

adressée à M. Tibbets, président de la Division canadienne du Comité du pont international et se lit comme suit:

Monsieur

Le 3 juin 1971, le Gouverneur Anderson a signé le bill 678 (*Chapter 678*) qui permet la création d'une autorité internationale conjointe en vue de la construction et de l'exploitation de ponts sur les cours d'eau entre cet État et le Canada.

Nous espérons que votre gouvernement prendra bientôt des mesures en vue d'une législation correspondante et que notre Congrès fera de même.

Le président: Le sénateur Benidickson a-t-il l'autorisation de déposer ces lettres au dossier?

Les sénateurs: D'accord.

Le sénateur Smith: Monsieur le président, seront-elles imprimées en appendice aux délibérations d'aujourd'hui?

Le président: Oui.

(Voir le texte des lettres, appendice, page 6 : 11).

Monsieur Reid, désirez-vous faire une déclaration?

M. John M. Reid, député: Non, monsieur le président, mais il me fera plaisir de répondre aux questions que les honorables sénateurs poseront au cours de leur discussion sur le bill.

Le président: Merci. Monsieur Ryan, désirez-vous faire une déclaration?

M. J. W. Ryan, directeur de la Division de la législation du ministère de la Justice: Non, monsieur le président, je n'ai pas de commentaire à faire, mais je suis prêt également à répondre à toutes les questions.

Le sénateur Benidickson: Je ne suis pas membre du présent Comité, monsieur le président, mais je voudrais demander à M. Ryan d'expliquer au Comité ce qu'il adviendra de la propriété de ce pont, selon les dispositions du bill, après le remboursement du coût. Est-ce que ce point fait l'objet de vos négociations avec Washington?

M. Ryan: Bien, il s'est constitué, jusqu'à ce jour, une tradition relative à la réversion des ponts internationaux. Ce bill évite cette difficulté. Je vais essayer d'expliquer en quoi consistait l'ancienne difficulté.

Ces compagnies étaient ordinairement constituées sous l'autorité d'une législation américaine et canadienne réciproque. C'étaient le plus souvent des compagnies à fonds conjoints ou des compagnies à capital ordinaire. Elles obtenaient des capitaux au moyen d'émissions d'obligations en vue de la construction d'un pont, puis percevaient les dûs pour payer les sommes déboursées, et à la fin de cette période, le pont revenait moitié moitié aux États-Unis et au Canada, et il n'y avait plus personne pour s'en occuper. Ce fait s'est produit très récemment dans le cas du pont de Blue Water. Il revint aux autorités canadiennes et américaines, et personne n'était intéressé à s'en occuper, aussi a-t-il fallu recourir au Parlement pour établir un organisme qui puisse exploiter et entretenir le pont et percevoir les droits de passage.

Le bill que vous avez devant vous évite cette difficulté, en établissant dès le début un organisme international. C'est un organisme conjoint. Mais si les corps législatifs et l'autorité des États-Unis ne désirent pas participer à l'organisme international, il ne reste plus qu'un organisme exclusivement canadien qui contrôle présentement seulement la moitié du pont sous juridiction canadienne. Cependant, si la législation réciproque et l'autorité américaine permettent la participation américaine, on a alors une autorité conjointe agissant pour le bien des deux parties concernées.

Le président: Après que les sommes déboursées seront remboursées?

M. Ryan: Non, même avant leur remboursement. Cependant, s'il n'y a pas de participation dès le début, on peut attribuer les droits canadiens à la partie américaine qui a construit le pont, et alors, évidemment, il y a au Canada, le mandat voulu pour recevoir le pont après que les coûts de construction sont remboursés. Ainsi, le bill évite la difficulté que l'on a eue avec le pont de Blue Water.

Le sénateur Rattenbury: Monsieur le président, la Commission mixte internationale joue-t-elle un rôle dans cette affaire?

M. Ryan: Elle n'a joué absolument aucun rôle.

Le sénateur Rattenbury: Y a-t-il quelques prévisions relativement au coût du pont et aux revenus?

M. Reid: Je crois que je peux vous donner des renseignements à ce sujet. Tout dépend de l'emplacement choisi pour le pont. On discute présentement de trois emplacements possibles. Si l'on choisit la partie ouest de Fort Frances, il coûtera environ 4.4 millions de dollars américains; si l'on choisit la partie est de Fort Frances, il coûtera 4.7 millions de dollars américains. Si l'emplacement se trouve au centre de la ville, le pont coûtera \$8.6 millions en devises américaines.

Le sénateur Benidickson: Parce qu'il faudra exproprier de nombreux édifices.

M. Reid: Pour rembourser le coût de l'emplacement à l'extrémité ouest, les droits de passage seraient d'environ 50 cents par véhicule; à l'ouest, 55 cents par véhicule et au centre, 85 cents. Ces sommes sont toutes en monnaie américaine. Elles se fondent sur une émission d'obligations de 30 ans, à 6.5 p. 100, en dollars américains de 1971.

Le sénateur Rattenbury: Des obligations exemptes d'impôt?

M. Reid: Oui, des obligations exemptes d'impôt.

Le sénateur Rattenbury: Je remarque que vous ne m'avez pas donné la circulation prévue sur le pont.

M. Reid: Je peux vous donner les chiffres de la circulation de 1970.

Le sénateur Benidickson: Je les ai donnés en avril.

M. Reid: Je vais simplement les répéter. En 1970, le pont a servi à 1,046,547 personnes, y compris 77,262 pié-