

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications

Rapport du Comité

Témoignages

Le jeudi 17 juin 1971

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le Bill S-14, intitulé: «Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 27 avril 1971, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

Le président,
J. Campbell Haig.

Le sénateur J. Campbell Haig
soutient:

Le président Honorables Membres, nous avons certains témoins aujourd'hui au Sénat, dont le député de Sainte-Rainy River, circumscriptions à laquelle appartient Fort Frances; M. J. W. Ryan, directeur de la Division de la législation du ministère de la Justice et M. M. Doherty de la Division canadienne du ministère des Affaires extérieures.

L'honorable sénateur responsable est le promoteur du bill au Sénat. Monsieur le sénateur, désirez-vous faire une déclaration?

Le sénateur Barthélemy répond au président, lors de la présentation du bill, lui explique que c'était un projet de loi d'urgence. Ce bill propose la construction d'un pont en remplacement d'un très vieux pont construit en 1903 par une compagnie privée de passer. Comme la compagnie a une usine de chaque côté de la rivière, le pont sert aussi au transport de ses produits d'un côté à l'autre par voie ferrée. Vu l'augmentation de la circulation, il y a souvent de gros embouteillages.

Depuis la présentation du bill, il y a plusieurs mois, projet qui a été bien exposé dans la presse locale, et en général dans le nord-ouest de l'Ontario, je n'ai pas reçu de lettre de la compagnie qui possède le vieux pont ni de qui que ce soit pour protester contre la poursuite des démarches en vue de faire accepter ce bill. M. Reid apportera son témoignage sur ce sujet. Comme c'est un rivière internationale, ce projet requiert l'approbation du parlement fédéral. Les négociations ne sont pas terminées, on n'a pas encore déterminé l'emplacement du pont, mais nous montrons au moins aux Américains que nous approuvons leur intention d'aller de l'avant dans la construction de ce pont. Ce sera un pont à péage. Presque tous les fonds seront recueillis aux Etats-Unis; il n'en coûtera rien au gouvernement fédéral canadien.

Après que nous aurons discuté du bill international, je demanderais la permission au Comité de parler pendant quelques minutes d'une ligne de conduite fédérale avec laquelle, s'il existe un pont payant, nous discuterons avec les propriétaires du pont de payer l'installation nécessaire pour nos douanes et les bureaux de l'Immigration.

Il y a des questions qui ont été posées, mais elles seront traitées dans le rapport comme il se présente.

Après la discussion du bill, nous avons eu l'honneur de recevoir des banquets et de conversations avec les membres du Comité, en rapport avec le bill présenté par le sénateur Ryan, en vue de modifier la Loi sur le pont entre le Canada et l'Etat des Etats-Unis. Quand j'ai étudié cette question devant le Comité, nous avons eu des protestations et de craintes que des propriétaires de quelque pont de la région demandent leur envoi au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration et aux autorités des douanes, pour indiquer que nous considérons cette exigence comme injuste.

Quant à ce pont, pendant un an et demi environ, l'Etat de Minnesota qui est responsable de l'entretien de ce pont, n'est pratiquement opposé à cette exigence, en disant: «Nous bâtissons le pont, mais nous ne voyons pas pourquoi nous serions à payer le coût de l'installation nécessaire du côté canadien pour les douanes et les agents de l'Immigration.» Ce fut presque la fin du projet, et cela pourra empêcher la réalisation de projets semblables si le fédéral maintient cette ligne de conduite.

Depuis que j'ai présenté le bill à la Chambre, comme je l'ai dit, je n'ai reçu aucune lettre de protestation de la compagnie ou de particuliers. Cependant, il y a, depuis plusieurs années, un Comité du pont international, qui représente les citoyens et les municipalités d'International Falls, Minnesota du côté américain, et de Fort Frances, Ontario de notre côté. Ce Comité discute de cette exigence depuis quelque temps. Mon dossier à ce sujet remonte à une époque antérieure à mon remplacement par M. Reid comme député. Il y a eu des discussions au point de vue local, que M. Ryan vous expliquera, en rapport avec le bill modifié qui est devant vous, mais ce Comité existe encore.

J'ai reçu, lors de l'arrivée de la Division canadienne, une lettre dans ce qui n'est pas en le temps de distribuer des exemplaires. Cette lettre dit:

«Pour faire suite à notre récente correspondance, vous trouverez ci-joint une lettre de Minnesota Highway Department, directrice de la Voie du Minnesota, indiquant que le Département Wendell Anderson a accepté le principe du projet de loi sur la construction du pont.

Ce document fait savoir le Canada de traverser de l'autre, et il est évident que la direction fédérale correspondante, vous indiquera à quel point nous sommes satisfaits.

Je devrais peut-être vous dire que nous sommes satisfaits de votre lettre et nous avons une lettre de l'autorité de la Voie du Minnesota, en date du 4 mai 1971. Elle est