

En réponse à la pétition de l'entreprise, le Parlement a adopté une loi d'intérêt privée le 31 mars 1953, la date importante suivante. Cette loi modifiait la loi de 1927 et permettait la vente du tunnel à «n'importe quelle autorité, corps ou commission publique constituée sous l'autorité des lois du Canada ou des États-Unis d'Amérique ou de l'État de Michigan».

Honorables sénateurs, je ne voudrais pas faire de tout ceci un récit à suspense, mais je vais vous lire cela à nouveau, car dans un instant, vous vous apercevrez qu'on a fait un oubli très important.

**Le sénateur Doody:** Pas l'Ontario?

• (1610)

**Le sénateur Frith:** Honorables sénateurs, on dirait presque que c'est organisé d'avance, car c'est exactement la raison pour laquelle je dois lire à nouveau cet article. Manifestement, le sénateur Doody est attentif.

Afin de préserver les droits de la ville de Windsor, le Parlement a ratifié et entériné la convention quant au droit d'option, figurant en annexe de la loi.

L'amendement comportait cependant une lacune, en ce sens qu'on ne permettait pas expressément la vente du tunnel à une autorité, une commission ou un corps public constitué en vertu des lois de l'Ontario, même si on donne indirectement cette permission en ratifiant et en entérinant la convention relative au droit d'option. Après avoir mentionné les autres rubriques, on peut se demander pourquoi il n'était pas question de l'Ontario.

La vente proposée par les deux entreprises à la Commission du port de Detroit n'a pas été approuvée par l'État du Michigan et la transaction n'a donc pas eu lieu.

Passons maintenant à la date importante suivante. En 1978, la société Ford Motor Properties Inc. a entrepris la construction du maintenant fameux, et impressionnant, je dois le reconnaître, Renaissance Center sur les quais de Detroit, sur des terrains adjacents aux postes de péage du Detroit Tunnel. L'entreprise qui avait construit la partie américaine du tunnel, à savoir la Detroit and Canada Tunnel Corporation, a reconnu le droit de la ville de Detroit d'acquérir la partie américaine du tunnel, et en conséquence, elle a cédé les terrains des postes de péage à la ville. Ainsi, la ville de Detroit a pu faire l'acquisition de ces terrains. On a réalisé simultanément une série de transactions complexes et à l'heure actuelle, la ville de Detroit et la Ford Motor Properties Inc. possèdent les terrains des postes de péage, la ville de Detroit, le métro, et la Detroit and Canada Tunnel Corporation détient le permis d'exploitation de la partie américaine du tunnel.

En août 1985, il y a deux ans seulement, la ville de Windsor a autorisé des préparatifs tendant à lui permettre d'exercer son droit d'acquisition du tunnel le 3 novembre 1990 — une date importante, car le droit d'option avait une durée de 60 ans. En vertu de la convention pertinente, elle cherche maintenant à obtenir une loi lui conférant clairement le pouvoir voulu pour ce faire. L'assemblée législative de l'Ontario a déjà promulgué le 27 novembre 1986 une loi privée donnant expressément à la ville de Windsor le pouvoir d'acquérir, de posséder et d'exploiter la partie canadienne du tunnel. De toute évidence, la ville est maintenant en mesure d'acquérir, de posséder et d'exploiter

[Le sénateur Frith.]

le tronçon canadien du tunnel. Toutefois, il ne faut pas oublier cette déclaration—

**Le sénateur Doody:** Aurons-nous un examen écrit ou oral lorsque vous aurez terminé?

**Le sénateur Frith:** Bonne question. Je ne vous donnerai pas la réponse, mais vous pouvez prendre des notes si vous le voulez.

Cette possibilité lui a été accordée en vertu de la loi adoptée en novembre dernier par la province de l'Ontario. Toutefois, une fois le projet de loi S-11 adopté, la cité de Windsor se verra conférer formellement le pouvoir d'acquérir, de posséder et d'exploiter le tronçon du tunnel qui est situé au Canada. Notre rôle est important en raison du pouvoir déclaratoire exercé en vertu de l'article 92(10), et selon lequel les ouvrages ont été déclarés d'utilité publique au Canada. Voici où le pouvoir fédéral intervient à nouveau.

L'article 2 prévoit que le tronçon canadien du tunnel continuera d'être un ouvrage déclaré à l'avantage général du Canada et que la Loi sur les chemins de fer continuera de s'appliquer à l'exploitation du tunnel et à toute aliénation éventuelle du tunnel.

Je dois vous dire que la cité de Windsor a intenté des procédures devant la Cour suprême de l'Ontario contre The Detroit and Canada Tunnel Corporation et The Detroit and Windsor Subway Company pour que son droit d'option soit déclaré valide. On constate une certaine résistance du côté américain et de la part de ceux qui seront visés par la levée d'option de la cité de Windsor. Cette dernière a entrepris des procédures devant la Cour suprême de l'Ontario à l'endroit de la Detroit and Canada Tunnel Corporation et de la Detroit and Windsor Subway Company pour faire déclarer valide et applicable l'accord relatif au droit d'option et pour définir les éléments d'actif visés par la transaction.

Je tiens à souligner, honorables sénateurs, que le projet de loi S-11 n'a aucune incidence sur les droits qu'ont les parties en vertu de l'accord de droit d'option. Il ne fait que corriger l'omission de la loi privée de 1953 et confère formellement à la cité de Windsor le pouvoir que le Parlement avait l'intention de lui conférer lorsqu'il a ratifié et confirmé l'accord de droit d'option en 1953.

Je voudrais ajouter encore une chose. Étant donné ce procès, certains sénateurs et d'autres croient peut-être que la convention relative aux instances judiciaires s'applique, c'est-à-dire le principe voulant que le Parlement ne s'ingère pas dans les affaires en instance devant les tribunaux. Je rappelle aux honorables sénateurs que cette question s'est déjà présentée dans d'autres circonstances. Il importe de comprendre que la convention relative aux instances judiciaires n'a pas d'application aussi générale qu'on le pense.

Cette convention, par exemple, ne s'applique pas aux projets de loi. De même, en droit civil, la convention ne commence à s'appliquer qu'au moment où l'affaire est effectivement en instance. En l'occurrence, l'action intentée dans la ville de Windsor n'est pas encore effectivement devant les tribunaux. Les parties n'en sont à l'heure actuelle qu'aux stades préliminaires de l'examen des faits et de la communication des pièces.

Je vais vous donner les références relatives à la convention. On en trouvera l'explication aux pages 118 et 119 de la 5<sup>e</sup>