

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, MONDAY, JUNE 21, 2004

OTTAWA, LE LUNDI 21 JUIN 2004

Toronto Port Authority Regulations

Statutory authority

Canada Marine Act

Sponsoring department

Department of Transport

Règlement sur l'Administration portuaire de Toronto

Fondement législatif

Loi maritime du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The proposed *Toronto Port Authority Regulations* are made pursuant to the *Canada Marine Act* (CMA), which establishes a framework for the management of Canada's major commercial ports. The Toronto Port Authority (TPA), established under the CMA, is a Canada Port Authority (CPA), and as such is responsible for decisions related to the operation of the port, including the Toronto City Centre Airport (TCCA). The operation of the TCCA is governed by a Tripartite Agreement made in 1983 (expiring in 2033) between the then Toronto Harbour Commissioners (now the TPA), the Government of Canada and the City of Toronto. The Tripartite Agreement of 1983 prohibited the construction of a fixed link between the City and the TCCA. The TPA is not an agent of the Crown in respect of its operation of the TCCA.

Since 1964, a ferry service has operated across the Western Gap of Toronto Harbour to facilitate the flow of passengers to and from the airport. In 1993, an Intergovernmental Steering Committee issued a report concluding, among other things, that a fixed link would assist in improving access for emergency response vehicles to the TCCA, although no serious incidents have been reported to date. In addition, the TPA has produced a business case in support of increased traffic and revenues as a result of constructing a fixed link. Since the time of the Steering Committee report, the TPA and its predecessor have worked towards obtaining the consent of the City of Toronto and the Minister of Transport to amend the Tripartite Agreement to allow the construction of a bridge.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le *Règlement sur l'Administration portuaire de Toronto* est pris sous le régime de la *Loi maritime du Canada* (LMC), qui établit un cadre pour la gestion des grands ports commerciaux du Canada. En tant qu'administration portuaire canadienne (APC) constituée sous le régime de la LMC, l'Administration portuaire de Toronto (APT) est responsable des décisions concernant le fonctionnement du port, y compris l'aéroport du centre-ville de Toronto (ACVT). Le fonctionnement de l'ACVT est régi par l'entente tripartite que les anciens commissaires du havre de Toronto (l'APT actuelle), le gouvernement du Canada et la Ville de Toronto ont conclue en 1983 et qui expirera en 2033. Elle interdisait la construction d'un lien fixe entre la ville et l'ACVT. L'APT n'est pas mandataire de la Couronne en ce qui concerne son exploitation de l'ACVT.

Depuis 1964, un service de traversier franchit le passage ouest du port de Toronto pour faciliter la circulation des voyageurs à destination et en provenance de l'aéroport. En 1993, un comité directeur intergouvernemental a publié un rapport où il concluait, entre autres, qu'un lien fixe aiderait les véhicules d'intervention d'urgence à accéder à l'ACVT, même si aucun incident grave n'était survenu à ce jour. De plus, l'APT a produit une analyse de rentabilisation selon laquelle la construction d'un lien fixe augmenterait le trafic et les revenus. Depuis la publication du rapport du comité directeur, l'APT et ses prédécesseurs ont essayé d'obtenir le consentement de la Ville de Toronto et du ministre des Transports pour modifier l'entente tripartite de manière à permettre la construction d'un pont.

In responding to the needs of the City of Toronto, as represented by Toronto City Council, the Government of Canada agreed, in 2003, to amend the Tripartite Agreement with the TPA and the City of Toronto, which allowed for the construction of a fixed link. At the time, Toronto City Council had voted in favour of the amendments to the Tripartite Agreement that would allow for the construction of the fixed link.

On December 3, 2003, following municipal elections, the newly elected Toronto City Council voted again on the fixed link issue and passed several motions in this regard, including a motion to reverse its support for the fixed link. Issues of traffic and noise were of concern to the City. Following the decision by Toronto City Council to reverse its support for the fixed link, the Government of Canada has consistently stated that it would respect the wishes of the City of Toronto regarding the fixed link issue.

The commitment of the Government of Canada to respect the wishes of the City of Toronto regarding the fixed link issue is consistent with the public policy objective of accounting for and responding to local interests. An objective of the CMA, as stated in section 4(f), is to “manage the marine infrastructure and services in a commercial manner that encourages, and takes into account, input from users and the community in which a port or harbour is located.” The City of Toronto has clearly indicated to the Government of Canada that a fixed link from mainland Toronto to the TCCA is not consistent with local public interests.

The 30-day pre-publishing period in Part I of the *Canada Gazette*, which is required as part of this regulatory proposal, will seek the input of users and the local community.

The proposed *Toronto Port Authority Regulations* would be issued by the Governor in Council under the authority of paragraph 62(1)(b) of the CMA to provide that the TPA shall not use or authorize another person to use the port to build a bridge or similar fixed link between the mainland of the City of Toronto and the Toronto Island.

Alternatives

For the purposes of seeking public and third-party input as a requirement for proceeding in a manner that incorporates a majority of interests, no other alternatives were deemed to be effective.

Benefits and costs

The proposed *Toronto Port Authority Regulations* are consistent with the Government of Canada’s objective of accounting for and responding to local interests. These Regulations respond to the needs of the people of Toronto and the City of Toronto, as represented by Toronto City Council, and remain consistent with the CMA.

There are potential costs to the TPA, the City of Toronto, affected third parties and the Government of Canada resulting from the enactment of the proposed Regulations. The total costs will be determined through deliberations undertaken with principal and third parties over the course of the 30-day consultation period.

Environmental impact

The proposed Regulations will have no impact on the environment.

Consultation

There have been no consultations to date with respect to this regulatory proposal. It is expected that the 30-day pre-publishing period in Part I of the *Canada Gazette* will elicit responses from the TPA, the City of Toronto and affected third parties, in particular, as well as feedback from citizens of Toronto, other users of

Pour répondre aux besoins de la Ville de Toronto, représentée par son conseil, le gouvernement du Canada a accepté en 2003 de modifier l’entente tripartite conclue avec elle et l’APT, qui permettait la construction d’un lien fixe. Le conseil de la Ville de Toronto avait alors voté en faveur des modifications apportées à l’entente tripartite pour permettre cette construction.

Le 3 décembre 2003, après les élections municipales, le nouveau conseil de la Ville de Toronto a revoté sur la question du lien fixe et a adopté plusieurs motions à cet égard, dont une motion visant à retirer l’appui du conseil à la construction d’un lien fixe. Les questions de trafic et de bruit préoccupaient la Ville. Après que le conseil de la Ville de Toronto eut décidé de ne plus appuyer la construction d’un lien fixe, le gouvernement du Canada a constamment déclaré qu’il respecterait les vœux de la Ville de Toronto dans le dossier du lien fixe.

L’engagement que le gouvernement du Canada a pris afin de respecter les vœux de la Ville de Toronto dans le dossier du lien fixe cadre avec l’objectif d’intérêt public qui consiste à tenir compte des intérêts locaux et à y répondre. L’un des objectifs de la LMC est, aux termes de l’alinéa 4f), de « gérer l’infrastructure maritime et les services d’une façon commerciale qui favorise et prend en compte l’apport des utilisateurs et de la collectivité où un port ou havre est situé ». La Ville de Toronto a clairement indiqué au gouvernement du Canada que la construction d’un lien fixe entre l’ACVT et la terre ferme ne cadrerait pas avec l’intérêt public local.

Le délai de 30 jours qui doit suivre la publication préalable du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* permettra d’obtenir l’apport des utilisateurs et de la collectivité locale.

Le *Règlement sur l’Administration portuaire de Toronto* serait publié par la gouverneure en conseil en vertu de l’alinéa 62(1)(b) de la LMC pour interdire à l’APT d’utiliser le port pour construire un pont ou un raccordement permanent similaire entre la terre ferme de la ville de Toronto et l’île de Toronto ou d’accorder à une autre personne l’autorisation d’utiliser le port à cette fin.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n’a été jugée efficace, compte tenu de l’obligation de procéder de manière à obtenir l’apport de la majorité des groupes, dont le public et les tiers.

Avantages et coûts

Le *Règlement sur l’Administration portuaire de Toronto* cadre avec l’objectif du gouvernement du Canada qui consiste à tenir compte des intérêts locaux et à y répondre. Ce règlement répond aux besoins des Torontois et de la Ville de Toronto, représentée par son conseil, et est conforme à la LMC.

L’adoption de ce règlement pourrait occasionner des frais à l’APT, à la Ville de Toronto, aux tiers touchés et au gouvernement du Canada. Le total de ces frais sera déterminé au cours des délibérations entreprises avec les parties principales et les tiers au cours des 30 jours de consultation.

Impact environnemental

Le Règlement n’aura aucune incidence sur l’environnement.

Consultations

Le règlement en question n’a pas fait l’objet de consultations à ce jour. Sa publication préalable de 30 jours devrait provoquer une réaction de l’APT, de la Ville de Toronto et des tiers touchés, en particulier, ainsi que des citoyens de Toronto, des autres usagers du port de Toronto et des autres APC, en général. Nous

the Port of Toronto and other CPAs, in general. It is anticipated that the consultation process will address potential alternatives to the fixed link, which would include the requirement for appropriate access for emergency vehicles to the TCCA.

Compliance and enforcement

Section 127 of the *Canada Marine Act* provides that a person who contravenes a provision of the Act, other than section 107, or the regulations for which no penalty is otherwise provided under the CMA or under regulations made under paragraph 27(1)(a) is guilty of an offence and liable to a fine of not more than \$5,000 in the case of an individual, and of not more than \$50,000 in the case of a corporation.

Contact

Mr. Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy, Place de Ville, Tower C, 25th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 991-3536 (telephone), (613) 998-1845 (facsimile), disanze@tc.gc.ca (electronic mail).

prévoyons que la consultation englobera d'autres solutions que le lien fixe et tiendra compte de l'obligation d'assurer aux véhicules d'intervention d'urgence un accès approprié à l'ACVT.

Respect et exécution

Aux termes de l'article 127 de la LMC, la personne qui contrevient à une disposition de la LMC, exception faite de l'article 107, ou d'un règlement d'application de la LMC pour laquelle aucune autre peine n'est expressément prévue par la LMC ou un règlement pris en vertu de l'alinéa 27(1)a) est coupable d'une infraction et passible d'une amende maximale de 5 000 \$ dans le cas d'un particulier ou de 50 000 \$ dans le cas d'une personne morale.

Personne-ressource

Monsieur Emile Di Sanza, Directeur général, Politique maritime, Place de Ville, Tour C, 25^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 991-3536 (téléphone), (613) 998-1845 (télécopieur), disanze@tc.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to paragraph 62(1)(b) of the *Canada Marine Act*^a, proposes to make the annexed *Toronto Port Authority Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be in writing and be sent to Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (General inquiries – tel.: (613) 991-3536; fax: (613) 998-1845; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, June 19, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

TORONTO PORT AUTHORITY REGULATIONS

PROHIBITION

1. The Toronto Port Authority shall not use or authorize another person to use the port to build a bridge or similar fixed link between the mainland of the City of Toronto and Toronto Island.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'alinéa 62(1)b) de la *Loi maritime du Canada*^a, se propose de prendre le *Règlement sur l'Administration portuaire de Toronto*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (renseignements généraux — tél. : (613) 991-3536; téléc. : (613) 998-1845; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 19 juin 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT SUR L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TORONTO

INTERDICTION

1. Il est interdit à l'Administration portuaire de Toronto d'utiliser le port pour construire un pont ou un raccordement permanent similaire entre la terre ferme de la ville de Toronto et Toronto Island, ou d'accorder une autorisation à une autre personne d'utiliser le port à une telle fin.

^a S.C. 1998, c. 10

^a L.C. 1998, ch. 10

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.