



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 006 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 6 décembre 2007

—
Président

M. Mervin Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 6 décembre 2007

•(0905)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous et merci. Bienvenue à la sixième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. L'ordre du jour est l'étude du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence.

Comme nous l'avons fait avec le dernier projet de loi que nous avons étudié, nous commencerons par l'article 1, ce qui permettra à nos témoins de présenter leurs commentaires et de répondre aux questions.

Nous entendrons aujourd'hui les témoins suivants: du ministère des Transports, Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime; Valerie Devlin, conseillère principale intérimaire en politiques stratégiques, Politique maritime; et Janet Kavanagh, directrice de la politique des ports, Politiques portuaires; et du ministère de la Justice, Ekaterina Ohandjanian, conseillère juridique.

Bienvenue à tous. Je suis sûr que le déroulement des travaux ne vous est pas étranger. Je vais vous demander de présenter vos exposés, puis les membres du comité vous poseront des questions, s'il y a lieu.

Monsieur Di Sanza, c'est à vous.

M. Emile Di Sanza (directeur général, Politique maritime, ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour, honorables membres du comité.

Je suis très heureux de présenter au comité un exposé sur les modifications proposées à la Loi maritime du Canada dans le projet de loi C-23. Cette série de modifications souligne l'importance du transport maritime pour l'économie du Canada. Cette importance est reflétée dans les changements proposés, surtout dans les dispositions introductives. De plus, dans les diverses mesures, les modifications proposées visent à favoriser la compétitivité, la viabilité et la durabilité des administrations portuaires du Canada.

[Français]

La Politique maritime nationale de 1995 mettait l'accent sur l'élimination de la surcapacité et la promotion du recouvrement des coûts en matière de transport maritime, et exigeait l'autonomie financière de la part des autorités portuaires. Elle a également établi une structure de gouvernance uniforme pour les principaux ports. La Loi maritime du Canada a établi une approche plus commerciale pour ce qui est de la gestion du réseau des ports nationaux et de l'infrastructure maritime, et a contribué largement à l'atteinte des objectifs de la Politique maritime nationale.

Les infrastructures modernes de transport sont importantes en ce qui concerne la capacité d'un pays à soutenir la concurrence sur le marché international. Cette capacité dépend largement de l'efficacité des ports et de l'accès à l'infrastructure portuaire nécessaire. Les

cadres stratégique et législatif nationaux régissant les ports sont fiables, mais doivent être ajustés pour répondre aux nouvelles pressions et demandes. Il faut notamment fournir une souplesse accrue des outils financiers aux ports afin qu'ils soient concurrentiels sur les marchés mondiaux et continentaux.

Le transport maritime et les ports constituent des éléments clés dans le cadre d'initiatives sur les portes d'entrée et les corridors de commerce qui ont été annoncées.

À la page 3 du dépliant qui a été distribué, on voit que les 19 autorités portuaires font partie du réseau portuaire national. En effet, chaque région couverte par l'initiative sur les portes d'entrée et les corridors compte plusieurs autorités portuaires. La porte et le corridor de l'Asie-Pacifique, sur la côte ouest, en compte plusieurs. C'est le cas également pour ceux de l'Ontario et du Québec, de même que ceux de l'Atlantique.

Les principales consultations ayant donné lieu au projet de modification ont été réalisées à l'automne 2002 par le Comité d'examen de la Loi maritime du Canada. Le comité s'est rendu dans 11 villes et 7 provinces, où il a entendu plus de 75 exposés et reçu plus de 140 mémoires. Ces consultations étaient poussées. Elles s'adressaient à tous les ordres de gouvernement, aux administrations portuaires, aux compagnies de transport maritime, aux associations de l'industrie maritime ainsi qu'aux associations représentant d'autres modes de transport, soit les expéditeurs, les entreprises de logistique et les organisations syndicales.

Le résultat a été le Rapport sur l'examen de la Loi maritime du Canada déposé au Parlement par le ministre des Transports en juin 2003. Ce rapport a fait l'objet d'amples délibérations et servi de source d'information au ministère. Des consultations régulières et suivies auprès des intervenants du secteur maritime ont aussi contribué au travail continu de Transports Canada en matière d'élaboration de politiques. Plusieurs autres événements ont aussi permis de nombreuses discussions entre les intervenants et les parties intéressées du milieu maritime.

•(0910)

[Traduction]

Les fondements du projet de loi C-23 se trouvent dans le projet de loi C-61, qui a été présenté au Parlement en juin 2005. Bon nombre des dispositions du projet de loi C-23 s'appuient sur celles du projet de loi C-61.

D'après les observations et les récentes consultations auprès des intervenants, nous proposons les dispositions suivantes : premièrement, donner aux administrations portuaires l'accès aux subventions fédérales pour l'infrastructure, la durabilité écologique et la sécurité; deuxièmement, offrir des options de financement des entreprises plus souples; troisièmement, améliorer la gouvernance des ports; quatrièmement, ajouter à la réglementation existante concernant d'éventuelles fusions d'administrations portuaires; cinquièmement, imposer des sanctions pécuniaires administratives en tant que mécanisme d'application de la loi en ce qui a trait aux infractions aux règlements commises sur les terrains appartenant aux ports, et pour rationaliser certaines autres dispositions visant l'application de la loi.

Pendant l'examen de la Loi maritime du Canada, nombre d'intervenants se sont dits préoccupés par la discrétion de l'industrie maritime et ont demandé au gouvernement fédéral de reconnaître l'importance du secteur du transport maritime.

Par conséquent, on propose d'ajouter ce qui suit à l'article 3 du projet de loi : il faut reconnaître l'apport du secteur maritime à l'économie canadienne; il y aurait un nouvel objectif de conformation de l'engagement du gouvernement envers le succès des ports; et il faut coordonner et intégrer les activités de transport des ports en améliorant la souplesse des capacités financières et opérationnelles.

La diapositive n° 7 de la présentation qui vous a été remise traite des subventions fédérales. Les changements des fondements économiques du transport maritime ont nécessité un réexamen de l'interdiction globale prévue par l'article 25 de la loi de verser du financement fédéral aux administrations portuaires du Canada. Pendant que les ports du monde entier profitent d'un financement accru pour les immobilisations, les initiatives environnementales et la sécurité, les administrations portuaires canadiennes n'ont pas accès aux crédits fédéraux. La seule exception au cours des dernières années a touché l'amélioration de la sécurité dans les ports du Canada.

Sans ces changements, les ports du Canada ne pourront pas faire concurrence aux autres ports internationaux. Modifier la Loi maritime du Canada pour permettre aux administrations portuaires de présenter des demandes de subventions pour l'infrastructure, la durabilité écologique et la sécurité placerait les administrations portuaires sur le même pied que les autres ports et les autres secteurs de transport. Ces changements touchent les articles 14 et 15.

Le projet de loi ne propose pas la création d'un nouveau programme de financement. Il permettra plutôt aux administrations portuaires de faire des demandes au titre des programmes de subventions actuels et futurs. Bien entendu, dans tous les cas, les administrations portuaires seront tenues de présenter une analyse de rentabilité des plus solides et conforme aux critères du programme.

Permettre aux administrations portuaires du Canada d'avoir accès à des subventions pour les projets de durabilité écologique leur donnera de nouveaux outils pour régler les problèmes environnementaux grâce à l'utilisation de nouvelles technologies, pour améliorer le contrôle des émissions aux ports, par exemple.

Je dois souligner que la Loi maritime du Canada est un cadre législatif économique. Tout ce qui a trait aux déversements accidentels de pétrole, aux déversements de substances toxiques ou de la propagation d'espèces envahissantes par le truchement des eaux de ballast n'est pas couvert par la loi, mais bien par une série de dispositions législatives et de programmes.

En ce qui a trait à la sécurité, à compter de ce mois-ci, les administrations portuaires du Canada n'ont plus accès au finance-

ment lié à l'amélioration de la sécurité. Cette modification est essentielle pour que les administrations portuaires puissent continuer à recevoir des fonds pour l'amélioration de la sécurité dans les ports.

• (0915)

En ce qui a trait aux instruments financiers, la page 9 du document porte sur un régime d'emprunt modifié. Actuellement, les administrations portuaires du Canada peuvent demander que leur limite d'emprunt soit augmentée en demandant au ministre des Transports de leur envoyer des lettres patentes supplémentaires afin d'augmenter la limite d'emprunt établie dans leurs lettres patentes. Toute augmentation doit être recommandée par le ministre et appuyée par une évaluation financière indépendante de la capacité d'endettement et d'autosuffisance financière de l'administration portuaire. Il faut ensuite que la demande soit approuvée par le président du Conseil du Trésor, le ministre des Finances et, enfin, le gouverneur en conseil.

Les modifications que nous proposons permettraient que l'emprunt se fasse en fonction d'un code régissant le pouvoir d'emprunt et de la responsabilité correspondante de la part du conseil. Ces changements touchent les articles 5, 17 et 18.

Les ports dont les recettes annuelles dépassent 25 millions de dollars pendant trois années consécutives — ce qui ne représente, à l'heure actuelle, que les ports de Vancouver, d'Halifax et de Montréal — pourraient, et j'insiste sur le conditionnel, mettre en oeuvre un régime d'emprunt commercial qui serait assujéti à un code régissant l'emprunt. Ce code est décrit dans les documents remis aux membres du comité.

Une initiative de politique complémentaire pourrait, bien que ce ne soit pas reflété dans le projet de loi, rationaliser le processus pour les ports qui demandent un changement de leur limite d'emprunt au titre du régime actuel. Cette initiative de politique donnerait aux administrations portuaires du Canada une indication claire des étapes à suivre et des renseignements exigés lors d'une demande d'augmentation de la limite d'emprunt. nous croyons que cela permettrait aux administrations portuaires de mieux planifier leurs investissements.

La page 10 du document de référence porte sur les questions de gouvernance. D'autres éléments du projet de loi C-23 visent à renforcer les dispositions de la Loi maritime du Canada qui touchent la gouvernance, ce qui clarifierait les exigences relatives à la nomination du conseil de direction. Ces changements visent à stabiliser à long terme la gouvernance des administrations portuaires. Bon nombre d'entre eux se trouvent à l'article 10.

Plus précisément, ces modifications permettraient que le mandat des membres du conseil soit renouvelé une fois de plus, ce qui ferait passer le mandat maximal d'un directeur de six à neuf ans, à raison de trois mandats de trois ans chacun. De plus, les candidats aux postes de direction pourraient demeurer en poste jusqu'au renouvellement de leur mandat ou jusqu'à ce qu'une nouvelle personne soit nommée, jusqu'au maximum de neuf ans. Cela améliorerait la stabilité du conseil et ferait en sorte qu'ils soient en mesure de continuer à fonctionner.

Par contre, ces modifications ne changent pas la composition du conseil, ni les critères d'admissibilité. La majorité des membres du conseil continueront d'être mis en candidature par les utilisateurs du port et nommés par le gouverneur en conseil. Les gouvernements provinciaux et fédéraux ainsi que les administrations municipales continueront de nommer un candidat au conseil.

La page 11 du document porte sur les fusions. Les nouvelles tendances économiques du secteur du transport maritime nous ont donné l'occasion d'examiner des possibilités de rendre les administrations portuaires du Canada plus efficaces, plus concurrentielles ou plus aptes à réagir aux nouvelles possibilités et à l'augmentation du volume des activités. L'intégration des activités portuaires, comme la fusion d'administrations portuaires, présente un intérêt certain.

L'intégration pourrait être une option intéressante et viable pour certaines administrations portuaires assez proches géographiquement. Cela leur permettrait de faire face aux pressions de la concurrence de manière à maximiser les possibilités commerciales. Ces changements se trouvent notamment aux articles 5, 9 et 16.

En ce qui a trait à la réglementation et à l'application de la loi, la loi actuelle prévoit toute une gamme de solutions de rechange aux poursuites en justice. Ces solutions visent les cas de non-respect de la réglementation, mais évidemment pas des infractions criminelles pour lesquelles il continuerait d'y avoir des poursuites en justice. Par contre, dans les cas d'infraction aux règlements, des mécanismes de rechange d'application de la loi comme des sanctions administratives pécuniaires donneraient aux responsables de l'application de la loi et aux utilisateurs une façon plus efficace et plus économique de réagir tout en utilisant un mécanisme indépendant et reconnu d'examen et d'appel.

• (0920)

Je vais maintenant aborder les initiatives de politiques complémentaires qui appuient les modifications proposées.

J'ai parlé plus tôt d'une initiative de politique clé en ce qui a trait à la rationalisation du processus de modification des limites d'emprunt. Nous avons élaboré des lignes directrices pour rationaliser et simplifier le processus. Elles se trouvent dans les documents de référence. Ces lignes directrices donneraient aux administrations portuaires canadiennes une idée claire des étapes à suivre ainsi que des renseignements précis avant qu'elles présentent une demande d'augmentation de leur limite d'emprunt. Nous croyons que cela empêcherait l'apparition de certains problèmes qui ont surgi par le passé.

Il y a une autre initiative de politique clé qui touche l'accroissement de souplesse au chapitre de la gestion des terres portuaires. Les secteurs du transport ont de plus en plus de difficulté relativement à leurs biens immobiliers. Certains ports d'importance risquent de se faire envahir par les promoteurs ou doivent composer avec une capacité limitée, ce qui ajoute de la pression sur la préservation des terres portuaires essentielles ou des corridors de transport, notamment dans les régions urbaines.

Il est important de trouver le bon mécanisme permettant de faire en sorte que les ports demeurent des moteurs de développement économique aux niveaux national, régional et local. Il est tout aussi important de trouver des façons d'inciter les ports à investir dans leurs biens immobiliers et à les gérer à long terme. La location de certains locaux ou l'octroi de permis d'utilisation à des tierces parties seraient des solutions rentables à court terme pour l'utilisation des immeubles appartenant aux administrations portuaires. Cela les aiderait à rentabiliser leurs terres jusqu'à ce que le port soit en mesure de les utiliser à des fins portuaires. Ce mécanisme fonctionnerait

principalement à l'aide de lettres patentes supplémentaires, qui seraient émises pour chaque administration portuaire du Canada.

Il faut souligner que le changement législatif lié à la gestion des terres — qui se trouve à l'article 23 du projet de loi C-23, qui propose de modifier le paragraphe 45(3.2) de la Loi maritime du Canada — ne vise qu'à rendre les dispositions actuelles plus claires et transparentes. Le reste de cette initiative de politique se ferait à l'aide de lettres patentes.

Il est important de noter que toutes les activités permises devraient être compatibles avec les activités portuaires et tenir compte des plans d'utilisation des terres par les collectivités avoisinantes. Certaines conditions sévères devront être observées avant que les terres puissent être louées pour un usage temporaire et ces conditions devront être énoncées dans les contrats de location entre l'administration portuaire et la tierce partie. Les membres du comité trouveront plus de détails à cet égard dans un document de discussion contenu dans la trousse de référence qu'ils ont reçus.

Je vous remercie, monsieur le président. Mes collègues et moi serons heureux de répondre aux questions des membres du comité.

Le président: Merci, monsieur Di Sanza.

Monsieur Bell, vous avez la parole.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue.

J'ai quelques questions se rapportant, tout d'abord, aux modifications apportées à l'accès aux fonds de contribution fédéraux auxquelles vous avez fait allusion. Je vois ce terme utilisé et vous dites que les autorités portuaires auront accès aux fonds des programmes de contribution, puis vous mentionnez les trois volets: l'infrastructure, la durabilité environnementale et la sûreté. L'accès aux programmes fédéraux de subvention est remplacé par ces trois volets. Je me demande avec qui les autorités portuaires seront en concurrence pour l'obtention de ces fonds ou si des fonds seront réservés aux autorités portuaires.

Pour situer cette question dans son contexte, sur la côte ouest — et je parle d'expérience — nous avons un avantage naturel, à savoir une route maritime qui se trouve à une journée, une journée et demie de l'Asie, par exemple de Shanghai. Nous pouvons en tirer partie, plus particulièrement grâce au nouveau port à Prince Rupert et au port de Vancouver. Puis, nous pouvons acheminer les marchandises par train dans le Mid-West, jusqu'à Chicago, par exemple, et dans certaines régions du Canada, comme le centre du Canada, et cela prend jusqu'à deux jours de moins que si une autre voie était empruntée. Au cours des dernières années, les États-Unis ont réagi, en partie en prévision de ce qui se passe aujourd'hui, en modernisant leurs ports. Ils ne restent pas sans rien faire pendant que nous allons de l'avant. Il y avait aussi la concurrence de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud dans le commerce international.

Pour ce qui est du financement offert, je pense que la restructuration est une bonne chose, dans la mesure où elle permettra d'accroître la capacité d'emprunt des ports. Mais une chose me préoccupe: je me demande si, conséquemment à cela, les autorités portuaires seront en concurrence avec les municipalités. Seront-elles en concurrence avec d'autres organismes pour obtenir ces fonds? Le gouvernement fédéral leur accordera-t-il toute l'attention nécessaire?

Cela m'amène à une autre question. Elle concerne l'utilisation de leurs terres. Je sais que, par exemple, sur la rive nord où se trouve ma circonscription, North-Vancouver, l'autorité portuaire a eu la possibilité de faire l'acquisition de terrains mis en vente. Je pense à ce qui est devenu ultérieurement un établissement concessionnaire automobile au bord de la mer. Si l'autorité avait pu acheter ce terrain, en prévision de besoins réels, elle aurait alors pu le louer à une autre fin pendant un certain temps, mais l'acheter bien à l'avance, et cela n'a pas été possible.

Je me demande si vous pourriez faire des commentaires à ce sujet.

● (0925)

M. Emile Di Sanza: Certainement. Avec plaisir même.

Il y a plusieurs éléments dans votre question et je vais y répondre, un à la fois.

Tout d'abord, en ce qui a trait à l'accès aux fonds de contribution pour ces projets d'immobilisations — et nous avons assurément désigné des domaines précis — nous nous attendrions à ce que les autorités portuaires collaborent avec les autres parties: les provinces, les municipalités, les tiers, les exploitants de terminaux, les chemins de fer, les fournisseurs de services de logistique. Différentes parties pourraient s'unir autour d'un projet en particulier. Même maintenant, les autorités portuaires collaborent étroitement avec le secteur privé à la conception de projets. L'avantage qu'elles auraient avec ce nouveau régime, c'est qu'elles auraient droit à des fonds de contribution, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Donc, en premier lieu, nous nous attendrions à ce qu'elles aillent de l'avant, dans le cadre de partenariat, avec une multitude d'autres intérêts.

Contre qui seraient-elles en concurrence? On peut présumer qu'elles seraient en concurrence avec d'autres projets de transport. Il pourrait y en avoir plusieurs à l'étude, dans les limites mêmes d'une autorité portuaire. Par exemple, les fonds de contribution pour les portes d'entrée commerciales et les frontières devraient être attribués au mérite. J'ai mentionné plus tôt qu'il faudrait présenter un dossier d'analyse très solide. Il faudrait, à l'évidence, l'appui d'autres intérêts, dans certains cas, de la province.

Seraient-elles obligatoirement en concurrence avec les municipalités? Pas forcément, si elles fonctionnent conjointement avec certaines des municipalités. D'après ce que je comprends aussi, certains des programmes d'infrastructure annoncés viseraient principalement des provinces et des municipalités et n'impliqueraient pas nécessairement les autorités portuaires.

Donc, d'une part, il s'agit d'une approche de partenariat et, d'autre part, elles souhaitent des programmes très spécifiques, par exemple, pour les portes d'entrée et les frontières, qui seraient taillés sur mesure principalement pour les autorités portuaires et leurs partenaires, à cet égard.

Pour ce qui est de la question sur les terres...

M. Don Bell: Avant que vous n'en terminiez avec cette question, vous attendez-vous à ce que des fonds supplémentaires soient alloués ou transférés de sources antérieures de sorte qu'ils n'aient

pas dorénavant à se disputer une enveloppe qu'ils n'avaient pas à se disputer auparavant?

Comprenez-vous ce que je veux dire?

● (0930)

M. Emile Di Sanza: Que les ports n'auront pas...?

M. Don Bell: Oui.

M. Emile Di Sanza: À l'heure actuelle, les autorités portuaires ne se disputent pas des fonds. Certains de leurs partenaires pourraient avoir droit à une partie de ces fonds, mais pas les autorités portuaires, ce qui pose un réel obstacle. C'est une question qui a été soulevée relativement à leur compétitivité par rapport à d'autres ports en Amérique du Nord. Il en est actuellement question.

Pour ce qui est de la question que vous avez soulevée, à savoir si des fonds seront réaffectés, je ne peux pas vraiment y répondre, mais je veux bien demander l'information aux responsables.

M. Don Bell: Permettez-moi de clarifier. L'une de mes préoccupations, c'est que, aux États-Unis il y a des bons, des sources de financement créées expressément pour les ports. Il y a ce qui s'appelle, je pense, des bons du Trésor, dans lesquels l'argent est spécifiquement disponible parce que le gouvernement américain reconnaît que les ports font partie de la base de l'économie, que ce sont des moteurs économiques. C'est pourquoi il y a donc des fonds qui leur sont spécifiquement alloués.

Cela s'inscrit dans toute la question de l'imposition municipale des ports. Ayant déjà été maire, je peux vous dire que cet argument a été invoqué maintes fois.

M. Emile Di Sanza: Effectivement. Vous avez tout à fait raison. C'est une question que nous étudions soigneusement et sérieusement depuis des années parce qu'elle a été soulevée par divers intervenants, non seulement les autorités portuaires, mais aussi ceux qui utilisent les ports et ceux qui tirent un bénéfice des cargaisons, importées ou exportées, passant par les ports.

Nous avons examiné de près les régimes aux États-Unis. Alors que, au Canada, nous avons un régime uniforme, clairement défini dans la Loi maritime du Canada et clairement décrit dans les lettres patentes de chaque autorité portuaire, nous avons découvert, en examinant le régime aux États-Unis, qu'on y trouve un grand nombre de modèles. Certains ports sont gérés par le comté; d'autres sont gérés par l'État; d'autres encore sont indépendants et d'autres ont une relation différente avec le gouvernement fédéral. De plus, aux États-Unis, une autorité portuaire ne s'occupe pas nécessairement juste du fonctionnement d'un port. Par exemple, en ce qui concerne une autorité portuaire très connue, la Port Authority of New York et New Jersey, je crois que seulement 5 p. 100 de la totalité de ses activités concernent des ports. Le reste se compose d'une multitude d'éléments. À l'évidence, elles reçoivent un financement, dans certains cas, mais le financement va-t-il au fonctionnement des ports ou est-il affecté à une multitude d'autres activités connexes que l'autorité portuaire peut mener? Il faudrait voir ce qu'il en est dans chaque cas.

Ce que nous faisons ici, toutefois, dans les limites d'un objectif général clairement défini, c'est de mettre les autorités portuaires du Canada sur un pied d'égalité avec les autres ports de l'Amérique du Nord et du monde et de veiller à ce qu'elles puissent collaborer plus efficacement avec leurs partenaires du secteur privé et les autorités publiques — les provinces et les municipalités — pour pouvoir recevoir des crédits fédéraux, chose qui leur est actuellement impossible.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur Di Sanza, une partie de votre présentation m'a fait sourire. Votre discours a été écrit par le personnel du Cabinet du ministre; ce n'est un mystère pour personne. Si on parle des ports du Canada par rapport aux autres ports dans le monde, en termes d'égalité, je dirais que les ports longeant le Saint-Laurent jusqu'aux Grands Lacs sont ce qui me cause problème. À l'intérieur du Canada, il y a déjà des inégalités.

Le trafic maritime augmente de 600 p. 100 dans le monde, mais sur le Saint-Laurent, entre 1980 et aujourd'hui, il a diminué. Il est passé de 130 à 105 millions de tonnes. Pour ce qui est de la voie maritime du Saint-Laurent, c'est passé de 70 à 50 millions de tonnes. S'il y a eu une réduction du trafic dans le corridor entre le Saint-Laurent et les Grands Lacs, il y a des raisons à cela. Vous savez sûrement des choses pertinentes à ce sujet. Les frais de déglacement et un bon nombre d'autres facteurs s'appliquent à ce corridor, mais ne s'appliquent pas ailleurs.

Spontanément, je suis plutôt favorable à ce projet de loi, mais j'aimerais savoir quels ports en profiteraient. Que je sache, celui de Montréal n'est pas le plus endetté. Par conséquent, le fait qu'on augmente les taux d'emprunt ne le toucherait pas particulièrement. À l'heure actuelle, quel port canadien a vraiment besoin de ce projet de loi?

M. Emile Di Sanza: Si on parle du Saint-Laurent, par exemple, de la voie maritime et des Grands Lacs — dans certains cas, les marchandises qui transitent sur le Saint-Laurent transitent en fait dans les Grands Lacs, comme vous le savez —, le marché a différentes dimensions.

Je commencerai par répondre à votre question, à savoir quels ports pourront en bénéficier.

Il y a deux composantes au projet de loi. L'une porte sur le niveau d'emprunt. Comme vous le dites, le port de Montréal n'en a peut-être pas besoin. C'est un choix que ses administrateurs pourront faire s'ils le veulent.

Par contre, en ce qui a trait à l'accès au Programme de contribution, les ports de Montréal, Saguenay, Sept-Îles, Trois-Rivières et Québec sont tous des ports qui pourront en bénéficier ou y avoir accès. Ce sont des choses qu'ils n'ont pas pour le moment.

Deuxièmement, en ce qui a trait au Saint-Laurent, à la voie maritime dans son ensemble, sur laquelle on transporte du vrac en ce moment, et aux marchés dans les Grands Lacs, le ministère des Transports, en collaboration avec nos homologues américains, vient juste d'émettre un rapport qui donne les résultats des études économiques, environnementales ainsi que relatifs à l'infrastructure de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il donne un aperçu des possibilités de nouveaux marchés qui pourraient se dégager dans les Grands Lacs et le long de la voie maritime.

Une des choses très importantes qu'on souligne dans le cadre de cette initiative de politique est ce qu'on appelle en anglais la *short sea shipping*, soit le transport maritime à courte distance.

M. Mario Laframboise: Vous voulez dire le cabotage?

M. Emile Di Sanza: Certains utilisent le terme « cabotage », mais ce dernier a différentes connotations. Parlons plutôt de transport maritime à courte distance.

Il y a des gens qui évaluent les possibilités qui pourraient se dégager dans les Grands Lacs, où il y a un marché énorme pour le transport de conteneurs, par exemple.

Alors, les dirigeants de la Voie maritime du Saint-Laurent, en collaboration avec différents ports au Québec et en Ontario, évaluent la possibilité de transporter peut-être un jour des conteneurs. Il y a aussi des possibilités de marchés pour le vrac. On a vu une croissance de certains produits et une baisse d'autres produits.

• (0935)

M. Mario Laframboise: Sauf que ce sont tous les investissements qui ne sont pas compris dans ce projet de loi. C'est ce qui pourrait être investi par le gouvernement dans une politique de développement de ce formidable outil qu'est le corridor Saint-Laurent—Grands Lacs. Le Mississippi a vu une augmentation, alors que nous avons eu une réduction. On ne s'est pas occupé du corridor Saint-Laurent—Grands Lacs. Ce n'est pas grave, ce n'est pas votre responsabilité, c'est le gouvernement qui était là.

Par rapport à l'aide que ce projet de loi va donner à court terme, vous me dites qu'il y a peut-être certains investissements qui peuvent être faits. Finalement, tout le monde serait admissible au programme d'infrastructure.

Par rapport aux emprunts, quel port a besoin rapidement de ce projet de loi?

M. Emile Di Sanza: Cela va dépendre du conseil d'administration. Il y a certains ports qui ont une certaine flexibilité quant à leur limite d'emprunt. D'autres sont presque arrivés à leur limite. Cependant, seuls les trois plus importants auraient plus de liberté dans le marché international commercial. Les autres sont quand même assujettis au régime qui existe actuellement dans la loi.

Tout ce qu'on a fait, c'est qu'on a établi des lignes directrices plus claires, si jamais un port veut y accéder pour augmenter son niveau d'emprunt.

M. Mario Laframboise: Lequel a presque atteint sa limite et a besoin de cela?

M. Emile Di Sanza: On pourrait vérifier et vous donner la réponse.

En fait, vous pourrez trouver cette information dans les notes contenues dans votre cartable. Mais on peut trouver l'information et vous la faire parvenir, si vous le désirez.

M. Mario Laframboise: Parfait.

M. Emile Di Sanza: Le dernier point que je voudrais soulever, si vous me le permettez, concerne la Voie maritime du Saint-Laurent. Comme vous le savez, le gouvernement fédéral demeure propriétaire des infrastructures. Depuis 10 ans, presque 300 millions de dollars — 295 millions de dollars, je crois — ont été investis pour l'entretien de cette infrastructure, en vertu d'un autre programme. Mais la voie maritime relève tout de même du gouvernement fédéral.

M. Mario Laframboise: C'est tout à fait cela. C'est la raison pour laquelle je vous dis que par rapport à sa compétitivité, aux frais — à part les frais de déglacement, qu'on doit aussi déboursier ailleurs —, il y a une situation qu'on devra aussi évaluer.

Je veux bien qu'on soit compétitif dans le monde, mais il faudrait peut-être qu'on le soit à l'intérieur même du Canada. Lorsque les frais d'une infrastructure sont plus élevés que ceux des autres, d'une manière ou d'une autre, on devient moins compétitif. Et si on ouvre des programmes pour développer les autres, on va élargir encore cette non-compétitivité si, dès le départ, il en coûte plus cher pour transporter des marchandises sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

M. Emile Di Sanza: Dans l'étude qui a été publiée récemment sur la voie maritime et les Grands Lacs, une grande composante porte sur la possibilité de nouveaux marchés sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

● (0940)

M. Mario Laframboise: Je l'espère parce que ce n'est pas ce projet de loi qui va mettre cela en vigueur.

M. Emile Di Sanza: Non, ce n'est pas ce projet de loi, mais tout est relié, bien sûr.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci de votre présentation.

Ma première question est la suivante: à combien votre ministère évalue-t-il les besoins réels pour les infrastructures et les autres besoins financiers des ports à l'heure actuelle?

M. Emile Di Sanza: Je vais aborder la question à partir de ce que les ports ont présenté comme plan d'investissements dans les immobilisations au cours des cinq prochaines années. Nous pouvons le vérifier, mais la dernière fois que nous avons fait une compilation, je crois que cela approchait 1 milliard de dollars. Je confirmerai le montant exact, mais cela dépend du moment où nous recevrons certains rapports.

Je pense que cela donne une indication de l'ampleur de certains des investissements dans les immobilisations que les ports avaient envisagés dans le cadre d'un régime qui ne leur donnait pas accès à un financement d'infrastructures, de quelque type que ce soit. Maintenant, il pourrait y avoir des cas où certains ports — peut-être certains des plus grands ports, mais pas nécessairement les plus grands ports seulement — pourraient avoir des projets d'agrandissement menés conjointement avec des partenaires du secteur privé qui pourraient influencer sur ces sommes.

Nous n'avons pas de chiffres précis quant aux types de projets spécifiques que les ports pourraient avoir et qui en découleraient.

M. Brian Masse: Je suppose que l'une de mes préoccupations est que ce projet de loi ne soit pas assorti d'un financement. En fait, vous avez renforcé ces préoccupations lorsque vous avez parlé des fonds pour les portes d'entrée commerciales. Manifestement, cela va diminuer l'accessibilité de ces fonds pour d'autres, si vous retirez des fonds ailleurs à cette fin-ci. Cela va créer un conflit considérable, à mon avis. Il est déjà difficile d'honorer les fonds pour les portes d'entrée, indépendamment de l'ajout de 19 organismes.

J'ai remarqué que, selon votre initiative stratégique sur la flexibilité de la limite d'emprunt, Vancouver, par exemple, en vertu du système actuel, sauf erreur, peut emprunter jusqu'à un demi-milliard de dollars maintenant. En guise d'exemple, à combien s'élèverait sa capacité en vertu du nouveau modèle?

M. Emile Di Sanza: Encore une fois, cela dépendrait de la décision des membres du conseil d'administration. Il pourrait n'y avoir aucun changement. Ils pourraient conclure qu'ils souhaitent

rester dans le régime actuel, avec la limite d'emprunt en vigueur, pour autant qu'elle est suffisante, ou ils pourraient choisir d'adopter l'approche plus commerciale proposée ici, s'ils ont besoin de fonds supplémentaires pour leur agrandissement ou des améliorations environnementales — et ils emprunteraient ces sommes.

En réponse à votre question précédente, les ports financeront leurs activités soit par des emprunts... Le cas échéant, ils pourraient, à l'instar d'autres parties, avoir le droit de faire une demande pour des projets. Certains de ces projets pourraient ne pas être spécifiquement liés à des activités portuaires. Ils pourraient porter sur l'accès aux ports. Il pourrait s'agir d'améliorations environnementales requises. Dans d'autres cas, ils pourraient être reliés à la sécurité, si un programme de financement à cette fin était offert.

M. Brian Masse: Mais, le ministère a-t-il fait faire une analyse? En vertu du système courant, si vous faites la somme — et je l'ai faite — vous arrivez probablement à près de 800 millions de dollars pour ce qui est de la capacité d'emprunt actuelle de nos structures portuaires.

Avez-vous dressé un modèle quant à ce que serait leur capacité d'emprunt si elles passaient à ce régime?

M. Emile Di Sanza: Monsieur, les administrations portuaires sont autonomes sur le plan commercial, si vous voulez. C'est leur conseil d'administration qui détermine leurs plans d'immobilisations.

Nous effectuons un suivi de ce qui se passe. De temps en temps, les administrations portuaires nous font part de leurs projets. Il arrive qu'elles s'adressent au ministère pour faire hausser leur limite d'emprunt, car elles envisagent des projets en particulier. Une partie du financement de ces projets peut provenir de la limite d'emprunt, mais l'autre partie peut provenir d'exploitants de terminaux privés. Dans certains cas, un port établira...

M. Brian Masse: Je comprends tout cela. Je vais passer à une autre question, car je ne veux pas perdre mon temps là-dessus. Je voulais seulement savoir si votre ministère avait analysé votre nouvelle proposition et connaître la logique derrière la hausse du pourcentage. Vous n'avez pas répondu à ma question.

Je veux passer à un autre sujet. Il est question de désignation commerciale des propriétés pour favoriser une certaine souplesse. Les administrations portuaires seront-elles visées par la loi sur les municipalités si on procède à un rezonage ou si on détermine un nouvel usage pour les propriétés?

● (0945)

M. Emile Di Sanza: Madame Kavanagh, pourriez-vous répondre à la question?

Mme Janet Kavanagh (directrice de la politique des ports, Politiques portuaires, ministère des Transports): L'idée d'accroître la souplesse au chapitre de la gestion des terres a pour but d'offrir aux ports un outil de planification et de leur permettre de tirer des recettes des propriétés à long terme. Le projet de loi n'a aucune incidence sur le zonage municipal ou les dispositions législatives provinciales.

M. Brian Masse: Les administrations portuaires ne seront pas assujetties à la loi sur les municipalités.

Mme Janet Kavanagh: Elles ne seraient visées par aucune exigence en matière de zonage municipal ou exigence provinciale relativement aux biens immobiliers fédéraux, comme c'est le cas actuellement pour toutes les instances fédérales.

M. Brian Masse: Qu'entendez-vous par propriétés commerciales? Qu'est-ce que cela inclut? La loi sur les municipalités prévoit plusieurs catégories de propriétés commerciales. Quelle est votre définition, applicable en vertu de la loi, des utilisations commerciales sur les terres portuaires?

Mme Janet Kavanagh: Je crois que nous examinerions les définitions standard. Le critère principal serait qu'il n'y ait pas d'utilisation résidentielle.

M. Brian Masse: Vous dites que vous n'avez pas de catégories de propriétés commerciales. Vous n'avez pas de définition de ce qui est considéré comme une propriété commerciale.

M. Emile Di Sanza: Vous la trouverez dans l'un des documents fournis.

M. Brian Masse: Je les ai ici et je ne vois rien là-dedans. Il est seulement question d'utilisation commerciale, non résidentielle. Toutefois, le concept d'« utilisation commerciale » est assez vaste et il arrive souvent que les municipalités définissent différents types de propriétés commerciales. Ce que je veux connaître, c'est votre propre définition de « propriété commerciale ». Je veux savoir ce qu'elle inclut.

M. Emile Di Sanza: Il faudrait voir le genre d'applications qu'en feraient les administrations portuaires. Celles-ci devraient tenir dûment compte des plans des municipalités voisines en matière d'aménagement du territoire et...

M. Brian Masse: Selon ceci, les administrations portuaires n'ont pas d'obligations à cet égard, car elles ne sont pas visées par la loi sur les municipalités. Vos plans font mention d'associations de travail non contraignantes. Je le sais.

Votre définition de « propriété commerciale » inclut-elle les utilisations industrielles? Les plans municipaux parlent souvent d'utilisation commerciale/industrielle. Votre définition comprend-elle l'aspect industriel?

M. Emile Di Sanza: Je le répète, nous ne modifions pas le fondement de la loi ni des lettres patentes. Certaines lettres patentes montrent le genre d'activités semi-industrielles ou commerciales à valeur ajoutée que des ports ont jugées complémentaires à leurs activités. Les lettres patentes diffèrent. Elles ont été rédigées à la fin des années 1990. Si nous examinons par exemple celles de l'administration portuaire du fleuve Fraser, nous constatons qu'elles stipulent certains types d'activités industrielles secondaires, si vous voulez. Cela peut nous donner une indication des applications possibles; cependant, l'objectif ici était d'assortir l'utilisation des terres de paramètres assez stricts.

Dans bon nombre de cas, les administrations peuvent déjà utiliser les terres. Ce qui n'était pas clair dans quelques cas, c'était que l'utilisation de certaines terres était temporaire. C'est donc une démarche relativement longue, pour les administrations portuaires, que de faire modifier les lettres patentes pour quelque chose qui risque d'être en vigueur seulement pour une période limitée. L'objectif initial serait de conserver ces terres pour des utilisations à long terme, à des fins portuaires.

M. Brian Masse: Ce qui me préoccupe, c'est qu'on établisse une politique beaucoup plus décisive, ce qui pourrait convenir à la gestion des terres qui leur appartiennent... Monsieur le président, j'ai posé des questions semblables pendant la séance d'information à laquelle j'ai participé avec le ministère. J'ai peut-être obtenu une réponse; elle est peut-être arrivée à mon bureau ce matin. Il faut que je vérifie. J'aimerais en prendre connaissance et j'aimerais qu'on

dépose au comité les règles précises et vos définitions de « propriété commerciale » et de l'utilisation des terres à cet égard.

Par ailleurs, vous mentionnez, dans votre document, votre changement stratégique et les mécanismes de collaboration bilatérale avec les associations communautaires et les administrations municipales. Le ministère pourrait peut-être nous fournir des exemples pour nous aider à comprendre.

Je vous remercie, monsieur le président.

• (0950)

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie le groupe de spécialistes qui est présent ici ce matin.

Je débiterai en parlant du fondement du projet de loi. Un examen a eu lieu il y a quelques années. Vous avez également mentionné, dans votre exposé, qu'un rapport avait été présenté à la suite de l'examen. On a consulté les intervenants récemment. Pouvez-vous nous en dire plus sur les consultations qui ont eu lieu récemment?

Pouvez-vous également m'indiquer qui sont les intervenants dont il est question? S'agit-il de représentants de l'industrie, du gouvernement ou des groupes communautaires? Les syndicats et d'autres groupes sont-ils concernés? J'aimerais que vous répondiez à ceci avant de passer à d'autres questions.

M. Emile Di Sanza: L'examen qui a eu lieu en 2002-2003 avait, comme je l'ai dit précédemment, une très vaste portée. Il touchait de nombreux domaines: fonds de contribution fédéraux, sécurité, structures de gouvernance et ainsi de suite.

Depuis le dépôt du rapport en 2003, nous avons pu participer à des événements tels que des conférences sur le transport maritime à courte distance. Les ports ont fait savoir que s'ils étaient admissibles à des fonds d'infrastructure, ils pourraient améliorer l'utilisation des voies d'eau pour assurer des systèmes de transport plus durables. Il y a eu plusieurs ateliers à l'échelle du pays avec les parties intéressées, notamment les représentants des ports, les exploitants de terminaux, les expéditeurs, les importateurs, les exportateurs et divers autres intervenants ayant un lien avec les ports.

Nous entretenons aussi des liens étroits avec l'Association des administrations portuaires canadiennes. Nous prenons part à ses séminaires sur la gouvernance; une fois l'an, les membres des conseils d'administration sont invités à examiner les meilleures pratiques relatives aux structures de gouvernance. Divers autres ateliers techniques portant sur les activités des ports ont également lieu.

Nous rencontrons régulièrement d'autres associations représentant différents intérêts du secteur maritime.

M. Jeff Watson: Le gouvernement a annoncé, dans des budgets consécutifs, du financement pour la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Il s'agit d'environ 1 milliard de dollars, je pense. Pour les frontières et les portes d'entrée, le financement s'élève à 2,1 milliards de dollars, par exemple.

Les modifications proposées dans le projet de loi C-23 prévoient-elles l'accès aux fonds fédéraux ou bien les ports ont-ils déjà accès à ces fonds? En d'autres mots, les modifications sont-elles nécessaires pour assurer l'accès à l'argent ou bien servent-elles à permettre l'accès à des fonds qu'on pourrait annoncer ultérieurement?

M. Emile Di Sanza: Les modifications seraient nécessaires pour permettre l'accès à tous les fonds pouvant servir pour les activités portuaires.

M. Jeff Watson: Je crois qu'à l'heure actuelle, si je comprends bien, il faut une recommandation du ministre pour hausser la limite d'emprunt. Il faut une vérification financière indépendante. Le Conseil du Trésor doit fournir son approbation, de même que le ministre des Finances, puis le Cabinet.

L'inconvénient, c'est qu'obtenir l'approbation pour hausser la limite d'emprunt prend beaucoup de temps. L'avantage, c'est qu'il y a un certain nombre de freins et de contrepois.

Compte tenu des changements que propose ou envisage le projet de loi C-23, combien de ports seraient visés par le nouveau régime d'emprunt? Lesquels? C'est ma première question.

M. Emile Di Sanza: Le nouveau régime d'emprunt s'appliquerait aux administrations portuaires qui ont des recettes d'exploitation d'au moins 25 millions de dollars depuis trois années consécutives. À l'heure actuelle, il s'agit de celles de Vancouver, Montréal et Halifax.

Avec le temps, on peut présumer que d'autres administrations portuaires atteindraient ce niveau. À ce moment-là, si elles le souhaitent, elles pourraient opter pour une méthode de prêts commerciaux. Bien sûr, elles seraient assujetties à des exigences en matière de reddition de comptes et de certification et elles devraient faire preuve de diligence raisonnable, comme nous l'avons indiqué clairement dans le régime d'emprunt figurant dans les cahiers d'information.

C'est le genre de freins et contrepois et de responsabilités accrues qui incomberaient au conseil d'administration qui prend ces décisions.

• (0955)

M. Jeff Watson: Je parcourais le régime d'emprunt proposé et j'ai remarqué qu'on transfère les obligations de reddition de comptes à divers membres des conseils d'administration. Je veux examiner en détail les mesures de sécurité à cet égard.

Les responsables qui ne s'acquittent pas de leurs obligations s'exposent-ils à des sanctions? Y a-t-il des sanctions?

Voici où je veux en venir. Si ces personnes ne s'acquittent pas de l'une ou l'autre de leurs obligations, qui en assume la responsabilité? Quelle mesure de protection garantit que le gouvernement n'aura pas besoin d'intervenir et d'assumer cette responsabilité?

Mme Janet Kavanagh: Comme vous l'avez indiqué avec justesse, le conseil d'administration est en grande partie responsable de la surveillance et de la certification de l'observation du régime par le port. Si le conseil n'assume pas sa responsabilité de manière délibérée, s'il induit quiconque en erreur, s'il omet d'aviser les ministres compétents ou s'il y a des manques quant à la surveillance ou à cette responsabilité... On pourrait considérer qu'il s'agit d'une violation de la responsabilité fiduciaire. C'est un problème assez grave pour les membres du conseil d'administration et les directeurs.

M. Jeff Watson: Je pourrais peut-être préciser la question qu'a posée Brian tout à l'heure, car j'aimerais y revenir. Vous avez dit que, pour les cinq prochaines années, les ports avaient des plans d'immobilisations d'une valeur de 1 milliard de dollars. Les modifications proposées ici concernent l'accès aux deniers publics à cette fin. Je me trompe peut-être, mais je pense que Brian essayait de savoir s'il est possible, si on hausse les limites d'emprunt, que les administrations portuaires obtiennent auprès du secteur privé ce montant de 1 milliard de dollars prévu pour les cinq prochaines années.

Manifestement, vous connaissez les prévisions. Vous savez quels sont les changements prévus. Les administrations portuaires sont-elles en mesure d'obtenir auprès du secteur privé ce montant de 1 milliard de dollars pour les cinq prochaines années, ou bien doivent-elles accéder à du financement public?

M. Emile Di Sanza: Il existe effectivement diverses manières pour elles d'obtenir du financement pour leurs projets d'immobilisations, grâce à leur capacité d'emprunt, grâce à des intérêts privés qui investiraient. Comme le stipule le projet de loi, elles seraient également admissibles, à l'instar d'autres organisations du domaine du transport, à des programmes de contribution.

M. Jeff Watson: Je sais comment elles peuvent obtenir de l'argent. Ma question est celle-ci: peuvent-elles obtenir ce financement, ce 1 milliard de dollars, auprès de sources privées?

M. Emile Di Sanza: Il est certain qu'elles font appel à des investisseurs privés. Quant à savoir s'il est possible de le faire pour la totalité du 1 milliard de dollars... Je pense qu'il faudrait y aller au cas par cas. Il reviendrait à chaque administration portuaire de montrer comment elle compte obtenir son financement.

Le président: Je vous remercie.

Avant de donner la parole à M. Maloney, j'aurais une question. Comment en êtes-vous arrivés au chiffre de 25 millions de dollars?

M. Emile Di Sanza: Nous avons entrepris une étude assez minutieuse, dont un résumé se trouve dans le cahier d'information. Nous avons embauché des experts externes pour analyser divers modèles et évaluer ce que cela signifierait pour les administrations portuaires, selon leur échelle de revenus, de passer à un régime commercial à part entière plutôt que de conserver le régime actuel, dont le fonctionnement serait clairement décrit en vertu du processus simplifié.

Ces experts ont fortement recommandé qu'il s'agisse d'un seuil approprié, car il faut pour ainsi dire une certaine rigueur financière pour entrer sur le marché commercial mondial. Il serait bon de disposer d'activités suffisamment variées pour permettre une telle exploitation.

Différents modèles ont donc été examinés avec soin avant d'en arriver à une telle conclusion.

Le président: Merci.

Monsieur Maloney, la parole est à vous.

M. John Maloney (Welland, Lib.): Le Dr Fry doit se rendre à un autre comité. Je vais donc lui laisser les cinq minutes dont je dispose et je reprendrai à la prochaine ronde.

Le président: Madame Fry, vous avez la parole.

• (1000)

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Merci beaucoup.

J'ai deux courtes questions.

La première concerne la capacité d'emprunt et les modifications à la loi. Je n'ai toujours pas l'impression que nous voyons les ports comme des moteurs économiques et que la concurrence est la principale question ici. Je crois que ma question sur la capacité d'emprunt concernera le moment opportun. Comment aborder la question du moment opportun s'il faut faire des pirouettes? Voilà ma première question.

Ma deuxième question porte sur l'émission d'obligations. Vous savez que certaines administrations portuaires — à Seattle, dans ma région, en tout cas — peuvent émettre des obligations exemptes d'impôts. C'est un moyen rapide pour elles d'obtenir de l'argent, d'être concurrentielles et de construire leurs infrastructures. Les administrations portuaires peuvent-elles faire cela? Est-ce que ce nouveau projet de loi l'autorisera? Voilà ma deuxième question concernant les emprunts.

J'ai aussi une question au sujet de la capacité de louer ou d'utiliser des terres portuaires à des fins commerciales, etc. Je ne vois aucun critère écrit, et je crois que cela soulève bien des questions. Y aura-t-il des exigences concernant la location ou l'utilisation des terres portuaires à des fins non portuaires? Y aura-t-il des exigences concernant des études environnementales et la capacité de communiquer et d'organiser des audiences publiques avec les résidents locaux et la ville afin de déterminer si le tout est conforme aux exigences municipales?

Je vais vous donner un exemple. Le port de Vancouver est actuellement au centre d'une controverse. J'appuie une partie des décisions de l'administration portuaire, mais il y a ce projet de stade de soccer dans une zone où une partie des terres sont protégées, car elles abritent certaines espèces. Les habitants de Vancouver ont le sentiment de ne pas avoir été consultés au sujet d'un usage de ces terres portuaires qu'ils jugent nuisible pour l'environnement, pour la ville, etc. dans ce secteur précis.

J'aimerais savoir quels critères concernent la possibilité d'utiliser les terres portuaires à des fins non portuaires. J'aimerais aussi en savoir plus sur le moment opportun d'emprunter et d'émettre des obligations exemptes d'impôts, ce qui selon moi est essentiel à la compétitivité des ports.

Merci.

M. Emile Di Sanza: Vous avez soulevé plusieurs points.

En ce qui concerne les obligations exemptes d'impôts, je crois qu'il s'agit de politiques financières. Je vais demander à ma conseillère juridique de nous en dire plus à ce sujet.

Mme Ekaterina Ohandjanian (conseillère juridique, Justice Canada): Merci.

Aucune politique gouvernementale n'empêche actuellement les administrations portuaires d'émettre des obligations, comme cela se fait aux États-Unis. Quant au fait qu'elles soient exemptes d'impôts, cela relève selon moi des dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. Il n'en est pas question dans ce projet de loi, car il n'est pas d'ordre fiscal. Il permet toutefois aux administrations portuaires d'émettre des obligations à des fins de financement des entreprises. Les lettres patentes de chaque autorité portuaire en font foi.

Je ne sais pas si Emile souhaite ajouter quelque chose au sujet du moment opportun, mais les lettres patentes de chaque autorité portuaire portent également sur la location ou l'attribution de permis concernant les terres portuaires ainsi que sur le régime et les restrictions liés à ces activités. Ce n'est pas à proprement parler dans la loi, mais il existe un renvoi à ces lettres patentes, qui en contiennent la substance.

L'hon. Hedy Fry: Je sais, mais je voulais dire que je n'ai pas bien saisi cette information ici, car il s'agit d'un sujet très complexe.

J'ai une courte question au sujet de l'exemption d'impôt. Assurément, quand on rédige une mesure législative, on est pas assis seul dans son coin. Si la possibilité d'émettre des obligations exemptes d'impôts doit faire l'objet de discussions avec Revenu Canada, ces discussions ne devraient-elles pas déjà avoir eu lieu selon une approche horizontale?

M. Emile Di Sanza: La question a été abordée de façon générale lorsque la mesure législative sur la politique marine nationale a été adoptée à la fin des années 1990. Elle a depuis été soulevée à quelques occasions, surtout par des administrations portuaires. Lorsque l'étude a eu lieu, il était question des différences entre les autorités portuaires canadiennes et américaines et l'accès au financement en matière de sécurité était une préoccupation majeure. Peu après cette étude, un programme a été instauré afin d'assurer le financement des ports en matière de sécurité.

J'ai parlé plus tôt d'une comparaison entre la structure de gouvernance des ports canadiens et américains. Cette structure diffère selon le port. Une conclusion que l'on retire des études que nous avons consultées est qu'en général, les ports canadiens sont bien administrés et bien gérés et leur niveau d'endettement est très bien contrôlé. Dans bien des cas, d'autres ports doivent émettre des obligations ou faire d'énormes emprunts simplement pour garder leurs dettes en règle. La Loi maritime du Canada de la fin des années 1990 a permis aux administrations portuaires canadiennes de faire preuve d'une certaine discipline financière.

● (1005)

L'hon. Hedy Fry: Les administrations portuaires ne seront pas d'accord avec vous. Elles aimeraient pouvoir émettre des obligations exemptes d'impôt.

Le président: Monsieur Carrier, la parole est à vous.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Je voulais, moi aussi, revenir sur le fait que les administrations portuaires pourront louer des terrains qu'ils auront acquis, mais dont elles n'auront pas nécessairement besoin dans l'immédiat. C'est mentionné dans votre présentation.

J'ai lu rapidement l'article 38 proposé dans le projet de loi, qui modifie le paragraphe 71(1) de la loi et traite des baux et des permis. Dans cet article, on dit qu'il est possible de louer des biens fédéraux, mais que ça doit être approuvé par le gouverneur en conseil dans les cas où la durée de la location est supérieure à 20 ans.

Je voudrais que vous me confirmiez si cet article, qui est à la page 17, porte en effet sur la location que vous décrivez dans le projet de loi, et s'il y a d'autres articles portant là-dessus. On parle simplement de la possibilité d'une location dont la durée est supérieure à 20 ans.

M. Emile Di Sanza: L'article 38, qui modifie le paragraphe 71(1), apporte un changement strictement au niveau du texte. C'est une question de concordance.

M. Robert Carrier: Ça concerne la location de terrains qui seraient la propriété d'administrations portuaires?

M. Emile Di Sanza: Mais...

M. Robert Carrier: Dans votre présentation, vous dites que « Toutes les APC pourraient céder des terrains à bail à des tierces parties [...] » C'est une question que mon collègue a posée également. Est-ce bien de quoi il s'agit?

M. Emile Di Sanza: Non, pas du tout. Cette section porte sur les ports publics et non sur les autorités portuaires.

M. Robert Carrier: On parle donc d'autres articles, et je suppose que vous ne pouvez pas nécessairement me dire lesquels.

M. Emile Di Sanza: Ce serait surtout dans le cadre d'une initiative en matière de politiques. On décrit les divers éléments dans un des documents compris dans votre cartable. Le seul changement apporté à la loi est au paragraphe 45(3.2). On parle ici de l'utilisation de certains terrains. On y dit tout simplement que dans le cas d'une autorité portuaire, il pourrait y avoir une application temporaire. Il s'agissait ici d'indiquer clairement quel était le but.

Certaines autorités portuaires ont en effet une stratégie à cet égard. Elles vont utiliser des terrains de façon temporaire. Dans d'autres cas, cependant, on parle d'une utilisation plus ou moins permanente. Comme l'ont déjà souligné d'autres membres du comité, certaines autorités portuaires ont perdu la possibilité d'acquérir des terrains parce que l'aménagement de ceux-ci était plus viable pour des intérêts strictement commerciaux privés. Alors, c'est simplement pour indiquer aux autorités portuaires qu'il y a d'autres possibilités, qu'elles vont pouvoir les utiliser à des fins appropriées de façon temporaire, puis, à long terme, garder les terrains pour des fins portuaires. Le seul changement qu'on apporte à la loi est à l'article 23 du projet de loi, au paragraphe 45(3.2) proposé, qui se trouve à la page 11, je crois.

• (1010)

M. Robert Carrier: Il est important qu'on saisisse bien le sens.

De toute façon, ce n'est certainement pas très explicite dans le projet de loi, et ça suscite beaucoup de questions. Ça peut entraîner beaucoup d'abus de la part des administrations portuaires.

M. Emile Di Sanza: Il y a dans le cartable un autre document qui explique la chose plus en détail. On y parle de l'utilisation de terrains à long terme. Je pourrais vous donner la référence plus tard.

M. Robert Carrier: Je l'apprécierais.

On parle donc d'un règlement qui découlerait de la loi?

M. Emile Di Sanza: Il s'agit d'une initiative en matière de politiques qui se refléterait dans les lettres patentes des autorités portuaires. Les lettres patentes sont comme des lettres de mandat. Elles expliquent quel genre de terrains sont gérés par les ports, les activités qui peuvent s'y tenir, de même que d'autres éléments touchant l'application et le comportement des ports.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Ship-ley, vous avez la parole.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président. On m'appelle parfois « Ship », mais ça n'a rien à voir avec la Loi maritime, je vous l'assure.

Bienvenue au comité.

J'aimerais préciser un point soulevé par ma collègue. Il est préoccupant que le transport maritime n'obtienne pas l'importance qu'il mérite. Je crois que c'est là le but de ces modifications, car sous Objectifs, à l'article 4, on peut lire :

Compte tenu de l'importance du transport maritime au Canada et de sa contribution à l'économie canadienne, la présente loi a pour objet de :

a) mettre en oeuvre une politique maritime qui permette au Canada de se doter de l'infrastructure maritime dont il a besoin, qui le soutienne efficacement dans la réalisation de ses objectifs socioéconomiques nationaux, régionaux et locaux

Je crois que cela en dit long sur l'importance que le gouvernement accorde à la Loi maritime.

Pourriez-vous me donner un aperçu général? Nous appuyons ce projet de loi. Nous étudions les amendements à ce projet de loi. Avons-nous l'appui de l'ensemble des administrations portuaires et des expéditeurs? Il s'agit ici d'un ensemble.

M. Emile Di Sanza: Les amendements proposés, en particulier à l'introduction ou à l'objet de la loi, tiennent clairement compte des commentaires transmis au groupe chargé de la Loi maritime du Canada dans le cadre de l'étude. Les commentaires à cet effet étaient généralisés.

Quelques années se sont également écoulées depuis la tenue de cette étude. Depuis ce temps, le transport maritime à courte distance, un service qui existe depuis de nombreuses années, s'est faufilé à l'avant-plan en tant que concept permettant d'intégrer le secteur maritime à d'autres modes de transport. Cela permettrait d'utiliser plus efficacement les voies maritimes et aurait un effet positif sur la durabilité écologique, la réduction de la congestion, l'efficacité du fonctionnement et de l'utilisation des installations portuaires, etc. Tous ces éléments entrent en jeu dans nos interactions avec les autorités portuaires et d'autres intervenants. Cela ne se limite pas aux ports. Les utilisateurs des ports ont soulevé de tels points. Je crois que cela est très clair grâce à l'intérêt démontré dans diverses conférences portant sur le domaine maritime et le transport maritime à courte distance.

Quant à la position des diverses parties au sujet de ce projet de loi, je crois que l'Association des administrations portuaires canadiennes a publié un premier communiqué de presse à ce sujet la semaine dernière. Ce projet de loi n'a été déposé que tout récemment. Nous n'avons pas encore obtenu la réaction de bien des parties intéressées, mais nous croyons comprendre que l'intérêt est grand. D'après ce que nous avons entendu, les réactions sont positives.

• (1015)

M. Bev Shipley: En ce qui concerne le temps, l'accès à un financement prolongé n'a pas été le même que pour d'autres secteurs des transports. Un des objectifs de ce projet de loi consiste, j'imagine, à permettre aux ports d'avoir accès aux mêmes occasions de financement que les autres moyens de transport. J'admets qu'on ne peut y parvenir sans une approche commerciale accompagnée d'un plan solide et favorable.

Les administrations portuaires nous ont-elles fait part des coûts liés au fait de ne pas disposer de telles occasions de financement? Vous ont-elles dit quoi que ce soit du genre?

M. Emile Di Sanza: Je vais répondre en fonction de ce que nous avons entendu. Nous avons obtenu le point de vue des administrations portuaires, mais nous avons aussi obtenu celui d'autres intervenants du secteur maritime relativement au fait que divers projets, liés au secteur maritime et aux opérations ou installations portuaires, n'avancent peut-être pas aussi rapidement, ou ne sont peut-être pas aussi viables, en termes de partenariats, en raison du manque de fonds disponibles pour les immobilisations.

Comme je l'ai dit, nous avons aussi eu la chance de tenir des consultations, sur une période de quelques années. Il va de soi que, depuis le moment où le comité d'examen a recommandé l'accès au financement fédéral pour les projets d'infrastructure, des questions liées à la viabilité écologique ont fait surface. Nous avons aussi eu l'expérience du Programme de contribution pour la sûreté maritime, qui a été mis en place. Nous nous sommes penchés sur tous ces aspects, dans le cadre d'un ensemble cohérent et homogène lié aux secteurs qui seraient visés aux fins de financement des infrastructures.

Nous avons donc entendu les administrations portuaires et les intéressés dans le secteur maritime. Nous ont-ils confié des projets précis? Dans certains cas, ils ont donné un aperçu de certains projets liés au — je vais encore employer l'expression « transport maritime à courte distance » —, qui pourraient être réalisables avec des investissements faits par différents groupes, et non pas seulement par le gouvernement fédéral. Ces investissements pourraient fort bien provenir d'intérêts privés ou d'autres ordres de gouvernement, qui seraient habilités à fournir un tel financement.

Le président: Monsieur Maloney.

M. John Maloney: Des questions posées plus tôt avaient trait à la question de savoir ce qui arrive si une administration portuaire éprouve des difficultés financières. Si j'ai bien compris, la réponse était que ces personnes auraient manqué à leurs obligations de représentants et qu'elles pourraient être tenues personnellement responsables. Toutefois, vous n'avez pas fourni d'explications. Que se passerait-il si une administration portuaire avait les meilleures intentions possibles, qu'elle faisait des investissements de capitaux, puis que les circonstances changeaient et que la situation se détériorait? Que se passe-t-il dans une telle situation, c'est-à-dire lorsqu'une administration portuaire manque à ses obligations financières, sans que l'on puisse parler de manquement à son obligation de représentant?

M. Emile Di Sanza: Je vais demander à notre directrice de la politique des ports de répondre à cette question.

Mme Janet Kavanagh: En ce qui a trait à cette éventualité, nous avons essayé de prévoir suffisamment de moyens de contrôle pour éviter que les administrations portuaires manquent à leurs obligations. Elles doivent satisfaire à des exigences de déclaration en temps utile, relativement à leur situation financière. J'imagine qu'il est toujours possible qu'un conseil agisse de façon tout à fait frauduleuse, mais nous ne nous attendons certainement pas à ce que cela se produise. Grâce à cette exigence de déclaration en temps utile, le ministre est informé des renseignements fournis et il peut ainsi prendre des mesures, s'il y a lieu. Il peut demander des examens spéciaux en tout temps, relativement aux questions financières. En fait, le ministre a aussi le pouvoir de modifier les lettres patentes, en consultation avec l'administration portuaire et le conseil. Par conséquent, compte tenu de l'exigence de présentation de l'information en temps opportun, le ministre a la possibilité d'agir avant que l'on en arrive à un stade aussi poussé.

• (1020)

M. John Maloney: Les utilisations qu'une administration portuaire peut faire sont précisées dans ses lettres patentes, mais je croyais que le projet de loi élargissait le nombre d'utilisations possibles. Est-ce le cas et, dans l'affirmative, y a-t-il des limites de durée? Si j'étais une administration, est-ce que je pourrais obtenir un permis pour une période de 99 ans ou de 50 ans? Y a-t-il des restrictions quant à la durée des permis ou des baux?

Mme Janet Kavanagh: Le projet de loi ne traite vraiment pas de la durée des baux des administrations portuaires au Canada. Ce sont habituellement les lettres patentes qui traitent de cet aspect. Les lettres patentes des administrations portuaires précisent toujours cette durée.

À l'heure actuelle, si vous louez les installations pour des activités portuaires, les baux sont en général d'une durée d'environ 60 ans. Dans le cas des activités de soutien aux opérations portuaires, les baux sont d'une durée plus courte qui varie, mais qui, en ce moment, se situe en général autour de 40 ans.

Les administrations portuaires peuvent demander au ministre d'approuver un bail de 99 ans. Un pouvoir discrétionnaire existe à cet égard. Je ne pense pas qu'une telle demande ait déjà été faite, mais nous pouvons vérifier. Dans le cadre de l'initiative de politique complémentaire, nous essayons de faire en sorte que la durée des baux soit uniforme pour toutes les administrations portuaires au Canada. La durée des baux des administrations portuaires dans le cas des ports peut être de 55 ou de 60 ans et, dans le cas des activités de soutien aux opérations, elle peut parfois être de 35 ans, au lieu de 40 ans. Nous tentons tout simplement d'adapter cette durée à chaque situation.

M. John Maloney: Les utilisations résidentielles sont expressément exclues. C'est normal si l'on a une administration portuaire dont la responsabilité est de s'occuper d'un port.

Mme Janet Kavanagh: C'est aussi pour renforcer la notion d'utilisation temporaire. Peu importe l'utilisation que vous faites du terrain, celui-ci doit être remis dans un état qui permettra au port de l'utiliser à des opérations portuaires.

M. John Maloney: Oui, il en est ainsi afin que le terrain puisse servir de port et de moteur économique. Si l'on regarde des ports comme ceux de Vancouver ou de Toronto, on constate que les terrains qui se trouvent juste aux limites de ces ports sont utilisés à des résidentielles. Ces terrains valent très cher, et ils génèrent des revenus élevés.

Est-il possible qu'une utilisation à des fins résidentielles — qui respecterait la notion de moteur économique — puisse être envisagée dans certaines situations évidemment très limitées? Si la municipalité peut faire du zonage résidentiel jusqu'à vos limites, selon l'endroit, envisage-t-on d'accorder des baux à long terme à des fins résidentielles, à titre de moteur économique?

Mme Janet Kavanagh: Eh bien, en l'occurrence, nous avons explicitement exclu l'utilisation à des fins résidentielles. Cette décision reflète la position de principe du gouvernement et de cette proposition.

M. John Maloney: En ce qui a trait aux fusions, il y a eu une telle fusion dans la vallée du Bas-Fraser, en Colombie-Britannique. Êtes-vous en mesure de nous dire si d'autres fusions, dans d'autres régions du pays, sont envisagées? Dans l'affirmative, quels critères devraient s'appliquer, et cette possibilité augmenterait-elle les limites du pouvoir d'emprunt d'un conseil?

M. Emile Di Sanza: Pour répondre à votre question, aucune autre fusion n'est expressément envisagée. Tout ce que nous faisons se fonde sur notre expérience avec la fusion dans la vallée du Bas-Fraser. Nous avons travaillé en respectant les limites d'une loi qui ne prévoyait pas expressément des possibilités de fusion, ce qui fait que nous avons dû adopter une réglementation.

Les amendements proposés complètent la réglementation que nous avons présentée en mai et qui prévoyait la tenue de consultations obligatoires en cas de fusion. Nous avons aussi rajusté la structure de gouvernance, relativement au conseil d'administration et à la période de transition pour les fusions d'administrations portuaires, en ce qui a trait aux droits et aux autres questions liées à leurs opérations. Cette modification a été apportée au cas où, dans l'avenir, les ports décideraient de profiter de cette possibilité.

Le président: Nous allons maintenant entendre M. Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur le financement qui deviendra disponible, si ces amendements sont adoptés.

Si j'ai bien compris M. Masse, celui-ci déplorait quelque peu le fait que le projet de loi ne soit pas assorti d'un budget. Toutefois, les collègues à ma droite ont dit très clairement qu'en fait il y a beaucoup d'argent rattaché indirectement à cette mesure, puisque nous avons le fonds de 2,1 milliards de dollars pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, qui s'ajoute au montant de 1 milliard de dollars pour l'initiative relative à la porte d'entrée et au corridor de l'Asie-Pacifique. Cette mesure législative est très importante, afin que des fonds fédéraux soient versés aux ports dans tout le pays. N'est-ce pas le cas?

•(1025)

M. Emile Di Sanza: C'est exact, monsieur.

Il s'agit ici du cadre législatif d'une politique économique. Cette mesure énonce les règles régissant le fonctionnement des administrations portuaires. À l'heure actuelle, il existe une interdiction précise, et l'amendement proposé vise à enlever cette interdiction.

M. Ed Fast: Si je ne m'abuse, l'article 4 du projet de loi fait allusion — en fait à deux occasions — à l'importance de la compétitivité de nos ports et de notre économie, pour pouvoir concurrencer efficacement un grand nombre d'autres ports dans le monde.

J'aimerais que l'un d'entre vous traite du contexte de concurrence qui constitue la toile de fond du projet de loi. En d'autres mots, je suppose que notre principal concurrent se trouve au sud de nous, c'est-à-dire qu'il s'agit des ports américains. Quels endroits, ou plus précisément quels ports exercent déjà des pressions concurrentielles? Êtes-vous en mesure de nous le dire?

M. Emile Di Sanza: Sur la côte ouest, il y a des pressions évidentes exercées par des ports américains situés au Sud de Vancouver et de Prince Rupert. Heureusement, on a constaté que nous avons un avantage concurrentiel au niveau du temps qu'il faut à un transporteur maritime pour arriver en Amérique du Nord, en provenance de l'Asie. Il va de soi qu'il est important que les ports puissent capitaliser sur ce genre de situation.

L'accès à des investissements au niveau des infrastructures servirait uniquement à préserver la compétitivité des ports. Comme je l'ai mentionné plus tôt, il est évident que nos ports sont bien administrés et financièrement stables, mais ils sont aussi en concurrence avec d'autres ports, qu'ils se trouvent sur la côte ouest ou ailleurs, qui bénéficient d'un financement gouvernemental dans un certain nombre de secteurs. Nous essayons de faire en sorte que nos ports soient sur un pied d'égalité.

Il faut aussi songer à l'avenir. Le canal de Panama est en train d'être élargi, afin de permettre le passage de bateaux plus grands. Quelle influence ce changement aura-t-il sur la navigation commerciale? Est-ce que la côte est pourrait être touchée par ce changement? La possibilité d'avoir de nouvelles routes de naviga-

tion, au départ de l'Inde, qui empruntent le canal de Suez, laisse-t-elle entrevoir de nouvelles possibilités commerciales, qui pourraient avoir des retombées économiques importantes pour les ports de la côte est, qu'il s'agisse d'Halifax, d'autres ports au Canada atlantique, ou même de Montréal? Existe-t-il aussi des possibilités d'accès différent au plus grand marché nord-américain, soit celui qui ceinture les Grands Lacs, par la voie maritime?

Ce sont des aspects qui entrent tous en ligne de compte à l'heure actuelle, et il va de soi que les administrations portuaires et les divers observateurs, y compris Transports Canada, suivent très attentivement les changements qui se produisent dans les tendances au niveau du commerce. De toute évidence, lorsque la politique maritime nationale a été élaborée, au milieu des années 1990, le rôle de l'Asie — et en particulier de la Chine — sur le marché mondial était loin d'être ce qu'il est maintenant, et ce qu'il devrait devenir. Cette observation vaut non seulement pour l'Asie, mais aussi pour d'autres économies en pleine évolution.

M. Ed Fast: Peut-on dire sans crainte de se tromper que les ports appuient cette mesure législative?

M. Emile Di Sanza: Si je me fie aux discussions que nous avons eues jusqu'à maintenant — et j'ai fait allusion à un communiqué de presse publié la semaine dernière par l'Association des administrations portuaires canadiennes — je pense que, d'une façon générale, les intéressés sont d'avis que cette mesure est certainement un pas dans la bonne direction, et je suppose qu'ils l'appuieraient. J'imagine que vous allez entendre un certain nombre d'administrations portuaires — probablement l'Association des administrations portuaires canadiennes — mais aussi d'autres intéressés qui se servent des ports.

Une voix: Les expéditeurs.

M. Emile Di Sanza: Oui, les expéditeurs, les importateurs et exportateurs, ainsi que divers autres intéressés, sans oublier les lignes de navigation, c'est-à-dire les exploitants de bateaux.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Fast.

Il ne nous reste plus beaucoup de temps. Je vais juste donner aux intéressés la possibilité de prendre la parole. Monsieur Jean n'a pas encore posé de questions. Ensuite, je vais accorder quelques minutes à chaque député de l'opposition.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Di Sanza, je vais être bref. Je n'ai pas beaucoup de temps. Si je comprends bien, vous êtes un grand spécialiste de ce domaine. Vous êtes le secrétaire qui a participé à l'examen et qui nous a amenés là où nous en sommes maintenant. Est-ce exact?

•(1030)

M. Emile Di Sanza: Je n'étais pas comme tel le secrétaire responsable de l'examen, mais celui-ci a été effectué sous les auspices du bureau dont je suis le directeur général.

M. Brian Jean: Je vois. On vous considère donc comme un grand spécialiste au Canada. Est-il juste de dire cela, à votre humble avis?

M. Emile Di Sanza: Je ne le dirais pas, mais...

M. Brian Jean: D'autres le disent.

M. Emile Di Sanza: Je pense que nous faisons notre possible pour savoir ce qui se passe dans le secteur maritime.

M. Brian Jean: J'apprécie votre humilité, monsieur.

J'ai deux questions. La première a trait à deux ports du Saint-Laurent.

Il y a cinq ports le long du Saint-Laurent, mais je fais ici allusion aux ports de Québec et de Montréal. Je remarque qu'au cours des trois dernières années, soit depuis 2003, ces deux ports ont enregistré la plus grande augmentation au niveau des recettes d'exploitation. Montréal a connu une hausse de 20 p. 100 de ses recettes d'exploitation, et Québec de 30 p. 100. J'aimerais votre opinion de professionnel et de spécialiste sur l'impact de cette mesure législative, et des autres dispositions législatives qui l'accompagnaient, au niveau des emplois et de la croissance économique à ces endroits.

M. Emile Di Sanza: Effectivement, je crois que chaque administration portuaire s'efforce de cerner avec passablement de rigueur les retombées dans l'économie locale ou régionale.

Les administrations portuaires produisent des rapports annuels décrivant leur contribution à l'économie. Elles indiquent les tendances, évidemment, en ce qui concerne notamment les expéditions. Montréal a nettement connu une hausse des activités de transbordement de conteneurs. Dans le port de Québec, ce sont les activités liées aux navires de croisière et au transport en vrac qui ont essentiellement augmenté.

En outre, il y a plusieurs années, nous avons entrepris, avec diverses associations de l'industrie, une analyse de la contribution du secteur maritime à l'économie canadienne. L'analyse était découpée selon les régions, les provinces et d'autres variables du genre pour donner une vue d'ensemble des retombées économiques du secteur maritime. Elle a clairement mis en évidence des retombées importantes.

Comme je l'ai dit, chaque port effectue sa propre analyse plus détaillée pour ce qui est des emplois créés, des taxes payées et de ses autres contributions à l'économie locale sous forme de retombées.

M. Brian Jean: Alors, êtes-vous d'avis qu'il devrait y avoir une augmentation à long terme de l'activité économique dans les ports en question, compte tenu de cette nouvelle loi?

M. Emile Di Sanza: Le projet de loi contient des dispositions, notamment l'accès aux fonds des programmes de contribution, ce qui, selon moi, serait pris en compte par les ports dans leur planification à long terme, à titre d'option éventuelle.

Comme vous le savez, l'Initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec a été annoncée par le ministre fédéral des Transports et ses homologues du Québec et de l'Ontario en juillet dernier. Des études très détaillées sont en cours de réalisation actuellement pour cerner les priorités et les domaines cibles, de manière à ce qu'on fasse pour cette région ce qu'on me semble faire également du côté de l'Asie et du Pacifique. Un projet semblable existe aussi pour la région de l'Atlantique.

M. Brian Jean: Ce sont des nouvelles formidables dans le domaine économique pour les populations de la vallée du Saint-Laurent.

J'aimerais vous renvoyer à la deuxième page parmi les trois pages portant sur l'avant-dernière initiative stratégique, soit la marge de manoeuvre au chapitre de la gestion des terrains. Vous en avez parlé tout à l'heure, et M. Masse vous a posé des questions là-dessus.

Pour les gens qui s'intéressent à la question, nous sommes à l'avant-dernier onglet bleu.

Il s'agit de permettre aux APC de céder des terrains par bail ou d'accorder des permis d'utilisation des terrains. C'est une indication au dernier paragraphe de la deuxième page qui m'a le plus frappé. On y lit que tout plan d'aménagement devra tenir compte des facteurs sociaux, économiques et environnementaux ainsi que des règlements de zonage qui s'appliquent aux terrains voisins.

Évidemment, les ports ont des répercussions énormes pour les populations locales. J'ai été très heureux de voir que ce changement de politique prévoyait une prise en considération des facteurs sociaux, économiques et environnementaux.

Pourriez-vous nous dire quelques mots là-dessus?

Mme Janet Kavanagh: Ce changement serait conforme à ce qui existe déjà dans le cas de nombreuses administrations portuaires canadiennes, qui doivent se doter d'un plan d'aménagement tenant compte des utilisations des terrains environnants. Le plan d'aménagement doit être public. Les autorités portuaires canadiennes doivent tenir chaque année une assemblée publique où un nombre suffisant de membres du conseil d'administration sont présents pour répondre aux questions.

Cette idée de la marge de manoeuvre vient se greffer à ces concepts. Ce sont les mêmes concepts qui s'appliqueraient aux utilisations temporaires des terrains. Il s'agit d'un prolongement des mêmes idées qui est tout à fait conforme aux dispositions.

• (1035)

M. Brian Jean: Voilà de bonnes nouvelles pour les populations qui s'inquiètent de...

Le président: Merci.

Monsieur Bell, vous avez environ deux minutes. Puis, nous donnerons la parole à M. Carrier.

M. Don Bell: Dans le même ordre d'idées, le problème qui existe dans nombre de grandes régions urbaines — et j'ai en tête particulièrement la région de Vancouver et de North Vancouver — est celui du développement de la ville autour des ports, sans que leur emplacement ait changé depuis l'origine. Les ports sont aujourd'hui encerclés par la ville, ce qui est une conséquence normale de l'évolution urbaine. Je crois qu'une question se pose non seulement à propos de la compatibilité de l'utilisation des terrains voisins, mais également à propos du paiement des impôts fonciers. Je ne vois rien à cet égard, mais est-ce qu'on compte, dans l'optique actuelle, apporter des changements relatifs aux subventions tenant lieu d'impôt?

Deuxièmement, si des terrains sont utilisés pour d'autres activités que les activités portuaires — autrement dit, vous mettez les terrains sur le marché pour les louer — il reste à savoir si les locataires vont payer des impôts fonciers ou si des subventions seront versées à la place. Il faut que le traitement des locataires soit équitable envers les occupants des terrains municipaux voisins. Un magasin à grande surface ou un complexe de locaux à bureau jouira-t-il d'un avantage à cause du terrain qu'il occupe? Je ne crois pas que ce soit souhaitable.

J'ai une dernière question au sujet de l'utilisation des terrains à des fins résidentielles, qui n'est pas envisagée à l'heure actuelle. En tant qu'ancien politicien municipal, je peux vous dire que, si le développement résidentiel inquiète les autorités municipales, c'est en raison de ses répercussions importantes sur les services municipaux. Je pense aux écoles, aux voies publiques, à la densification de la circulation et à d'autres problèmes du genre, davantage qu'à la question de la circulation commerciale.

M. Emile Di Sanza: Je vais répondre brièvement. Tout preneur à bail d'un terrain portuaire devra payer les impôts fonciers au taux des bâtiments et des terrains d'affaires. Donc, il n'y aura pas d'avantage concurrentiel à cet égard.

Je ne sais pas si Mme Kavanagh veut ajouter quelques mots à ce sujet.

Mme Janet Kavanagh: C'est pourquoi, selon une des conditions, le bail doit toujours être conclu avec une tierce partie. Lorsqu'une tierce partie utilise un terrain portuaire, elle doit payer l'impôt selon le même taux que tout autre commerce ou que toute autre industrie de la ville.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Je voulais simplement poser une question sur les regroupements des administrations portuaires que permettra le projet de loi.

À votre connaissance, y a-t-il eu plusieurs demandes de regroupement? Avez-vous connaissance de plusieurs possibilités de regroupement? Au cas où cela se produirait, avez-vous établi des critères pour accepter des regroupements ou allez-vous accepter les demandes automatiquement?

M. Emile Di Sanza: Comme je l'ai indiqué plus tôt, rien n'est vraiment ciblé dans le projet de loi. On se base, effectivement, sur la fusion des trois ports dans le sud de la Colombie-Britannique. Il était clair, à ce moment-là, qu'il manquait certaines dispositions dans la loi pour faciliter une fusion lorsque les conseils d'administration en avaient indiqué l'intention, que les consultations avaient été faites avec les parties intéressées, particulièrement les usagers, et que l'évaluation de tels projets avait été faite. Dans le cas de Vancouver, l'évaluation a été menée surtout par les conseils d'administration.

À l'avenir, si certaines administrations portuaires manifestent l'intention de se regrouper, elles pourront peut-être s'inspirer de l'expérience de Vancouver pour voir un peu quelles sont les étapes à franchir et les défis à relever. De plus, certaines dispositions du projet loi, bien qu'il y en ait peu, pourront faciliter la transition, au besoin.

• (1040)

M. Robert Carrier: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

J'ai une question très précise. Si, par exemple, l'administration portuaire de Toronto a un différend avec la municipalité concernant l'utilisation de certains terrains, qui est chargé, selon ce projet de loi, de régler ce différend?

Mme Janet Kavanagh: Tout dépend de la nature du différend. Si, par exemple, le différend porte sur le versement de subventions tenant lieu d'impôt, les parties en cause pourraient s'adresser à l'organisme de règlement des différends qui est chargé de ce genre d'affaires. Il s'agit du ministère des Travaux publics.

M. Brian Masse: Supposons, par exemple, que c'est un différend concernant l'utilisation d'un terrain. Si l'administration portuaire veut en faire une utilisation commerciale et que la municipalité s'y oppose, les deux parties étant fermement ancrées dans leurs positions respectives, à qui peuvent-elles faire appel pour trancher?

Mme Janet Kavanagh: Rien n'est prévu à ce sujet dans la Loi maritime du Canada. Je ne sais pas s'il existe des mécanismes à l'échelle municipale. Il faudrait voir.

M. Brian Masse: Il n'y en a pas. Les parties doivent alors s'adresser aux tribunaux, et c'est bien le problème que pose ce projet de loi.

Deuxièmement, pourquoi ce projet de loi est-il muet à propos de la sûreté? On ne parle pratiquement pas de cette question. Pourtant, c'est le moteur d'une bonne partie du développement des ports aux États-Unis, où l'on met l'accent en particulier sur l'inspection des cargaisons. Pourquoi le projet de loi ne contient-il aucune disposition sur les normes et les procédures d'inspection des cargaisons?

L'ancienne police des ports a été abolie. Aujourd'hui, des agents de sécurité aux agents de la police municipale, tous sont des contractuels. Pourquoi le projet de loi ne contient-il pas des dispositions prévoyant des normes en la matière?

M. Emile Di Sanza: Il y a une autre loi, la Loi sur la sûreté du transport maritime, qui porte plus particulièrement sur la sûreté.

Bien entendu, la vérification des cargaisons est une question complètement à part, qui relève des autorités fiscales et douanières.

Mme Ekaterina Ohandjanian: Si je peux me permettre d'ajouter un mot, je vous dirais qu'en fait, le projet de loi C-23 parle de la sûreté puisque, pour la première fois, on fait un lien entre la Loi maritime du Canada et la Loi sur la sûreté du transport maritime, qui est la loi portant sur les questions de sûreté. C'est la première fois qu'un lien est fait entre ces deux lois. Si on souhaitait légiférer davantage pour étoffer le mandat des administrations portuaires en matière de sûreté, c'est la Loi sur la sûreté du transport maritime qu'on modifierait vraisemblablement. Avec le nouveau lien, ce serait faisable.

M. Brian Masse: Pourrait-on le faire dans le projet de loi actuel?

Mme Ekaterina Ohandjanian: C'est avec la Loi sur la sûreté du transport maritime que le lien est établi. C'est cette loi qui doit comprendre les dispositions particulières sur la sûreté.

M. Brian Masse: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Comme une réunion de sous-comité doit avoir lieu après la présente réunion, je remercie maintenant nos invités. J'imagine que vous serez de retour avec le ministre lorsqu'il viendra témoigner devant le comité. J'apprécie l'éclairage que vous nous avez apporté aujourd'hui. Merci.

La réunion est ajournée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.