

questions habituelles: Quoi, qui, pourquoi, quand et où. Je vous dirais tout d'abord que même si l'historique de ce projet de loi est intéressant, tout comme le sujet lui-même, la raison essentielle est juridique, comme vous allez le voir.

Honorables sénateurs, en ce qui concerne le «quoi», il s'agit de la portion canadienne du tunnel Détroit-Windsor, un tunnel routier qui permet de franchir la rivière Détroit entre Windsor et Détroit. Je suis certain que de nombreux sénateurs ont déjà utilisé ce tunnel pour se rendre à Détroit ou en revenir.

Pour le «qui», le pétitionnaire est la cité de Windsor qui nous demande de clarifier ce que l'on pourrait considérer comme une expression imparfaite de l'intention du Parlement lors de l'adoption d'un projet de loi d'intérêt privé concernant le tunnel en 1953.

Le «pourquoi» de la demande de la cité de Windsor, c'est qu'en vertu d'un accord signé avec la compagnie qui a construit le tunnel à la fin des années 1920, elle espère obtenir la propriété du tunnel en 1990 et qu'elle veut être absolument certaine qu'elle aura le pouvoir—j'insiste sur le mot «pouvoir», et vous verrez pourquoi dans un moment—d'acquérir et d'exploiter le tunnel.

Honorables sénateurs, bien que le projet de loi soit court—vous verrez qu'il ne contient que trois articles—l'histoire législative et juridique du tunnel est quelque peu complexe. Ainsi, vous constaterez que le préambule est beaucoup plus long que le projet de loi lui-même. Je vais essayer de simplifier l'histoire, bien que ce ne soit peut-être pas facile.

Cela nous amène au «quand». La construction de la moitié canadienne du tunnel a été autorisée par une loi d'intérêt privé du Parlement qui a reçu la sanction royale le 31 mars 1927. Cette loi créait une compagnie, The Detroit and Windsor Subway Company, et lui donnait l'autorisation de construire et d'exploiter le tunnel. Parallèlement, une loi des États-Unis donnait à une société du Michigan, la Detroit and Canada Tunnel Corporation, l'autorisation de construire et d'exploiter la moitié américaine du tunnel.

La loi canadienne de 1927, que je viens de mentionner, contenait parmi d'autres dispositions une déclaration indiquant que les travaux et les entreprises de la société—c'est-à-dire le tunnel, toutes ses installations et tous ses biens—étaient pour l'avantage général du Canada. Je sais que les étudiants en droit constitutionnel et aussi certains étudiants de science politique reconnaîtront là le célèbre «pouvoir déclaratoire» qui fait l'objet du paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867. Les sénateurs se souviendront que l'article 92 est celui qui définit les catégories de sujets pour lesquels les provinces ont compétence. Il commence comme suit:

Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:

Il est question alors d'imposition directe, des emprunts et ainsi de suite. Vient plus loin le paragraphe 10 que voici:

Les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes: . . .

On parle des lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments et ainsi de suite. Et plus loin, la précision qui nous intéresse:

- c) Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés par le Parlement du Canada être pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre de provinces.

Voilà donc le libellé de ce fameux pouvoir déclaratoire, ou encore de ce pouvoir déclaratoire infamant aux dires de certains, exercé dans la Loi de 1927, un élément essentiel à la clarté de notre débat aujourd'hui.

Cette loi de 1927 ajoutait également que la Loi sur les chemins de fer devait s'appliquer à la construction des tunnels. Une telle disposition avait été arrêtée pour que ce projet puisse servir à la fois au réseau ferroviaire et aux véhicules automobiles. Mais ce n'est pas ce qui s'est passé plus tard et ceux qui ont visité Windsor, ont sans doute remarqué la voie navigable qui relie cette ville à Détroit et ce passage plutôt rectiligne pour les chalands transportant les wagons dans les deux sens. Il y a aussi un pont, si je ne m'abuse. Quoi qu'il en soit, on voulait au début prendre des dispositions pour permettre le passage des trains dans le tunnel, mais ce projet n'a pas eu de suites.

Une autre disposition essentielle de la Loi de 1927 prévoyait que la construction du tunnel en question était assujettie aux conditions exigées par la ville de Windsor.

La Detroit and Windsor Subway Company a obtenu plus tard l'autorisation de la ville de Windsor de creuser et d'exploiter ce tunnel selon des conditions stipulées dans une autre entente-clé que j'appellerai «l'accord optionnel» du 24 avril 1928. Il y a donc une différence entre la loi originale de 1927 et l'étape suivante qui est cet accord optionnel de 1928. Honorables sénateurs, cette entente revêt beaucoup d'importance pour notre étude. Le compagnie concernée avait convenu en l'occurrence d'échanger le droit de construire le tunnel sous la propriété de Windsor contre la remise de ce tunnel à cette ville 60 ans après son inauguration officielle. La compagnie américaine faisait de même avec la ville de Détroit de l'autre côté de la rivière.

Après la signature de l'accord de 1928, les compagnies concernées ont commencé les travaux et si vous avez bien suivi mon exposé, honorables sénateurs, vous voudrez sans doute savoir s'il a été terminé et si la clause optionnelle a bien été respectée. Le tunnel a été effectivement construit, bien sûr, et le 3 novembre 1930, il était ouvert aux transports commerciaux.

Trois ans plus tard, soit en 1933, l'Assemblée législative de l'Ontario adoptait la loi sur la cité de Windsor qui ratifiait et confirmait officiellement l'accord optionnel de 1928.

En 1953, les deux constructeurs du tunnel ont négocié la vente de cette voie de transport à la Commission du port de Détroit, un organisme municipal, pour la somme de 18 millions de dollars à condition que l'Etat de Michigan approuve cette transaction.

En prévision de la vente, l'entreprise canadienne a également réclamé au Parlement une loi tendant à modifier la loi d'autorisation de 1927, afin de permettre la vente.