention des membres de l'opposition est extrêmement importante. L'intervention de chacun des membres de l'opposition ici est extrêmement importante. C'est pourquoi je crois que notre structure actuelle, qui permet à chacun des membres d'intervenir, mais qui préserve également le principe des questions complémentaires et nous permet de faire notre travail en tant que membres de l'opposition, est la meilleure solution à adopter.

Je suis député, mais je représente également près de 20 p. 100 de la population qui a voté pour le NPD aux dernières élections, et, évidemment, cela signifie que je suis ici en tant que représentant de mon parti. Le fait de passer de la structure actuelle, qui me donne une question complémentaire, à une structure dans laquelle je pose une question sur 12 ne rend service ni aux membres de l'opposition ni aux gens partout aux pays qui ont voté pour le NPD, même si nous n'avons pas nécessairement le même nombre de députés à la Chambre.

Notre structure actuelle a bien fonctionné. Elle permet une question complémentaire à chacun des partis et permet une alternance entre libéraux et conservateurs lorsque nous posons ces questions complémentaires; tous les membres ont une chance d'intervenir et il n'y a pas de présence importante des membres du parti ministériel à la fin. Libéraux et conservateurs alternent jusqu'à ce que tout le monde ait fini de parler.

Cette proposition permettrait une plus grande concentration vers la fin, de sorte que ce sont presque exclusivement les membres du parti ministériel qui interviendront à la fin; ce serait aux deux-tiers les membres du gouvernement qui interviendraient et qui poseraient des questions aux témoins. Pour toutes ces raisons, je pense que notre structure actuelle est préférable. Elle a bien fonctionné. Elle permet la collaboration dont nous avons besoin au sein du présent comité.

Je pense que nous avons un comité très talentueux formé de membres très dévoués et nous avons trouvé cet équilibre par suite de la motion de M. Laframboise à la première réunion du comité. Pourquoi sacrifier cet équilibre pour quelque chose qui, dans les faits, permet à une plus grande concentration des membres du parti ministériel de prendre la parole et élimine le droit aux questions complémentaires pour au moins l'un des partis de l'opposition? Pour ces raisons, je m'oppose à la motion.

•(1115)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Très brièvement, je sais que nous avons abondamment traité de cette question, et je pense qu'il n'y a plus rien à dire. Mais le comité est libre de sa destinée et nous ne sommes pas liés par les traditions parlementaires. Dans mon esprit, cela donne à tous les Canadiens un droit égal à être entendu au moins une fois.

En ce qui concerne la concentration en fin d'interrogation dont parle M. Julian, cela s'explique parce qu'il n'y avait absolument pas de démocratie auparavant. Je suis étonné que le NPD vienne s'opposer à quelque chose qui donne un traitement égal à tous les députés du présent comité. J'en suis choqué.

C'est mon seul commentaire.

Le président: Voyant qu'il n'y a plus d'observations, nous allons mettre la question aux voix.

(La motion est adoptée.) [Voir le *Procès-verbal*.]

Le président: Nous passons à l'ordre du jour. Conformément à l'ordre de renvoi du lundi 1^{er} mai 2006, nous étudions le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant un loi en conséquence.

Je demande à nos témoins de s'approcher, s'il vous plaît.

Bonjour. J'aimerais que vous vous présentiez et, une fois les présentations terminées, je pense que vous pourrez passer immédiatement aux déclarations. Nous allons essayer de vous garder ici le moins longtemps possible, le temps minimum dont vous avez besoin.

Allez-y.

M. Dan Stamper (président, Canadian Transit Company): Je m'appelle Dan Stamper et je suis président du pont Ambassador.

M. Matthew Moroun: Je m'appelle Matt Moroun et ma famille est propriétaire du pont Ambassador.

M. Skip McMahon (directeur général des affaires extérieures, Canadian Transit Company): Je suis Skip McMahon et je suis directeur général des affaires extérieures de la Canadian Transit Company, pont Ambassador.

Le président: Sentez-vous bien à l'aise de commencer votre exposé.

M. Dan Stamper: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les membres du comité de cette occasion tant attendue de parler aujourd'hui du projet de loi proposé concernant les postes frontaliers internationaux entre le Canada et les États-Unis.

Premièrement, laissez-moi vous dire que nous sommes préoccupés par l'intention et par l'esprit du projet de loi C-3 tel qu'il s'applique à notre entreprise. J'aimerais vous faire part de notre point de vue sur les effets du projet de loi sur notre entreprise du secteur privé et sur une éventuelle amélioration de notre imputabilité et de notre dossier fort éloquent en matière de réalisations à l'appui du commerce et du tourisme dans notre région du monde.

Au pont Ambassador, nous savons que le monde nous regarde et nous continuons à exécuter nos tâches quotidiennes avec ferveur, tout en nous préparant pour l'avenir.

Laissez-moi vous donner quelques renseignements pour que vous puissiez comprendre clairement nos préoccupations. Au début des années 20, un entrepreneur privé a élaboré un plan pour financer, construire et exploiter un pont international privé, connu sous le nom de pont Ambassador. Dans le cadre de cet effort, des investisseurs privés ont assumé la totalité des risques de cet investissement ainsi que la responsabilité de réunir toute la propriété nécessaire, les textes

législatifs nécessaires dans les deux pays ainsi que les autorisations nécessaires auprès des autorités locales, de l'État et de la province.

Après avoir réalisé tout cela et après avoir construit le pont, l'économie des deux pays a été frappée par la Grande Dépression. Sans aide du gouvernement, les investisseurs privés ont procédé à une réorganisation et ont survécu à cette crise économique épouvantable.

Du milieu des années 60 jusqu'à aujourd'hui, le gouvernement des États-Unis, l'État du Michigan et le pont Ambassador ont procédé à une amélioration des voies du côté américain du pont, dans la mesure où les trois autoroutes sont reliées au pont Ambassador. Pendant ce temps, aucune amélioration n'a été apportée aux routes canadiennes menant vers le pont.

Notre entreprise a la réputation de parler avec franchise des questions qui ont trait à notre industrie et c'est ce que j'ai l'intention de faire aujourd'hui. Notre but est de clarifier les faits et de présenter une orientation significative pour améliorer et renforcer les relations entre le Canada et le pont Ambassador, tout en reconnaissant les différences entre les postes frontaliers publics et privés, et de faire connaître nos préoccupations au sujet du projet de loi C-3.

Nous croyons que la question de la gouvernance du pont Ambassador par le Canada a été résolue par une entente intervenue en 1992, après plus d'une décennie de litige entre les parties. C'est comme si certaines personnes ne pouvaient nous pardonner la façon dont le litige a été réglé il y a 13 ans. Comme base à cette entente, nous avons accepté d'investir des millions de dollars au Canada au nom de Douanes et Accises Canada pour la création de nouvelles installations, entièrement à nos frais. Depuis cette date, nous avons investi des dizaines de millions de dollars de plus que ce que prévoyait l'entente, ce qui a créé des avantages continus et importants pour le Canada.

Ayant dépassé les exigences de l'entente de 1992, nous sommes troublés et nous nous interrogeons sur les véritables intentions derrière le projet de loi C-3. Les commentaires faits par certains membres du présent gouvernement au cours d'une récente période de questions n'ont fait qu'aviver nos préoccupations.

Les observations suivantes ont été faites par le député conservateur d'Essex:

Dans mon corridor, un exploitant de pont privé menace le processus binational. Cet intérêt privé agit rapidement pour élargir la travée du pont, ce qui menace un processus auquel nous sommes parties.

Il est important que ce projet de loi soit adopté dans les plus brefs délais et que nous ne retardions pas le processus en faisant trop d'ajouts, car le temps presse par rapport au projet de cet intérêt privé. C'est un projet qui, à mon humble avis, n'est ni dans l'intérêt national ni dans l'intérêt de la collectivité.

Il est important que tous les députés appuient ce projet de loi et procèdent à son adoption rapide pour que nous puissions éviter ce genre de situation ou, du moins, surveiller ce qui arrive. C'est un projet de loi nécessaire.

Pour dire la vérité, cela m'a troublé, en lisant le discours du député sur le projet de loi C-3, de voir tant de mauvaises informations qui étaient discutées comme si elles étaient la vérité. Celui qui perpétue ce genre de mythes ne rend pas service aux économies de la région, aux économies du Canada, des États-Unis, du Michigan ou de l'Ontario.

• (1120)

Ceux qui croient aider la région font du tort aux citoyens des deux côtés de la frontière du fait qu'ils font fuir les touristes et les investissements commerciaux. Je suis ici vraiment pour vous parler de nos actions positives pour la frontière et de notre volonté de travailler avec le gouvernement canadien, mais laissez-moi vous parler de quelques autres affirmations qui dépassent les bornes.

Voici une citation:

Quand on regarde la circulation et l'incidence des bouchons dans les collectivités comme Windsor, on voit bien la nécessité de construire de nouveaux ponts.

La vérité, c'est que la circulation à notre point de passage frontalier et dans le tunnel Detroit-Windsor a diminué d'environ 30 p. 100 par rapport au niveau de 1999. Les chiffres optimistes de la circulation projetée par le DRIC ont déjà été révisés à la baisse plusieurs fois. Avec l'interdiction du tabac qui prendra effet en Ontario le 31 mai, on prévoit que le tourisme à Windsor chutera de manière encore plus spectaculaire. En fait, aujourd'hui, le pont ne fonctionne qu'à 50 p. 100 de sa capacité.

Oui, il y a eu des bouchons de circulation au pont immédiatement après le 11 septembre, comme il y en a eu à tous les passages, mais pourquoi ne vous a-t-on pas dit que c'est notre entreprise, et non pas le gouvernement canadien, qui s'est battue et qui a même gagné un recours en justice contre le gouvernement américain pour qu'il construise des postes de contrôle des douanes dotés de tout le personnel nécessaire? Lorsque ces postes ont ouvert leurs portes, les bouchons causés par les camions ont disparu. En fait, le chef de police adjoint de Windsor m'a écrit et s'est plaint que sa plus grande préoccupation maintenant, c'était les gens qui faisaient de la vitesse sur le chemin Huron Church.

Une deuxième affirmation doit être corrigée. Dans votre Chambre des communes, il a été affirmé : « Dans mon corridor, un exploitant de pont privé menace le processus binational. » Les faits sont les suivants: après avoir accepté en 1992 de régler tous les litiges restants et après avoir investi des dizaines de millions de dollars, nous avons annoncé en 1993 que nous nous préparions à ajouter des voies additionnelles entre Windsor et Detroit, conformément à cette entente. La Canadian Transit Company a commencé publiquement ses efforts pour améliorer ses installations en 1993 et a continué de faire l'acquisition des propriétés nécessaires et à embaucher des consultants et des ingénieurs pour préparer tous les documents nécessaires à cette construction.

C'est le DRIC qui a débuté en 2001 et qui a été mis sur pied précipitamment dans le but de faire du rattrapage face à l'engagement du pont Ambassador visant la construction de voies additionnelles. Les mêmes fonctionnaires qui sont responsables du projet DRIC sont responsables de l'approbation du projet du pont Ambassador. Cela fait de ce groupe de bureaucrates au pont Sarnia-Port Huron, qui est la propriété du gouvernement, un concurrent du pont Ambassador, et crée un conflit direct, étant donné que ces gens sont juges, jury et exécuteurs lorsqu'il s'agit des projets du pont Ambassador.

Trente pourcent du trafic lié au commerce international sont destinés aux entreprises industrielles de Windsor ou y prennent leur source. Ce chiffre est si important que si un point de passage distinct était aménagé uniquement pour les expéditeurs de Windsor, il s'agirait du quatrième passage en importance à la frontière. La réalité, c'est que Windsor est une ville industrielle et que tout nouveau tunnel pour camions ou toute nouvelle route réservé à cette fin n'y changerait rien. C'est une illusion pour les naïfs.

Je ne veux offenser personne, mais il faut que la vérité se sache. Comme je l'ai dit plus tôt en ce qui concerne le chemin Huron

Church, la vérité c'est qu'il y a des problèmes à la frontière. Le principal obstacle à la frontière est l'absence de routes de surface et de voies de circulation appropriées entre le pont Ambassador et l'autoroute 401 du côté canadien. Le fait est que le Michigan a investi 184 millions de dollars, de l'argent du gouvernement fédéral et de l'État, dans les infrastructures du point de passage du pont Ambassador. Le Michigan a rationalisé et maximisé les investissements frontaliers autour du point de passage et le pont Ambassador a investi près de 500 millions de dollars d'argent privé pour préparer des voies additionnelles entre Windsor et Detroit.

Les routes de Windsor à partir de la frontière jusqu'à l'autoroute 401 demeurent déficientes et nuiront au commerce dans ce corridor. Malgré tout l'argent public et privé investi du côté américain du pont, malgré les 300 millions de dollars que les gouvernements fédéral et provincial canadien ont annoncés en 2001 pour améliorer l'accès aux installations frontalières actuelles, le Canada n'a pas réussi à résoudre son problème bien connu, une route entre l'autoroute 401 et la frontière.

De plus, il y a un réseau routier gravement sous-développé autour du passage frontalier. Nous serons les premiers à appuyer des améliorations aux connexions canadiennes avec le pont Ambassador et nous vous prions de concentrer vos efforts dans cette direction.

• (1125)

À notre avis, l'argent public qui serait consacré à l'aménagement d'un nouveau point de passage, qui viendrait perturber des collectivités qui ne sont pas touchées par le pont à l'heure actuelle, serait mieux investi dans l'amélioration du corridor existant.

Concernant spécifiquement le projet de loi C-3, et les aspects du projet de loi concernant la santé, la sécurité et la sûreté, je suis certain que nous pouvons en arriver à une entente mutuelle concernant les termes techniques, comme nous l'avons fait dans le passé. Nous avons très peu de difficultés avec les questions de sécurité parce qu'immédiatement après le 11 septembre, nous avons embauché, géré et payés des gardes de sécurité armés 24 heures par jour au pont Ambassador, contrairement à ce qui se passe dans d'autres passages frontaliers. La plupart des nouvelles technologies en matière de sécurité sont d'abord mises en service au pont Ambassador.

Nous sommes conscients que l'Association des administrations des ponts et des tunnels a témoigné au sujet des dispositions du projet de loi C-3 traitant de la perception des droits et du financement, et nous n'allons pas aborder cette question aujourd'hui.

Dans la mesure où les concepteurs du projet de loi C-3 ont voulu s'inspirer du processus de permis présidentiel en vigueur aux États-Unis, ils n'y sont pas parvenus. Le processus de permis présidentiel est conçu pour traiter d'une seule question, à savoir si de nouvelles infrastructures frontalières sont dans l'intérêt public. Ainsi, l'organisme américain qui décide s'il délivrera un tel permis, le Département d'État, se limite à cette question d'intérêt public et ne se mêle pas de l'approbation des changements de propriétaires ou d'exploitation des ponts. La propriété et l'exploitation sont des questions qui sont laissées au propriétaire du pont tant aux États-Unis qu'au Canada. C'est une politique qui est sage, puisqu'il n'y a aucune raison de croire que le secteur privé ne fera pas un bon travail en matière d'auto-réglementation, comme il l'a fait pendant des décennies sans problème.

Au contraire, le projet de loi C-3 fait intervenir le gouvernement canadien dans de telles questions; cependant, le projet de loi C-3 est beaucoup trop envahissant dans sa façon de catapulter le gouvernement dans la réglementation des ponts. Par exemple, le projet de loi place inutilement le gouverneur en conseil dans une position de microgestion en l'autorisant à prendre des règlements sur l'exploitation et l'utilisation de chaque pont. En clair, il n'y a pas de problème avec le statut quo qui justifierait ce nouveau niveau d'intervention gouvernemental proposé. Le projet de loi C-3 est une solution en quête d'un problème.

De plus, dans le cas des plans visant à ajouter une nouvelle voie au pont Ambassador, le Département d'État a déterminé qu'un permis présidentiel n'était pas nécessaire, étant donné que le pont Ambassador avait antérieurement été approuvé devant la loi. Au Canada aussi, les ponts existants devraient bénéficier de droits acquis face aux exigences pour obtenir l'approbation des modifications ou nouvelles constructions. Toute autre façon de procéder inciterait les investisseurs privés à réfléchir sérieusement avant de faire des investissements importants dans l'infrastructure.

Par ailleurs, dans la mesure où le Canada désire poser des gestes responsables pour s'assurer que des personnes ayant un passé criminel ou qui constituent un risque en matière de sécurité ne contrôlent pas des passages frontaliers existants ou nouveaux, nous n'avons pas d'objection à ce type de réglementation limitée et raisonnable visant à protéger l'intérêt public.

En même temps, toute nouvelle mesure devrait indiquer clairement que la propriété étrangère en soi n'est pas illégale ou interdite et qu'elle ne peut être un motif de désapprobation. La réglementation gouvernementale dans ce domaine qui va au-delà des considérations raisonnables en matière de sécurité pourrait faire fuir l'investissement privé et mêler le gouvernement dans des affaires du secteur privé qu'il est préférable de ne pas réglementer.

De plus, le projet de loi C-3 comporte le risque de répercussions extraterritoriales inappropriées. Au minimum, le projet de loi devrait être modifié pour prévoir que le gouvernement soit avisé d'un changement de contrôle ou de propriété, non pas qu'il a le droit d'approuver ou de désapprouver le contrôle — autrement que pour des préoccupations de sécurité, et seulement après consultation avec les États-Unis. Cela évitera une action unilatérale dans une question aussi fondamentalement binationale qu'un pont qui traverse la frontière. La portée de ce pouvoir de réglementation doit être axée exclusivement sur les buts du projet de loi C-3, à savoir la sécurité et la sûreté.

En outre, je note qu'il y a une tendance ces derniers mois dans nos pays et ailleurs à vanter la croissance et les avantages des projets d'infrastructure qui sont la propriété du secteur privé. Le pont Ambassador et quelques autoroutes à péage nouvelles ou prévues parrainées par le secteur privé en sont des exemples. Le gouvernement canadien devrait mousser la croissance de l'investissement privé dans l'infrastructure comme un moyen d'obtenir les avantages des fonds privés et des activités efficaces, ce qui permet d'utiliser les ressources des contribuables à d'autres fins.

● (1130)

Comme il est mentionné ci-dessus, les fonds publics pourraient être bien utilisés au Canada en cherchant de meilleures approches concernant le pont Ambassador. Le Canada et le gouvernement des États-Unis ont de longues relations basées sur 78 ans d'histoire et de respect. Aujourd'hui, d'un coup de plume, le gouvernement du Canada essaie bilatéralement d'effacer nos réalisations. En outre, le

projet de loi sous sa forme actuelle semble permettre au gouvernement de pouvoir aussi prendre des mesures rétroactives.

Comme vous le savez, le pont Ambassador est assujéti à plusieurs mesures législatives, pas seulement celles du Canada, mais aussi celles des États-Unis. Les deux pays ont adopté des lois qui régissent le pont Ambassador en tant que point de passage international. Tout changement unilatéral pourrait affecter la signification et l'application de ces accords internationaux.

Si des changements sont nécessaires, nous sommes prêts à collaborer étroitement avec le gouvernement pour élaborer une législation efficace qui continue à protéger le public et à créer un environnement qui non seulement permet, mais aussi encourage, les exploitants des points de passage à investir et à gérer efficacement les postes frontaliers pour le bien du Canada et des États-Unis.

Nous ne sommes pas une nouvelle entreprise qui démarre, mais un exploitant légitime de points de passage qui a fait de son mieux pour le bien de son pays et de nos voisins américains pendant plus de 75 ans. Nous voulons travailler avec le gouvernement du Canada, avec l'Ontario, avec Windsor, avec les administrations américaines comme celles du Michigan et de Détroit pour offrir le plus efficace passage frontalier aux entreprises et aux consommateurs d'Amérique du Nord.

Selon le rapport du gouvernement des États-Unis, nous sommes déjà le meilleur exploitant et nous avons l'intention de le rester. Nous sommes aussi entièrement préparés pour l'avenir et nous croyons qu'une législation efficace et bien réfléchie assurera que tous les postes frontaliers rempliront leurs mandats au nom du Canada.

Nous aimerions inviter tous les députés qui le souhaitent à visiter, en groupe ou individuellement, le pont Ambassador. Nous serions heureux de vous faire visiter toutes les installations afin que vous puissiez constater par vous-mêmes que c'est une infrastructure entièrement internationale et pas deux moitiés fonctionnant séparément. Une visite vous permettra de mieux comprendre les restrictions qui pèsent sur nous.

S'il y a un message que je dois laisser, c'est que l'administration du pont Ambassador veut coopérer avec le gouvernement et avec ceux qui oeuvrent pour le bien des citoyens et des économies des deux pays. Des problèmes comme le projet de loi C-3 peuvent être résolus lorsque les parties veulent les régler. Nous sommes prêts à rencontrer les représentants du gouvernement canadien pour améliorer la frontière et le Canada, comme nous l'avons fait en 1992.

Je cède la parole à Matt Moroun.

● (1135)

M. Matthew Moroun: Merci. Je m'appelle Matt Moroun. Le pont Ambassador appartient à ma famille depuis 1979. Je vous remercie de me donner l'occasion de discuter du projet de loi C-3 devant les membres distingués du comité.

Le pont Ambassador a un excellent bilan de services rendus aux voyageurs et ce depuis plus de 77 ans. Il a connu des hauts et des bas au cours de son histoire, y compris la crise de 1929, les guerres mondiales, le Pacte de l'automobile, les contestations relatives à la propriété dans le cadre de la Loi sur l'investissement étranger, l'ALENA, le 11 septembre et les pannes de courant.

Durant les 18 dernières années, le nombre de véhicules qui le traversent prouve qu'il est le poste frontalier le plus utilisé en Amérique du Nord. Durant toutes ces années, le pont Ambassador a été un exemple brillant de réussite du secteur privé qui a financé sa construction, son entretien et son exploitation sans aucune aide financière gouvernementale. Le pont appartient à ma famille depuis 1979. Nous l'avons administré avec succès, pas seulement financièrement pour nos propres intérêts, son avenir à long terme et en tant qu'actionnaires, mais surtout en tant que détenteurs d'une charge importante.

À cette fin, nous avons collaborer avec succès avec Douanes Canada, immigration Canada, le département de la Sécurité intérieure, le ministère des Transports du Michigan, le ministère des Transports de l'Ontario, Transports Canada, Fish and Wildlife Service et plus d'organismes que je peux nommer.

Permettez-moi de dire que, pour le moment, une réglementation supplémentaire et lourde du pont Ambassador n'est pas justifiée. La situation du pont est bonne du point de vue financier, administratif et son bilan est le meilleur de l'industrie. En outre, il n'y a pas d'événements au plan national ou international actuels ou prévus qui justifieraient ou favoriseraient l'intrusion du gouvernement.

Toutefois, ne pensez pas que mes paroles dénotent une introversion ou de l'égoïsme. Pas du tout. Au contraire, nous apprécions l'occasion de discuter avec le comité — et, si c'est possible, avec Transports Canada — des questions et problèmes liés à la frontière et particulièrement au pont Ambassador. Non seulement, des points de vue extérieurs nous intéressent, mais nous considérons que le gouvernement du Canada est un partenaire et un intervenant majeur dans notre futur à long terme et plus encore, dans nos affaires quotidiennes. Il peut sembler incongru que notre opération se soit développée pendant plus de 77 ans sans réglementation invasive fédérale, même si le pont ne pourrait pas fonctionner sans la présence journalière de centaines d'agents de douanes Canada et de l'immigration dans notre centre et dans les zones d'inspection.

C'est pour cela, que nous ne demandons pas que le pont Ambassador fasse route tout seul. Ce serait une proposition ridicule et ignorante. Nous demandons au comité, et surtout à Transports Canada, de déposer les armes, de mettre de côté ce projet de loi et d'engager un dialogue efficace, pas seulement dans le cadre d'une audience très formelle pour parler des subtilités juridiques du projet de loi, mais plutôt pour débattre, faire surgir des idées et collaborer pour une plus grande réussite du pont Ambassador dans l'intérêt de l'opération, du gouvernement et du public.

Je vous remercie.

● (1140)

Le président: Merci, Monsieur.

Nous avons quelques questions.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

Monsieur Stamper, vous avez fait référence à une étude sur le point de passage international de la rivière Détroit. dois-je comprendre que les États-Unis, l'État du Michigan, ont aujourd'hui pris du recul vis-à-vis cette étude?

M. Dan Stamper: L'État du Michigan a tenu des audiences similaires à celle que vous avez aujourd'hui pendant environ un mois et demi, il a écouté des témoignages et moins d'une semaine après les témoignages devant la Chambre et le Sénat, il a adopté des résolutions éliminant les fonds pour l'étude directe et il a critiqué les

responsables de transport du Michigan pour être allé trop loin dans leurs efforts dans le cadre du DRIC et pour le coût du DRIC.

M. Don Bell: Donc, les questions soulevées dans votre exposé, les suggestions que d'une certaine façon cela est lié à la proposition d'un autre point de passage, du moins du point de vue de l'État du Michigan, ils ne sont plus intéressés. Est-ce exact? C'est ce que vous croyez comprendre?

M. Dan Stamper: Politiquement, l'État du Michigan a retiré le financement du DRIC. je ne connais pas les réactions de l'U.S Federal Highway Administration, de Transports Canada et du ministère des Transport de l'Ontario; les quatre parties impliquées dans cet effort.

Je crois que l'État du Michigan a retiré son financement et si l'une des autres parties ne compense pas cette perte, c'en sera fini de l'étude.

M. Don Bell: Lorsque M. Hicks de du ministère des transports était ici la semaine dernière, je lui ai posé une question sur une déclaration incluse dans la documentation à notre disposition concernant la consultation avec les intervenants. Au départ, le rapport que nous avons, monsieur le président, indique que les intervenants n'avaient pas été consultés au sujet des dispositions additionnelles. Ce sont les changements entre le projet de loi C-44 et celui-ci — les deux principaux changements.

Puis, M. Hicks a dit qu'il y avait eu de vastes séances d'information et de consultations, mais il a aussi mentionné par écrit que bien qu'il ait pas eu de consultation, leurs préoccupations seront examinées durant le processus de réglementation.

Est-ce que vous ou votre entreprise avez participé, monsieur Stamper, à de vastes breffages et consultations avec le ministère des Transports?

M. Dan Stamper: J'ai téléphoné à M. Hicks quand j'ai lu le projet de loi C-3 pour lui demander quel était l'objectif du projet de loi C-3. Il m'a expliqué que le sous-ministre était préoccupé par la sécurité et... L'entretien, la santé et la sécurité.

J'ai dit à M. Hicks que le projet de loi C-3 allait bien plus loin et je lui ai demandé pourquoi il ne m'avait pas téléphoné pour me dire que leurs problèmes concernaient notre pont. Je lui ai dit que nous serions heureux de répondre à leurs questions. Il m'a répondu que leurs ponts leur posaient plus de problèmes que les nôtres.

Il y a trois semaines, Skip et moi avons rencontré des représentants de Transports Canada. Je leur ai fait un exposé similaire — que nous apprécions et comprenions leurs préoccupations concernant la santé et les questions de sécurité; que nous avons rempli ou dépassé nos obligations bien plus que quiconque à la frontière — que nous collaborerons avec Transports Canada pour élaborer une mesure législative qui régirait efficacement ces questions.

Pour un exploitant privé qui a investi sa vie, son argent, sa responsabilité, le reste du projet de loi C-3 est tout à fait illogique. Nous devons prendre du recul, nous asseoir et travailler ensemble pour créer une loi qui atteindra les objectifs du gouvernement.

• (1145)

M. Don Bell: Je crois comprendre qu'il y a deux ponts privés et le vôtre est le premier point de passage entre les États-Unis et le Canada. Est-ce exact?

M. Dan Stamper: C'est exact, monsieur.

M. Don Bell: Dans son exposé fait le 16 mai, M. Garlock de l'Association des administrations des ponts et des tunnels indiquait qu'ils avaient deux préoccupations.

il a dit :

... Deux domaines du projet de loi qui, comme nous avons expliqué, porteraient préjudice aux administrateurs de point de passage d'une façon qui n'est pas prévue par le projet de loi.

il a dit :

... La première et plus importante question concerne le but d'approuver l'établissement de droits et de frais.

Il a continué pour indiquer l'indépendance de certains membres.

Je suppose qu'un administrateur privé serait plus touché. Quel serait l'effet de cela sur la concurrence, sur l'établissement des droits.

M. Dan Stamper: Comme je l'ai dit dans mon témoignage, ceux qui demandent, par le biais de ce projet de loi, de régir l'établissement des frais et des droits sont aussi nos concurrents. Ils possèdent et exploitent des ponts. Nous sommes très préoccupés par le fait que Transports Canada serait à la fois notre concurrent et notre gouverneur.

Nous souhaitons que les questions de santé, de sécurité et d'uniformité ne posent pas de problème au niveau des ponts, mais ce projet de loi va beaucoup plus loin. Ce n'est pas un projet de loi sur la santé et la sécurité.

M. Don Bell: La partie concernant l'antériorité constitue l'autre aspect. Il me semble que le projet de loi fait référence à l'antériorité, si vous voulez l'appeler ainsi, en ce qui concerne les administrateurs, mais pas les propriétaires. Qu'en pensez-vous?

M. Dan Stamper: Oui. Il y a un article vers la fin du projet de loi qui accorde l'antériorité à l'administrateur. Si vous êtes administrateur le jour avant l'entrée en vigueur de ce projet de loi, vous l'êtes le jour après. Mais il n'y a pas d'antériorité en ce qui concerne les autres questions, et étant donné que nous avons 77 années investies et des centaines de millions de dollars, le projet de loi va plus loin, comme je l'ai dit, que les questions de santé et de sécurité, et cela nous préoccupe.

Si le gouvernement veut l'uniformité de ces questions aux postes frontaliers, nous y sommes favorables et nous oeuvrerons dans ce sens, mais si c'est pour commencer à faire de la micro gestion et à contrôler tous les autres aspects d'une entreprise privée qui est florissante, nous sommes alarmés.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Je constate que vous avez de grandes réticences quant au projet de loi C-3. Votre organisme est-il membre de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels?

[Traduction]

M. Dan Stamper: Oui, nous le sommes et nous rejoignons leurs propos. Ils disent que les questions relatives aux droits sont celles qui recevaient un appui total de la part de leurs membres. C'est la raison pour laquelle ils ne se sont prononcés que sur ces questions et leurs commentaires indiquaient que les propriétaires individuels se présenteraient devant le comité pour dire ce qu'ils pensaient du reste du projet de loi.

[Français]

M. Mario Laframboise: Sauf pour ce qui est des deux modifications qu'elle proposait, l'association semblait d'accord sur ce projet de loi C-3, qui était le suivi du projet de loi C-44, mais vous semblez nous dire qu'il faut tenir de grandes discussions avant de procéder à son adoption. Est-ce que je saisis bien?

• (1150)

[Traduction]

M. Matthew Moroun: Oui, c'est exact. Les représentants de Transports Canada ne m'ont pas rencontré, ni mon père ni aucun membre de ma famille. Je ne me souviens pas leur avoir fait visiter le pont Ambassador et ils ont beaucoup à apprendre sur nos opérations. J'hésiterai beaucoup à opérer quelqu'un sans avoir tous les renseignements le concernant.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vais maintenant m'attarder à certains articles en particulier, parce nous aurons à discuter du projet de loi dans un avenir très rapproché. Je comprends que vous ne soyez pas d'accord sur le paragraphe 23(1), qui se lit ainsi: Nul ne peut, sans l'agrément du gouverneur en conseil, acquérir — notamment par achat — un pont ou tunnel [...]

Vous voulez bien présenter le nouvel acheteur, mais vous ne voulez pas être tenus de faire autoriser l'achat par le gouvernement. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Matthew Moroun: Oui. Le projet de loi C-3 exigerait l'approbation du ministre des Transports pour, par exemple, transmettre mes intérêts du pont à ma famille, à mon fils ou à mes deux filles. Il faudrait aussi l'approbation du ministre des Transports ou du gouvernement pour vendre le pont au plus offrant dans une vente aux enchères, donc cela nuit à la valeur du pont et à l'investissement qu'a fait ma famille depuis 1979. Il y a de graves répercussions financières allant presque jusqu'à une privation des droits.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous avez sûrement une entente. Vous parlez de 1992. Dans l'entente que vous avez actuellement avec le gouvernement fédéral, y a-t-il des clauses qui vous permettraient de transférer ou de vendre quoi que ce soit? Est-ce que cela a déjà été prévu dans les ententes?

[Traduction]

M. Matthew Moroun: Cet accord n'a pas de disposition relative au transfert.

Comme nous pouvons ne pas l'expliquer très bien, l'origine du litige est le fait que ma famille soit devenu propriétaire du pont en 1979. Le ministre de l'Industrie et du Commerce de l'époque estimait qu'une entreprise américaine possédant la moitié canadienne du pont Ambassador était une violation de la Loi sur l'investissement étranger et a cherché à prendre la moitié canadienne du pont par le biais de cette loi.

Le litige a duré plus de 12 ans et a été réglé, à la satisfaction des deux parties, dans un document de règlement par lequel notre entreprise a beaucoup investi et a coopéré. Le litige a été rejeté par les États-Unis et la Cour fédérale du Canada et les deux parties ont continué à très bien s'entendre jusqu'à présent.

M. Dan Stamper: Je dirais que toute la question du litige tournait autour de la propriété et que tout le litige a été rejeté en raison de la question de la propriété. Donc, à notre avis, toutes les préoccupations que nous avons concernant notre possibilité de le posséder, notre possibilité de le commercialiser si nous le voulions étaient réglées. Aujourd'hui, ce projet de loi réveille les mêmes problèmes qui avaient fait l'objet d'un litige judiciaire.

[Français]

M. Mario Laframboise: Si je comprends bien, ce projet de loi met de côté tout ce que vous avez négocié par rapport à la propriété et au transfert au cours des dernières années. On remet en question quelque chose qui est déjà réglé. C'est bien cela?

[Traduction]

M. Dan Stamper: C'est exact, mais plus encore, il vise la micro gestion de notre entreprise en plus de défaire les résultats du règlement de 1992. Le projet de loi s'introduit dans beaucoup domaines auxquels le gouvernement ne s'était jamais intéressé. Nous comprenons bien que lorsque le gouvernement est propriétaire d'un pont, il en a le contrôle absolu. L'esprit et l'objectif du projet de loi nous vise plus que tout autre. Le gouvernement a déjà ces capacités.

• (1155)

[Français]

M. Mario Laframboise: Voici ma deuxième question. J'avais beaucoup de réticence quant à l'article 15, qui stipule qu'on peut « régir les droits que peuvent exiger les propriétaires », donc les tarifs. Comment la tarification fonctionne-t-elle présentement? Devez-vous négocier avec l'Ontario, ou est-ce que vous fixez les tarifs vous-mêmes? Avez-vous une façon particulière de procéder pour ce faire?

[Traduction]

M. Dan Stamper: Nous avons fixé les taux et les avons communiqués au gouvernement fédéral, des États-Unis et du Canada. Auparavant, en cas de plainte, le gouvernement fédéral nous contactait et nous lui donnions des précisions concernant nos droits. Une fois, nous avons repoussé une augmentation de droit au nom du gouvernement que nous avons accepté jusqu'à ce que nous en établissions la raison.

M. Matthew Moroun: Les forces du marché qui contrôlent l'établissement des droits de péage, sont, bien évidemment, le tunnel Detroit-Windsor, notre concurrent pour la circulation automobile. Si notre tarif était exagéré, nous perdriions de la clientèle en leur faveur, et vice versa. Et puis, bien sûr, en ce qui concerne la circulation de véhicules commerciaux, le pont Blue Water de Sarnia est notre plus grand concurrent pour la circulation des camions, ainsi que les autoroutes à péage de l'Ohio et de la Pennsylvanie, pour les réseaux routiers aux États-Unis, vers New York et la Nouvelle-Angleterre.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci beaucoup, messieurs, d'être venus. Ces installations que vous possédez présentent un vif intérêt pour ma municipalité et ma circonscription, qui a pendant de nombreuses années subi les effets des opérations et de la gestion du trafic, lesquelles ont aussi une forte incidence sur la qualité de vie des particuliers.

La première question que j'aimerais poser concerne un important enjeu qui a été soulevé récemment, à propos des matières dangereuses qui passent votre pont. Est-ce que vous permettez le passage de matières dangereuses? Deuxièmement, pouvez-vous nous dire quand est-ce la dernière fois qu'a eu lieu un exercice pratique pour déterminer comment se feraient le nettoyage ou les mesures d'atténuation en cas de déversement de matières dangereuses? Peut-être pourriez-vous nous dire lesquelles, en fait, passent par vos installations, parce que les médias en ont parlé, et la rumeur veut que tout passe, du carburant pour aéronef à l'alun. Peut-être pourriez-vous commencer par là, si vous voulez bien.

M. Dan Stamper: L'histoire des matières dangereuses est diffusée par diverses personnes qui essaient de faire passer un message à Windsor, et je suis sûr que vous le savez, comme quoi nous permettons le passage de l'alun, une matière qu'on retrouve dans l'eau potable de Windsor, et que vous appelez une matière dangereuse qui traverse le pont. Nous permettons le passage de tensionneurs de ceinture de sécurité, de coussins gonflables pour les voitures. Nous ne permettons pas le passage de matières inflammables, explosives, et d'autres encore.

La situation dont vous parlez, c'est l'alun, et c'était pour le compte de la Ville de Windsor, qui l'utilise pour son usine d'épuration de l'eau. Cette matière ne présente pas de danger pour notre pont, ni pour l'eau. Aucun des problèmes dont vous parlez n'a été recensé. Par contre, Douanes Canada, qui réglemente tout ce qui passe la frontière nous ont dit, ainsi qu'au public, que les marchandises qui traversent la frontière sont toutes légitimes.

Tout cela pour dire que toutes ces déclarations incendiaires au sujet des matières dangereuses, vous le savez et je pense que la Ville de Windsor le sait, sont fausses.

M. Brian Masse: Est-ce que vous avez eu des discussions avec le service des incendies de la Ville de Windsor ou avec toute autre équipe d'intervention d'urgence? Quand est-ce la dernière fois qu'il y a eu une véritable formation à l'intervention d'urgence dans vos installations?

M. Dan Stamper: Je ne pourrais répondre de façon précise, mais lorsque la direction de Douanes Canada nous a demandé de fournir une formation quelconque, nous l'avons fait.

J'ai l'impression que reprenez les propos du journal. Le syndicat veut faire quelque chose à Windsor. Nous disons « Allez voir vos dirigeants, envoyez-les nous voir et nous réglerons cela. » Nous avons toujours traité avec la direction de Douanes Canada, chaque fois qu'ils ont voulu obtenir quelque chose de nous.

• (1200)

M. Matthew Moroun: Donc nous n'allons pas contourner la direction.

M. Dan Stamper: Skip vient de me remettre une note. On est actuellement en train de planifier cela avec la direction de Douanes Canada.

M. Brian Masse: Je m'étonne seulement qu'il ait fallu si longtemps pour finir par faire quelque chose. Une autre chose, c'est que nous n'avons toujours pas de plan officiel de prêt.

Je vais passer à la question du processus de DRI Canada, et vous avez dit, c'est vrai, qu'une date a été fixée pour la décision, là-dessus, à la législature d'État du Michigan, mais le financement n'a pas été arrêté parce que les modifications n'ont pas encore été tout à fait adoptées. Il y a certainement d'autres étapes à franchir, et vous avez raison, il s'agit d'argent, et non pas de processus politique actuellement.

DRI Canada a reconnu que l'augmentation de la capacité de vos installations n'est pas dans l'intérêt de la planification globale, ni la meilleure solution pour augmenter le service et, pour diverses autres raisons, ce n'est pas le choix qui a été fait. Est-ce que vous dites vraiment que vous allez de l'avant avec votre projet d'expansion, contre l'avis de DRI Canada et à l'encontre de la volonté de la municipalité, qui a bien dit ne pas vouloir de ces installations jumelles?

M. Dan Stamper: Permettez-moi de préciser d'abord que l'étude de DRI Canada a conclu que le jumelage du pont du côté américain est la meilleure proposition et que c'est la bonne solution.

Du côté canadien, les partenaires de l'étude de DRI Canada ont construit un centre commercial de 80 acres en plein milieu d'une collectivité, ce qui a provoqué un soulèvement. Nous n'avons jamais eu l'intention...

M. Matthew Moroun: C'est à nous qu'ils l'ont attribué.

Mr. Dan Stamper: Ce n'est pas nous qui l'avons planifié.

L'étude de DRI Canada, du côté canadien, a conclu qu'il serait le plus avantageux de doubler le pont Ambassador. Alors n'allez pas prétendre qu'elle a conclu autre chose.

La perspective canadienne, formulée par Transports Canada et l'Ontario, était « Nous ne voulons pas doubler le pont; nous voulons en faire un autre à un mille vers l'ouest ».

M. Brian Masse: C'est néanmoins une étude conjointe. Alors ils ont convenu, en faisant une étude conjointe, de parvenir à une décision.

M. Dan Stamper: C'est une étude conjointe contrôlée par Transports Canada jusqu'ici, et c'est pourquoi le Michigan a suspendu le financement.

M. Brian Masse: Eh bien, c'est une étude conjointe et un arrangement qui est parvenu à un terme.

En ce qui concerne le péage, le tarif et tout cela, quel est le montant des recettes annuelles de votre pont actuel? Vous avez bien dit qu'ils n'ont obtenu aucun fonds public pour son exploitation, mais il reste qu'un budget annuel est fourni pour les agents des douanes qui sont sur place. Je pense que l'année dernière, c'était de l'ordre de 13 millions de dollars. Je ne sais pas ce que c'est du côté américain. Mais au sujet du tarif du péage, comment pouvez-vous justifier qu'il soit supérieur à, disons, celui du pont Blue Water, étant donné que vous avez des agents des douanes?

Et ce n'est pas simplement qu'il y a un service de traversier pour les matières dangereuses en aval, qui assume ses frais d'exploitation, alors c'est une question de concurrence. Mais quelles sont les recettes annuelles de votre pont?

M. Dan Stamper: Est-ce que vous pourriez reposer la question pour que je puisse m'assurer d'y répondre correctement?

M. Brian Masse: Oui. Quelles sont les recettes annuelles de vos installations de péage? Comment justifiez-vous les droits perçus, étant donné que vos concurrents, ailleurs, demandent moins cher?

M. Dan Stamper: Tous nos concurrents ont des agents des douanes aux postes frontières. Nous fournissons gratuitement toutes les installations au Canada pour travailler à notre pont, tous leurs bureaux, leurs kiosques et les travaux d'entretien, et toutes les installations — à nos frais, à 100 p. 100. Ce qu'ils demandent, nous le construisons et le leur fournissons — après impôt, 100 p. 100. Donc, le seul qui doit payer pour les agents des douanes est un service de traversier qui fonctionne pendant certaines heures de la journée, cinq jours par semaine. Je ne connais pas leur situation. J'ai aussi appris que des poursuites ont été engagées en rapport avec cela.

Pour revenir à nos recettes, en tant que compagnie privée, je ne tiens pas vraiment à vous donner une réponse maintenant, mais plus tard, si vous voulez nous parler, je vous répondrai volontiers, monsieur Masse.

Pour ce qui est de la stabilité financière, le pont Ambassador a eu un fonctionnement positif et stable, des finances positives et stables, et nous avons fourni à Douanes Canada les meilleures installations qui existent au pays.

Les questions que vous soulevez doivent être discutées en dehors de ce comité, si vous le voulez, et j'y répondrai volontiers.

● (1205)

M. Brian Masse: Merci.

Le président: Monsieur Fast.

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

Je voudrais féliciter la délégation. Il est encourageant de vous entendre dire que le secteur privé a encore un rôle à jouer dans la prestation de services, l'exploitation d'installations qui, normalement, relèveraient des instances publiques. C'est encourageant. Je suis heureux que ce soit rentable pour vous, et que vous puissiez fournir ces services.

Je ne pense pas que ce comité et cette loi cherchent à vous réglementer à l'excès, bien qu'il semble que ce soit ce qui vous inquiète.

J'aimerais revenir à l'entente de règlement dans le litige entre le gouvernement fédéral et vous. Si je comprends bien, selon vous, en vertu de ce règlement, vous deviez construire des installations douanières. C'est bien cela?

M. Matthew Moroun: C'est ce que prévoyait l'entente de règlement, et c'est ce qui a été fait.

M. Ed Fast: Est-ce que vous seriez d'accord avec moi que la *Loi sur les douanes* exige que toute installation qui perçoit des droits doit avoir des installations douanières?

M. Matthew Moroun: C'était un agrandissement de 180 degrés, et un nouvel emplacement pour des installations, sur plus de 30 acres aussi, monsieur.

M. Dan Stamper: Ce dont nous avons convenu, dans cette entente — c'est moi qui l'ai négociée — était qu'on prenne une feuille vierge et qu'on recommence à zéro avec le Douanes Canada, et qu'on y mette des choses qui n'existaient nulle part ailleurs à ce moment-là; qu'on crée un site d'essai ou un projet-pilote, si on veut, au Canada, pour ce qui était à l'époque des installations de pointe pour les douanes. Nous avons fait bien plus que le nécessaire pour créer un projet-pilote de pointe pour le Canada.

Depuis ce moment-là, nous avons investi des dizaines de millions de dollars en plus de cette entente pour que ces installations puissent continuer de faire face à n'importe lequel des problèmes que peut avoir le Canada à la frontière.

M. Ed Fast: Alors, ce que vous suggérez, c'est en fait que, même s'il était prévu que vous deviez fournir des installations douanières, celles que vous avez fournies étaient nettement supérieures aux besoins de base. C'est bien cela?

M. Dan Stamper: Absolument.

M. Matthew Moroun: Oui, monsieur.

M. Ed Fast: Ma deuxième question concerne l'inspection de vos installations. Je suppose qu'il y a des inspections annuelles, sinon semestrielles?

M. Dan Stamper: Il y a des inspections annuelles.

M. Ed Fast: Est-ce que vous pourriez me donner une brève description de la manière dont elles se déroulent? Quand ont-elles lieu? Est-ce que le gouvernement fédéral y a un rôle?

M. Dan Stamper: Oui, et quoi que vous puissiez voir toujours dans les journaux, à propos de l'histoire du pont, nous transmettons les rapports de ces inspections annuelles au gouvernement fédéral. De fait, il envoie quelques personnes tous les ans pour examiner ce rapport d'inspection et passer un moment avec notre personnel d'entretien pour voir ce que nous avons fait et ce que nous devons faire.

Nous essayons de ne pas livrer nos combats dans les médias, parce qu'ils appartiennent à d'autres et que nous ne pouvons pas contrôler cela, mais nous remettons les rapports de ces inspections annuelles. Elles sont effectuées par des ingénieurs de l'extérieur que nous embauchons pour une durée de cinq ans, et ils viennent pendant cinq ans faire les inspections.

Alors, quoi que vous lisiez dans les journaux, le gouvernement du Canada voit ces rapports, pose des questions sur eux, et fait un suivi de ce que nous faisons.

M. Ed Fast: Et à ce que vous sachiez, le gouvernement canadien a toujours accepté vos rapports d'inspection et en a été satisfait?

M. Dan Stamper: C'est ce que j'ai compris.

M. Ed Fast: Merci. C'est tout ce que j'avais à demander.

Le président: Monsieur Hubbard.

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

Pour revenir sur ces questions, théoriquement, le pont prend de l'âge. Combien de temps lui reste-t-il, étant donné son âge et les importants investissements qu'il faudra faire qui, selon ce projet de loi, devront être autorisés par notre gouvernement? Est-ce que ce serait une trentaine d'années, ou...?

M. Dan Stamper: Nous avons demandé une approbation au point de vue environnemental au milieu de 2004 pour construire d'autres voies d'accès au-dessus de l'eau, et ce processus environnemental est en cours. Nous avons eu des réunions il y a environ un mois, avec tous les organismes, des États-Unis et du Canada. Il se trouve que l'un de ces organismes qui examinent notre processus, pour obtenir l'autorisation d'ajouter des voies pour traverser la frontière, est Transports Canada.

Mais nous voulons construire — et je remettrai volontiers une copie de ceci aux membres du comité — des voix additionnelles au-dessus de l'eau pour pouvoir fermer l'ancien pont et le rénover pour qu'il soit conforme aux normes en vigueur actuellement. C'est un

élément de ce que nous demandons. C'est l'un des sujets des discussions que nous avons eues...

• (1210)

L'hon. Charles Hubbard: Je ne veux pas vous presser, mais nous n'avons que cinq minutes.

Nous avons dit que depuis 1999, la circulation a baissé de 30 p. 100. Vous avez donné certaines raisons pour l'expliquer, mais je pense que la compétition en est une autre. Vous avez dit que vous fonctionnez actuellement à 50 p. 100 de votre capacité, et pourtant les transporteurs canadiens diraient qu'ils y a d'importantes raisons à cela, relativement au pont et à la congestion de la circulation traversant la ville de Windsor. Vraiment, ce que vous dites, c'est que c'est une contrainte extérieure, et non pas un problème de fonctionnement du pont, mais plus important encore, de fonctionnement des douanes des deux côtés du pont.

Dans votre présentation d'aujourd'hui, j'ai l'impression que vous ne parlez pas seulement que du projet de loi C-3, mais aussi de l'examen d'autres alternatives au transport, qu'envisagent sérieusement les Canadiens et les gens de l'autre côté de la frontière.

Je pense qu'avec les années, vos installations ont été précieuses à l'industrie canadienne. Sans elles, la ville de Windsor ne serait probablement pas ce qu'elle est aujourd'hui. Mais quand on pense à la concurrence, j'ai l'impression qu'un groupe d'investisseurs, que ce soit une famille ou d'autres investisseurs... je sais que si j'étais dans cette position, je m'en inquiéterais beaucoup.

J'espère que dans votre présentation d'aujourd'hui, vous ne déformez pas les deux enjeux dont nous traitons. L'un concerne les transports sur tous les ponts internationaux, par opposition à votre propre économie privée et au fait que vous voulez préserver une industrie ou une entreprise viable pour l'avenir. Je me demande si nous pourrions scinder ces deux enjeux. Est-ce que vous pourriez indiquer au Comité les deux ou trois principaux obstacles que pose pour vous le projet de loi?

Le projet de loi C-3 est certainement un projet de loi très lourd. Mais quels sont les trois principaux éléments qui font abstraction ou ne tiennent pas compte de la possibilité de concurrents futurs, qui semble être une véritable possibilité au Canada, et à mon avis aux États-Unis aussi. S'il y avait ces concurrents, il me semble que le nombre de véhicules serait réduit, disons, de 40 ou 50 p. 100 — je ne sais pas exactement. Mais à quel point ne pourriez-vous plus fonctionner comme compagnie si cette concurrence devenait trop forte? Je pense que c'est quelque chose à quoi nous devons penser pour l'avenir de ce Comité.

Peut-être n'avons-nous pas le temps d'entendre tout cela maintenant, mais il me semble qu'en tant que compagnie, vous devriez en parler à notre comité, pour qu'il puisse y réfléchir.

M. Dan Stamper: Permettez-moi de répondre à une partie de vos questions, monsieur.

En ce qui concerne les concurrents, nous ne craignons pas la concurrence; il y en a aujourd'hui même. Ce qui nous inquiète, c'est que les gens qui régissent nos demandes, qui régissent nos opérations, qui régissent tout ce que nous proposons de faire à notre pont, sont ces gens mêmes qui veulent aussi nous faire concurrence. Il y a un conflit inhérent, et c'est ce qui nous inquiète.

Nous n'avons pas peur de la concurrence. Nous faisons concurrence au tunnel. Nous faisons concurrence au traversier. Nous faisons concurrence au pont Blue Water. Et comme nous disait Matt Moroun, et c'est difficile à comprendre, nous faisons concurrence à l'autoroute à péage qu'il y a entre la côte Est et l'Ohio, parce que certains transporteurs passent par le poste de Buffalo, traversent le Canada, et reviennent aux États-Unis pour couper le trajet. Nous n'avons pas peur des compétiteurs.

L'hon. Charles Hubbard: Donc, pour ma propre gouverne... et celle du Comité, ce n'est pas la concurrence qui vous inquiète; c'est le projet de loi. Je peux certainement vous comprendre, mais je pense que cela va plus loin. Nous devons examiner la question.

J'aimerais entendre vos trois ou quatre principaux arguments, ou ce que vous suggérez comme modifications au projet de loi. Est-ce que nous pourrions avoir 50 autres ponts en plus du vôtre? Je ne sais pas.

Merci, monsieur le président.

•(1215)

Le président: Merci.

Je demanderais à M. Stamper d'aller vous voir plus tard, ou de vous remettre quelque chose par écrit.

M. Dan Stamper: Nous vous fournirons volontiers des renseignements supplémentaires et répondrons à toutes autres questions que pourraient avoir les membres du Comité.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour, monsieur Stamper. Bonjour, monsieur Moroun.

Je comprends votre préoccupation au sujet du fait que la loi prévoit que le gouvernement régira les tarifs exigés sur les ponts, surtout que le gouvernement pourrait exiger qu'on augmente la circulation sur un pont en réduisant les tarifs, par exemple. Vous dites que vous fonctionnez actuellement à 50 p. 100 de votre capacité. Si on pouvait vous démontrer, au moyen d'études, qu'une réduction des tarifs ferait augmenter la circulation et que, par conséquent, vous ne perdriez pas d'argent, est-ce que cela pourrait être une solution acceptable pour vous?

[Traduction]

M. Matthew Moroun: Monsieur, ma réponse est qu'en 77 d'histoire de notre pont, les forces du marché ont déterminé les droits. Si nous les augmentons trop, nous perdons de la clientèle et des revenus. Si nous les mettons trop bas, dans une situation extrême, nous pourrions engorger le pont ou ne pas avoir assez de revenus pour couvrir nos frais.

Nous faisons face quotidiennement à la concurrence du tunnel Détroit-Windsor, du pont Blue Water et des autoroutes à péage des États-Unis vers la côte Est. Nous sommes très conscients, comme le sont les deux postes-frontière, de l'écart entre leurs droits et les nôtres, et de la circulation qui passe par eux par rapport à nous. La Bridge Tunnel Operators Association publie tous les mois un relevé de la circulation. Transports Canada les voit. Tout le monde les voit.

Les gens luttent tous les jours pour prendre une part du marché, dans notre industrie, alors j'aimerais bien que les choses en restent là où elles sont, parce que depuis 77 ans, nous avons eu beaucoup de succès.

[Français]

M. Robert Carrier: Si, dans une manifestation de bonne foi, le gouvernement vous imposait une réduction de tarifs en s'engageant à vous rembourser les pertes encourues, est-ce que ce serait acceptable pour vous?

[Traduction]

M. Matthew Moroun: Vous avez raison. Si le gouvernement devait intervenir sur le montant des droits, il y aurait une baisse de revenu qu'il faudrait compenser.

J'aimerais bien savoir pourquoi ils voudraient nous faire ainsi du tort.

M. Dan Stamper: J'ajouterais que le système actuel a été, jusqu'ici et continue d'être payé par les utilisateurs. Nos opérations ne sont pas subventionnées, comme peuvent l'être celles d'autres ponts. Encore aujourd'hui, les taux du marché contrôlent le montant des droits, et aux taux actuels, nous sommes devenus le poste-frontière le plus achalandé. Je pense que c'est pour deux raisons, soit le service que nous donnons à notre clientèle et notre réaction à tout problème qu'elle porte à notre attention. Nous offrons un excellent service à nos clients.

M. Matthew Moroun: À ce propos, on ne parlera jamais assez du service en ce qui concerne les délais d'attente et l'infrastructure et les installations adéquates. Comme vous le savez, les chauffeurs commerciaux sont payés à l'heure ou au mille. Le coût du chauffeur et du camion est de plus de 50 \$ de l'heure. En tant qu'exploitant de ponts, si on peut faire ce camion passer votre pont plus vite que le reste, en ayant des installations et des ressources d'inspections douanières supérieures à ce qui est exigé, alors évidemment, on peut augmenter sa part du marché, et augmenter la demande pour ce pont-là. C'est ce que nous essayons de faire tout le temps.

Nous avons érigé plus de zones d'inspection et de kiosques d'inspection douanière que tous les autres postes-frontière réunis depuis les événements du 11 septembre.

•(1220)

[Français]

M. Robert Carrier: Vous sembliez dire que vous étiez d'accord sur la loi, puisque le gouvernement assumait la responsabilité pour des raisons de sécurité, mais que la loi allait trop loin.

Le problème qui se présente n'est-il pas attribuable au fait que vous soyez un propriétaire privé plutôt qu'une entreprise publique?

[Traduction]

M. Dan Stamper: Nous avons clairement établi que nous appuyons les éléments de la santé et de sécurité. Nous appuyons ce que le gouvernement veut faire à ce propos. Nous sommes convaincus de faire plus que cela actuellement, comparativement à tous les autres postes-frontière. Nous avons des gardiens armés des deux côtés de la frontière, 24 heures sur 24. Aucun autre poste-frontière ne fait cela. Nous le faisons à nos frais; et ce depuis le 12 septembre 2001.

Nous avons clairement dit que nous ne voyons pas de problème avec les questions de sécurité et de santé dont traite le projet de loi. Ce qui nous pose un problème dans ce projet de loi va plus loin que cela.

Le président: Avant d'aller plus loin, avez-vous augmenté les droits, puis été forcé de les réduire?

M. Dan Stamper: Nous avons eu un problème dans les années 1980. Nous avons augmenté les droits des migrants, et nous avons dû les suspendre pendant environ trois mois, pour les justifier... Je ne peux pas me rappeler.

Le président: C'était plus une question de processus qu'autre chose.

Mr. Dan Stamper: C'est bien cela. Nous l'avons justifié, puis mis en vigueur.

Le président: Monsieur Blaney.

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

Nous discutons de la sûreté et de la sécurité. Je me demandais si depuis le 11 septembre, on avait évalué le risque pour le pont.

M. Dan Stamper: La réponse est oui. Je pense que c'est le 12 ou le 13 septembre que des spécialistes de la sécurité sont venus mettre en place nos propres mesures de sécurité pour protéger le pont. Nous avons créé tout un département pour travailler avec ces organismes. L'un de nos employés rencontre des représentants de tous les organismes des États-Unis et du Canada en matière de sécurité.

Nous continuons de faire ce que nous estimons important. Nous avons fermé les routes autour du pont du côté des États-Unis. Nous l'avons clôturé; sous le pont, nous avons dorénavant des lumières et des caméras, que nous avons installées à nos frais.

Je pense que nous avons fait plus que quiconque à un poste frontière nord-américain pour protéger notre pont. Nous avons engagé des ingénieurs afin de trouver des moyens de protéger certaines pièces du pont. Nous ne rendons pas ces informations publiques. Nous espérons ne pas avoir à le faire, mais nous continuons de faire ce qui nous semble pertinent.

M. Steven Blaney: Je comprends que vous ne vouliez pas rendre ces évaluations publiques, mais seriez-vous prêt à les divulguer à Transports Canada, l'autorité en la matière, pour que tout soit... ?

M. Dan Stamper: Oui. Les gens de Transports Canada siègent à des comités de sécurité créés depuis le 11 septembre, dont nos membres font aussi partie.

M. Matthew Moroun: Dan, vous pouvez me corriger, mais je ne crois pas que les gens de Transports Canada sont déjà venus nous parler de ces mesures au pont, mais c'est avec plaisir que nous les en informerions, que nous travaillerions avec eux et que nous collaborerions avec eux s'ils le souhaitaient.

M. Steven Blaney: Ce projet de loi a été adopté à l'unanimité à la Chambre, par les différents partis. À ce moment-là, il y a eu des discussions sur les coûts de mise en oeuvre du projet de loi, mais si vous avez des réserves particulières sur le projet de loi — et je pense que M. Hubbard a fait une remarque constructive —, je pense que notre comité aimerait bien en avoir la liste.

Nous avons entendu le membre de votre association qui a parlé avant vous soulever le problème des frais. Nous avons également reçu de l'information de Standard & Poor's, selon qui il ne serait pas vraiment inquiétant que vous apportiez des modifications et que vous investissiez en ce sens; le projet de loi n'aurait pas de grande incidence sur vous.

Je ne sais pas si vous voulez vous exprimer à ce sujet, mais...

•(1225)

M. Dan Stamper: Notre association s'est exprimée sur les enjeux financiers et a dit que tous les membres considéraient que ce projet de loi se répercuterait sur notre capacité de financement. Je pense

qu'ils ont fourni quelques lettres au comité à cet égard, et nous avons décidé de laisser l'association vous en parler.

Notre position sur le projet de loi — et si le comité le demande, nous l'exposerons plus en détail — c'est que les éléments du projet de loi concernant la santé, la sûreté et la sécurité ne posent pas problème. Toutefois, je pense qu'une entreprise privée qui investit son propre argent dans ses installations, sa propriété et ses taxes foncières devrait être exclue de l'application de la plupart des autres dispositions de ce projet de loi.

M. Steven Blaney: Même si vous êtes propriétaire du pont, je pense que nous avons des obligations envers les conseils de santé et de sécurité, donc je suppose que vous seriez prêt à partager l'information sur la santé et la sécurité pour veiller à ce que toutes les installations soient en ordre. Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire qu'il y a une lacune réglementaire, c'est d'ailleurs pourquoi ce projet de loi est là, parce qu'il y a comme un trou dans la loi que nous devons combler. Je pense que c'est le principal objectif de ce projet de loi.

M. Dan Stamper: Nous acceptons les dispositions sur la langue, la santé, la sécurité et la sûreté. Nous ne nous en plaignons pas du tout; il doit y avoir des règles uniformes aux frontières dans ces domaines. C'est toutes les autres questions, qui représentent 80 p. 100 du contenu du projet de loi, qui nous dérangent. En tant qu'entrepreneurs privés, nous ne souhaitons pas être exclus de l'application des dispositions en matière de santé, de sûreté et de sécurité, mais de toutes les autres dispositions sur la propriété.

M. Steven Blaney: Eh bien, je pense que si vous pouviez nous donner des exemples précis, ils seraient plus que bienvenus au comité. C'est le travail du comité de les examiner.

M. Dan Stamper: Nous vous demandons respectueusement le droit de le faire et d'envoyer des renseignements supplémentaires au comité.

Le président: Je vous dirai que si vous pouviez les envoyer au greffier ou à moi, nous ne manquerons pas de les faire parvenir à tous les députés.

M. Dan Stamper: Merci.

Le président: Monsieur Scott.

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

Je crois comprendre la nature de vos réserves ou de vos préoccupations, mais je pense que vous pouvez aussi comprendre que nos intérêts et les vôtres ne sont pas nécessairement tout à fait les mêmes. Nous pouvons donc laisser de côté les questions de santé et de sécurité; tout le monde semble s'entendre pour dire que ce sont des attentes raisonnables.

Je serais curieux de savoir quel pourcentage de l'industrie dont vous considérez faire partie est public et quel pourcentage est privé. Je me doute bien que vous ne le savez pas avec exactitude, mais vous en avez sans doute une meilleure idée que moi.

M. Matthew Moroun: Je ne sais pas quel en est le pourcentage, mais toute l'industrie est publique, sauf nous. Il y a un petit pont privé. Mais comme vous l'avez mentionné, pour ce qui est de l'ampleur du secteur privé, ce n'est que nous.

L'hon. Andy Scott: Donc concernant les réserves que vous avez exprimées sur la valeur de votre bien et la justice dans tout cela, vous compreniez certainement, lorsque vous vous êtes lancés dans cette affaire, que vous vous engagiez dans une voie presque exclusivement publique et que vous étiez l'exception, bien que nous ayons tendance à établir de plus en plus de partenariats publics-privés, comme quelqu'un l'a dit. En règle générale, c'est tout de même encore du domaine public. Par conséquent, lorsque vous avez fait votre analyse de rentabilisation, vous deviez comprendre, en vous lançant dans cette aventure, que ce type de règlement pouvait être adopté un moment donné.

M. Matthew Moroun: Bien sûr, monsieur, tout cela est très public. De notre point de vue, non seulement le reconnaissons-nous, mais nous collaborons avec des centaines d'agents des douanes et de l'immigration canadienne à l'entrée et à la sortie du pont tous les jours de la semaine et nous nous percevons comme des partenaires. Sans eux, ce pont ne serait pas fonctionnel. Nous comprenons que nous devons travailler avec beaucoup d'organismes publics. Mais à l'origine du pont et selon la loi qui le régissait au Parlement à ce moment-là, en échange du risque que l'entrepreneur privé assumait sur le plan de ses finances, de sa réputation et de son existence même pour construire ce pont, le gouvernement lui promettait un droit perpétuel.

Nous respectons la loi d'origine et aimerions que les choses restent ainsi. Tant que nous continuons de faire du bon travail — et je pense que les chiffres parlent d'eux-mêmes —, nous aimerions continuer d'administrer notre entreprise comme une entreprise privée. Reconnaissons-nous dans nos activités quotidiennes que nous devons travailler avec le gouvernement? Absolument. Nous ne pourrions pas faire ce travail sans lui. Mais pour ce qui est de la nature privée de notre entreprise, si le gouvernement respectait cette promesse originale de perpétuité, notre droit de demeurer une entreprise privée ne devrait pas être compromis.

• (1230)

M. Dan Stamper: J'aimerais ajouter que la plupart des autres passages publics étaient privés ou qu'ils ont été construits par l'entreprise privée et que c'est en raison de problèmes financiers que le gouvernement a dû les reprendre et les maintenir financièrement, les rendant publiques du même coup. Lorsque notre pont a été confronté à la faillite en raison de la Dépression, le gouvernement n'est pas intervenu; les entrepreneurs privés ont dû se réorganiser et trouver des fonds pour continuer.

L'hon. Andy Scott: Tout dépend vraiment de la mesure dans laquelle le gouvernement, en protégeant ses intérêts dans le projet de loi ou en protégeant ce qu'il considère comme ses intérêts, entre en conflit avec vos droits à la perpétuité dans l'exécution du projet de loi. Si le gouvernement du Canada affirme que si vous voulez modifier votre titre de propriété, il estime avoir le droit d'avoir son mot à dire, cela diminue évidemment la valeur de votre bien, puisque cette disposition serait imposée à vous successeurs.

Il faut donc nous demander simplement si le gouvernement en a le droit. Je dirais que ce ne devrait pas être perçu, au moins... Ce n'était peut-être pas le cas au début, mais je ne crois pas que ce soit inconcevable.

M. Dan Stamper: Je crois qu'il est injustifié que le gouvernement ait le droit de refuser un acheteur potentiel pour une raison ou une autre, y compris parce qu'il est Américain. S'il veut avoir le droit, par loi au règlement, d'interdire la vente à une personne qui n'a pas les compétences requises ou qui présente un risque pour la sécurité du Canada, je ne crois pas que cela nous pose problème. Cependant,

selon le libellé du projet de loi, n'importe quel acheteur devrait être approuvé par le gouvernement.

Le président: Merci.

En raison de contraintes de temps, j'ai demandé à M. Storseth et à M. Jean de partager leur temps, si le comité est d'accord.

Monsieur Storseth.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais préciser une chose dont on a parlé un peu plus tôt. Ce projet de loi a en partie pour but de combler les lacunes laissées dans le projet de loi C-44 et les projets de lois connexes avant lui.

Nous parlons notamment des rapports d'inspection annuels. Sont-ils envoyés au gouvernement? Le gouvernement reçoit-il copie de ces rapports d'inspection?

M. Dan Stamper: Chaque année, des employés du gouvernement viennent au pont, examinent nos rapports d'inspection, puis nous posent des questions. C'est pourquoi ils sont là deux ou trois jours. Nous ne leur remettons pas de copie des rapports d'inspection pour qu'ils les rapportent à Ottawa.

M. Brian Storseth: Quel serait le problème?

M. Dan Stamper: En tant qu'entreprise privée, nous nous méfions des poursuites où des autres questions entourant ce que nous faisons et la nature de nos inspections.

M. Matthew Moroun: Nous avons de quoi nous agiter concernant Transports Canada, parce qu'il serait très probable qu'il soit notre principal concurrent. Comme toute autre entreprise... Imaginez un peu que vous administriez une entreprise de pièces d'auto, par exemple, que le gouvernement décide de créer son entreprise de pièces d'auto, puis de réglementer aussi tout le secteur. Vous seriez très frustré de devoir lui divulguer des renseignements commerciaux de nature exclusive.

Nous leur montrons nos rapports d'inspection lorsqu'ils viennent au pont, et il peuvent les commenter. Ils n'y ont jamais relevé de problèmes. Je ne sais pas comment les choses fonctionneraient s'ils en relevaient. Cependant, nous n'allons pas divulguer des renseignements commerciaux de nature exclusive à des concurrents potentiels.

• (1235)

M. Dan Stamper: De plus, les ingénieurs indépendants qui effectuent notre inspection annuelle remettent un certificat au gouvernement, qui le reçoit, sur l'état du pont.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci beaucoup.

En tant que propriétaire d'entreprise du Nord de l'Alberta, j'ai participé à beaucoup d'entreprises. En fait, j'ai obtenu mon autorisation d'exercer le droit et j'ai fait immédiatement des pressions sur le gouvernement pour qu'il ferme toutes les écoles de droit, parce que je ne voulais pas qu'il y ait plus d'avocats pour pouvoir facturer ce que je voulais pour mes services. Mais cela n'a pas fonctionné : c'est pourquoi je suis ici aujourd'hui.

Je sais qu'il y a quelques semaines, vous êtes allés aux États-Unis rencontrer les membres de la Detroit River International Crossing Commission. Vous êtes ici aujourd'hui pour vous exprimer sur ce projet de loi. Je comprends votre position; vous appliquez une stratégie très capitaliste. Mais n'êtes-vous pas d'accord avec moi qu'il y a un goulot d'étranglement, que nous avons des problèmes de circulation à la frontière dans votre région?

M. Dan Stamper: Pas à Windsor-Detroit, pas depuis que nous avons ouvert les postes supplémentaires au milieu de 2004. Ces ralentissements de la circulation sont terminés. Sauf de façon périodique, lorsqu'il y a un problème de sécurité aux douanes et qu'elles arrêtent un camion pour radiation, il n'y a plus de retards. Je vais vous envoyer un communiqué de la police de Windsor qui affirme que lorsque nous avons ouvert ces quatre postes, les retards sont disparus.

M. Matthew Moroun: Il arrive qu'il y ait des ralentissements de la circulation à l'entrée du Canada. Comme nous l'avons dit, nous avons construit des postes d'inspection supplémentaires pour Douanes Canada. Les douaniers du Canada sont très bons, mais l'un des grands problèmes, c'est qu'ils ne sont simplement pas assez nombreux. Il arrive donc souvent que le trafic soit ralenti à l'entrée du Canada lorsque les feux sont rouges aux postes de douanes où il n'y a pas de personnel.

M. Dan Stamper: J'ajouterais que nous avons des caméras vidéo qui filment la situation en temps réel et que je peux vous envoyer l'adresse du site Web où l'on peut voir en temps réel ce qui se passe au pont 24 heures par jour.

M. Brian Jean: Votre position devant la Chambre législative et le Sénat du Michigan était très dure, à mon avis. J'essayais de deviner quelles étaient vos questions et vos commentaires, mais il semble, en gros, qu'ils vont établir leur prochain passage à Detroit. Je dois dire, étant donné que les micros ne captent pas les hochements de tête, que le député de Windsor pense certainement qu'il y a là un immense goulot d'étranglement.

Encore une fois, vous avez pris une position très négative devant la Chambre législative et le Sénat du Michigan sur l'établissement d'un passage dans votre région. N'est-ce pas exact?

M. Dan Stamper: Non. Nous étions très négatifs parce que comme nous l'avons dit ici aujourd'hui, les personnes qui gouvernent nos installations et nos activités dirigent également une étude pour créer leur propre pont à un mille de distance du nôtre. Même après avoir conclu dans leur propre étude que la bonne chose à faire était de doubler le pont Ambassador, ils ont retiré cette option de la liste en raison de l'objection de Windsor d'ajouter une place de 80 acres à côté du pont Ambassador, parce que Windsor s'y objectait. Il serait donc faux de dire que nous avons fait une déclaration dure, je n'ai dit rien d'autre que ce que j'ai dit ici et je suis tout disposé à fournir une copie de mon témoignage au comité.

M. Brian Jean: En effet, j'apprécierais beaucoup que vous en remettiez une au comité. De plus, seriez-vous prêt à nous remettre l'évaluation du risque qui a été effectuée sur votre pont?

M. Dan Stamper: Oui.

M. Brian Jean: Merci beaucoup.

C'était mes questions, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Jean.

Cela conclut la discussion, à moins que quelqu'un ait une courte observation à faire à nos témoins.

Monsieur Masse, brièvement.

M. Brian Masse: J'ai une question sur la concurrence. Combien de vos autres entreprises utilisent votre installation pour traverser la frontière?

M. Dan Stamper: Que voulez-vous dire par nos « autres entreprises »?

M. Brian Masse: Vos entreprises de transport et les autres.

M. Dan Stamper: Je dirais que les nôtres, comme celles de tous les autres, traversent la frontière en fonction de la distance à parcourir et du temps. Notre installation est utilisée par certaines de nos sociétés de camionnage, tout comme le pont Blue Water, le bateau et le tunnel. Nous n'utilisons pas que notre pont. Nos sociétés de camionnage n'utilisent pas exclusivement notre pont.

● (1240)

M. Brian Masse: Vous ne savez donc pas combien de vos propres véhicules traversent votre pont.

M. Dan Stamper: Je ne le sais pas aujourd'hui. Si vous voulez le savoir, je peux vous aider. Voici ce que je vous offre. Vous venez de notre région, et nous serions ravis de nous asseoir avec vous pour parler de certaines choses, monsieur Masse. Nous croyons que vous pourriez contribuer à clarifier les choses à la frontière et nous espérons pouvoir le faire en vous rencontrant.

M. Brian Masse: Je suis toujours ouvert.

Le président: Merci.

Sur ce, je vais vous remercier de votre participation d'aujourd'hui et de votre exposé. Il nous a certainement éclairés.

M. Dan Stamper: Je vous remercie de nous en avoir donné l'occasion, nous vous enverrons de la documentation supplémentaire.

M. Matthew Moroun: Notre offre de visite était sérieuse aussi.

Le président: Je pense que nous allons en discuter à une réunion de comité. Merci.

Maintenant, pour les membres du comité... Avons-nous entendu tout le monde ou reste-t-il quelqu'un?

Je suis désolé, il y a M. Benson qui doit encore témoigner, et je m'excuse du retard.

Pendant que les témoins s'installent, j'aimerais aviser les membres du comité que le ministre va se libérer pour participer à notre réunion de jeudi. Je serai ici à 11 heures et je présume que nous voudrions lui consacrer la plus grande partie de la réunion, si vous êtes d'accord.

Monsieur Benson, je m'excuse des contraintes de temps, mais je vais vous demander de nous présenter votre exposé, puis nous allons vous poser quelques questions.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Il n'y a pas de problème, monsieur le président.

Merci beaucoup de nous avoir invités. J'ai promis au greffier que je ne prendrais pas beaucoup de votre temps.

Teamsters Canada représente environ 130 000 travailleurs canadiens oeuvrant dans les domaines de l'agriculture, des pêches, du cinéma et de la mode ainsi que, bien sûr, dans les secteurs aérien, routier, ferroviaire et portuaire. Notre syndicat canadien des transports est affilié à la Fraternité internationale des Teamsters aux États-Unis, qui compte plus de 1,8 million de membres en Amérique du Nord. Je dirais que, chaque jour, un très grand nombre de ceux qui franchissent la frontière sont des teamsters.

Nous nous intéressons également aux ponts, aux routes et aux tunnels qui traversent la frontière, parce que notre syndicat est fier de représenter les travailleurs qui entretiennent beaucoup de ponts et de tunnels, y compris le pont Ambassador.

Nous sommes heureux que le gouvernement ait scindé le précédent projet de loi pour en faire des mesures plus facilement gérables. En clair, serait une tâche très ardue, voire même schizophrène, que de vouloir traiter en dix minutes de l'ensemble des modes de transport que nous représentons tous.

C'est probablement l'aspect du projet de loi qui nous donnait le moins de fil à retordre. Il codifie d'une certaine façon les pratiques existantes; dans un monde transformé par les événements du 11 septembre, il permet peut-être au Parlement de légiférer comme il se doit sur cette question très urgente et importante qu'est le transport frontalier des produits et services — en l'occurrence, des produits.

Nous avons des préoccupations, et elles sont liées davantage à ce qui est absent du projet de loi qu'à ce qui s'y trouve. En ce qui a trait à certaines questions, telles que les installations dont l'entretien nécessite une permission du gouvernement, nous nous demandons quelles en sont les implications pour nos membres qui doivent faire le travail. Nous nous inquiétons également pour les employeurs — les propriétaires des installations qui embauchent nos membres — et pour nos membres qui empruntent les ponts aux frais de leurs patrons. Par ailleurs, en ce qui a trait à l'intérêt public, quelles sont les répercussions du projet de loi sur le reste de notre économie et les gens qui comptent sur une livraison au moment adéquat et ses divers aspects?

Je pense que c'est une question qu'on va probablement régler plus tard, dans le volet réglementaire. Bien entendu, nous aimerions qu'on nous consulte et qu'on prenne en considération notre expertise et nos opinions.

Il y a un autre problème à propos des installations elles-mêmes, ou du manque d'installations. Nous allons examiner les deux questions. Il est clair qu'une croissance considérable des échanges commerciaux a eu lieu, même après les événements du 11 septembre. L'an dernier, j'ai eu l'occasion de visiter la plupart des ponts et des tunnels qui assurent le lien avec les États-Unis, essentiellement pour voir ce qui se passait. Il y a certes un besoin dans le secteur des transports. Nous avons notamment discuté des retards, des coûts et du fardeau global pour les camionneurs. Il faut se rappeler qu'au bout du compte, nous savons que les consommateurs pourraient devoir payer plus cher, mais les camionneurs coincés à la frontière perdent de l'argent, et tous ne sont pas remboursés pour le temps perdu.

Il y a donc la question de l'infrastructure. Ce projet de loi va-t-il faciliter les choses à cet égard? Maintenant, nous sommes engagés dans un processus bilatéral, et d'après ce que j'en sais... Les projets d'élargissement du pont Ambassador et de construction du tunnel de la rivière Détroit ont été annulés — fait plutôt intéressant, parce qu'il se trouve que nous y étions plutôt favorables. Le problème est qu'ils sont tous les deux pratiquement prêts à démarrer, pour ainsi dire.

Combien de temps faudra-t-il? Une dizaine d'années? Nous ne sommes pas sûrs que le projet de loi traitera d'une quelconque façon du problème.

L'an dernier, on a procédé à un réexamen majeur de la sécurité, et Teamsters Canada a été la seule organisation à représenter chacun des différents modes de transport. C'est un sujet que nous connaissons bien et que nous approuvons, avec tous les aspects qui s'y rattachent.

Ce qui pose problème avec les ponts — ou les points d'accès —, ce n'est pas nécessairement l'infrastructure. C'est plutôt la façon de

concilier les exigences des Américains et nos propres besoins en matière de sécurité. Il y a le système provisoire de laissez-passer EXPRES — et je suis bien content qu'on en ait souligné l'aspect temporaire — par opposition aux attestations de sécurité de Transports Canada, qui protègent la vie privée de nos membres et assurent le respect des droits syndicaux ainsi que la primauté du droit. Tout semble indiquer qu'on se dirige vers une solution typiquement canadienne, et nous appuyons fortement cette initiative.

En ce qui concerne le processus bilatéral, notamment, nous n'avons pas vraiment voix au chapitre. On ne nous consulte pas. De concert avec nos pairs de la FIT, aux États-Unis, nous voulons non pas une frontière, mais un point de passage sécuritaire. Nous cherchons des moyens de garantir que, quoi qu'il arrive, les produits et services essentiels pourront traverser la frontière. Nous serons heureux de travailler avec le gouvernement et tous les intéressés qui partagent cette préoccupation et veulent trouver des solutions.

• (1245)

En somme, merci d'avoir scindé le projet de loi. Nous croyons que c'est probablement nécessaire. Nous allons laisser les entreprises et d'autres exprimer leurs préoccupations. Nous n'en parlerons pas. Rappelez-vous seulement que, sur le plan de la santé et de la sécurité, ce sont nos membres qui auront toutes ces obligations à remplir, qui seront sur les ponts et qui, dans certains cas, devront intervenir. Nous voulons à tout prix participer aux consultations et aux discussions pour affirmer clairement que nous trouvons difficile d'être mis devant le fait accompli.

Voilà qui conclut ma présentation. Merci de m'avoir accordé quelques minutes de votre temps. Si vous avez des questions, je tâcherai d'y répondre moi-même ou de vous procurer les réponses.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benson.

En raison des contraintes de temps, je vais demander à M. Laframboise de poser une question, puis je ferai un tour de table et ceux qui voudront parler pourront le faire.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous faites des commentaires généraux sur la loi, monsieur Benson, et j'ai l'impression que vous n'avez pas été consultés du tout lors de l'élaboration de ce projet de loi. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Phil Benson: Non, nous n'avons pas participé aux consultations sur le précédent projet de loi. C'était prévisible.

Nous n'irons pas jusqu'à dire qu'on nous a complètement ignorés; non, nous avons eu certaines discussions, mais nous n'avons pas pu nous exprimer dans le cadre du processus de consultation officiel.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous nous dites qu'à l'avenir, vous aimeriez sensibiliser Transports Canada à la situation, puisque tout ce qui touche la fluidité des biens, des services et des personnes touche inévitablement les Teamsters et les grandes centrales du Canada et des États-Unis. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Phil Benson: C'est tout à fait exact et il faut dire, ce qui est tout à son honneur, que Transports Canada nous consulte énormément. Nous participons à toutes sortes de consultations, sur toutes sortes de sujets.

Nous sommes conscients que des projets de loi comme celui-ci peuvent parfois être présentés pour en renouveler d'autres qui existent déjà. Mais, à mesure que nous avançons dans le dossier, il semble que ce sont les détails du projet de loi qui posent problème, comme le disent également de nombreux autres intervenants. Nous tenons seulement à nous assurer de pouvoir défendre nos intérêts et, grâce à nos connaissances, les intérêts du public.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Les normes créées en vertu de ce projet de loi pour appliquer de meilleures pratiques et assurer l'uniformité dans l'ensemble des postes frontaliers représentent-elles un avantage net pour les membres que vous représentez, et est-ce une façon d'accroître la reddition de comptes qui sera bénéfique pour vous et vos membres?

M. Phil Benson: Merci pour votre question.

Je crois que c'est l'application de ces normes qui pose problème. Vous n'êtes pas sans savoir qu'à la plupart des lois qui sont adoptées vient s'ajouter une réglementation. Évidemment, que faisons-nous en matière de santé et de sécurité? Les mesures vont-elles s'apparenter à celles du SGS et du SGRF, par exemple? Quelle approche adopterons-nous, et comment nous y prendrons-nous? C'est dans les détails que le bât blesse, et nous devons examiner ces questions de très près, de même que, vous le comprendrez, les différences entre les employeurs et les conventions collectives et l'impact du projet de loi dans leur cas. En attendant d'avoir les détails, il est très difficile pour nous de nous prononcer.

• (1250)

M. Brian Masse: Donc, vous avez besoin d'en savoir plus sur la réglementation afin de connaître les détails. Mais serait-il avantageux pour vos membres que les mêmes normes soient appliquées partout au pays?

M. Phil Benson: De manière générale, si elles sont appliquées le plus largement possible, les meilleures pratiques sont une bonne chose pour les travailleurs.

M. Brian Masse: Merci.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Merci, monsieur le président.

Merci de votre présence, monsieur Benson.

M. Phil Benson: Merci de me recevoir.

M. Ed Fast: Vos remarques ont été brèves, et je dois en conclure que vous êtes en faveur, tout d'abord, de la division du projet de loi...

M. Phil Benson: Absolument.

M. Ed Fast: ...et que, pour l'essentiel, vous appuyez ce projet de loi. Est-ce exact ?

M. Phil Benson: De façon générale, oui. La division du projet de loi a été très appréciée. Quant aux deux autres projets de loi, ils ne conviennent pas. Nous avons notre division des transports aériens, notre conférence ferroviaire, mais aussi une division du transport et des camions-citernes, et il devient très difficile de venir soutenir à la Chambre des communes des discussions ou des arguments convaincants; on se demande de quels secteurs parler.

De plus, notre point de vue général à propos du projet de loi a été que, plus encore que d'autres syndicats et d'autres groupes peut-être, nos membres ont subi et subissent toujours les contrecoups énormes des événements du 11 septembre, en ce qui concerne leur capacité à travailler, mais aussi le fait d'assurer la disponibilité de certains légumes en hiver, entre autres. Nous considérons que c'est peut-être l'un des aspects auxquels il faut s'attaquer pour continuer d'assurer l'ouverture des frontières.

À cet égard, encore une fois, ce sont les détails qui posent problème. À mesure que nous en saurons davantage sur la réglementation, je suis certain que nous aurons d'autres remarques à formuler.

M. Ed Fast: Vous demandez à être consultés pendant la mise en oeuvre du projet de loi?

M. Phil Benson: Tout à fait.

Le président: Y a-t-il autre chose?

Merci, monsieur Benson.

M. Phil Benson: Merci de m'avoir permis de comparaître devant vous.

Le président: Je vous remercie d'être venu nous rencontrer.

Y a-t-il d'autres remarques?

Il semble que non. Le comité se réunira de nouveau jeudi, à 11 heures. Nous recevons alors le ministre.

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.