



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

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

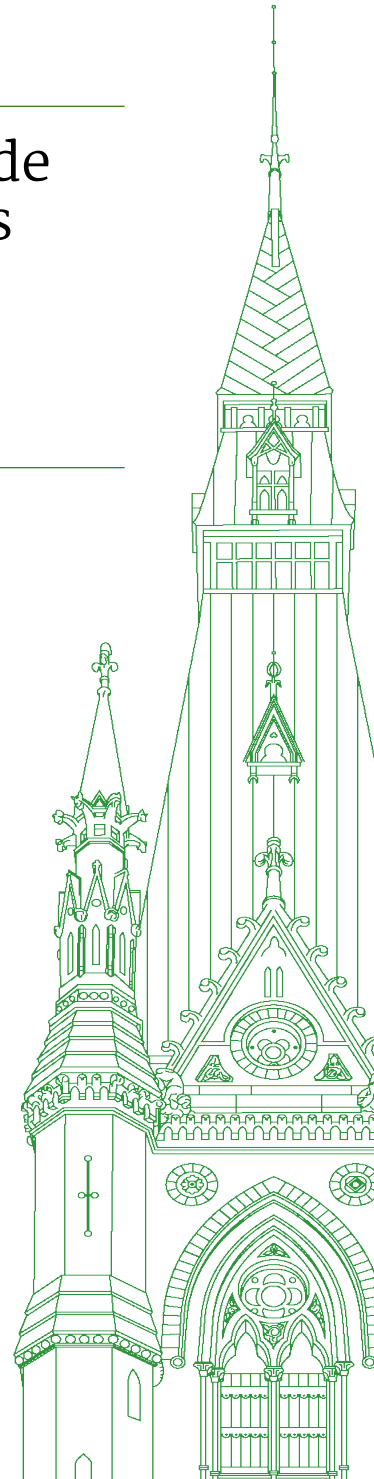
TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 082**

Le mercredi 18 octobre 2023

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le mercredi 18 octobre 2023

• (1935)

[Traduction]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** La séance est ouverte.

Bienvenue à la 82<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 septembre 2023, le Comité se réunit pour examiner le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports du Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le jeudi 23 juin 2022. Les membres y participent en personne dans la salle et à distance à l'aide de l'application Zoom.

Je tiens à informer tous les membres du Comité que les témoins qui comparaissent virtuellement ont fait l'objet de tests rigoureux pour la réunion d'aujourd'hui et qu'ils les ont tous réussis.

Chers collègues, nous recevons ce soir Daniel-Robert Gooch, président-directeur général de l'Association des administrations portuaires canadiennes, qui témoigne en personne. Bienvenue.

Nous accueillons également Ian Hamilton, président-directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, qui comparait par vidéoconférence. Bienvenue.

Nous recevons enfin Amy Nugent, directrice associée, Action pour le climat marin, d'Océans Nord, qui témoigne par vidéoconférence. Bienvenue.

[Français]

Nous accueillons aussi M. Jacques Paquin, vice-président exécutif de l'Administration portuaire de Trois-Rivières. Bienvenue à vous, monsieur.

[Traduction]

J'accorderai maintenant la parole à M. Gooch pour cinq minutes afin qu'il fasse une allocution d'ouverture.

**M. Daniel-Robert Gooch (président-directeur général, Association des administrations portuaires canadiennes):** Je vous remercie et vous souhaite bonsoir.

[Français]

Membres du Comité, collègues des administrations portuaires, bonsoir.

Merci de me donner l'occasion de partager notre avis sur le projet de loi C-33. Les administrations portuaires du Canada attendent depuis longtemps la modernisation du cadre législatif dans lequel elles évoluent, car il s'agit du moyen le plus important de combler l'énorme lacune imminente en matière d'infrastructure au Canada. Comme le rapport final du groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement l'a annoncé l'an dernier, cet écart devrait être estimé à 110 milliards de dollars au cours des 50 prochaines années.

[Traduction]

Pour assurer la résilience des chaînes d'approvisionnement, les ports canadiens devront entretenir les infrastructures existantes, soutenir la croissance du commerce et être des chefs de file de la décarbonisation du transport maritime, qui est déjà le moyen de transport de marchandises le plus économe en énergie.

Le projet de loi C-33 prévoit des mesures pour permettre le développement des ports intérieurs, donnant ainsi aux ports l'occasion de jouer un rôle plus actif dans la gestion du trafic maritime et précisant que les terminaux situés dans un port sont des ouvrages à l'avantage général du Canada. Tout cela est positif.

Le projet de loi C-33 signale aussi clairement que le gouvernement fédéral accorde la priorité à un meilleur engagement avec les communautés et les groupes autochtones, ainsi qu'à un rôle plus actif dans la décarbonisation du transport maritime.

Les administrations portuaires du Canada sont entièrement alignées avec ces priorités, mais il faudra effectuer des investissements substantiels dans les infrastructures, et c'est là que nous avons certaines préoccupations, non seulement avec le projet de loi C-33, mais aussi avec le projet de loi C-52, mais celui-là sera pour une autre fois.

La somme de 110 milliards de dollars en infrastructure portuaire sur 50 ans constitue un investissement considérable. Les administrations portuaires du Canada cherchent à obtenir une plus grande souplesse financière pour que les ports eux-mêmes aient la capacité de travailler avec plus d'agilité avec les investisseurs privés et les prêteurs dans le cadre de grands projets d'infrastructure.

Les ports sont freinés par des limites d'emprunt strictes qui sont bien inférieures aux montants que les entreprises privées ou même les administrations aéroportuaires de taille similaire peuvent emprunter. Par conséquent, les projets d'infrastructure ne sont pas financés au niveau requis et en temps opportun. La modification des limites d'emprunt doit être plus simple, plus rapide et dynamique pour suivre les conditions changeantes.

Malheureusement, il n'est pas clair si le processus d'examen des limites d'emprunt envisagé dans le projet de loi C-33 sera une amélioration par rapport au processus en place aujourd'hui, qui est long et fastidieux. Nous ne savons pas encore comment cet examen de la limite d'emprunt fonctionnerait et comment cela représenterait une amélioration.

En tant que membres de la famille fédérale, les administrations portuaires devraient être en mesure de travailler beaucoup plus étroitement avec le ministère des Transports, le ministère des Finances et le Conseil du Trésor dans des dossiers comme celui-ci. Nous espérons sincèrement que nous serons présents pour les aider à élaborer ce cadre, avec l'apport supplémentaire de dirigeants des administrations portuaires expérimentés. Ce sont littéralement des milliards de dollars qui sont en jeu, et nous devons faire mouche du premier coup.

Nous demandons au Comité d'envisager une motion dans le cadre de la présente étude pour que les représentants des administrations portuaires fassent partie intégrante de la conception de l'examen des limites d'emprunt si le projet de loi est adopté.

Passons maintenant à la gouvernance. L'une des grandes préoccupations des administrations portuaires du Canada est la politisation possible des conseils d'administration des administrations portuaires en raison de deux articles du projet de loi, que nous recommandons au Comité de supprimer. Les commentaires formulés lundi par les représentants des transports et les dirigeants syndicaux ont renforcé nos préoccupations au sujet des réformes proposées.

L'article 104 du projet de loi C-33 modifie l'admissibilité aux postes d'administrateur de port pour permettre aux employés provinciaux ou municipaux actifs de siéger à titre d'administrateurs. Bien que le texte propose d'exclure ceux dont l'emploi entraînerait un conflit d'intérêts, nous croyons qu'un tel conflit existerait pour pratiquement tous les employés actifs en raison de l'origine de leur chèque de paie. Bien que le risque puisse, en théorie, être atténué par des lignes directrices rigoureuses sur ce qui constitue un conflit, ces lignes directrices n'auraient pas force de loi et pourraient être modifiées ou foulées au pied par un futur gouvernement. La seule justification qui nous a été donnée pour cet amendement, c'est qu'il rendrait un plus grand nombre de candidats admissibles. Cela n'a jamais présenté de difficulté pour nos administrations portuaires, dont le plus grand problème de gouvernance est de nommer en temps opportun les candidats qualifiés recommandés par les utilisateurs pour les postes d'administrateurs.

Ce qui nous préoccupe le plus, c'est la désignation ministérielle du président du conseil d'administration de l'administration portuaire prévue à l'article 105. Nous avons travaillé avec l'Institut sur la gouvernance pour analyser le projet de loi, et l'Institut a conclu que cette disposition « priverait considérablement le conseil d'administration du rôle stratégique du président en tant qu'interlocuteur avec le PDG et le gouvernement ».

Il faut se rappeler que le gouvernement fédéral a créé la Loi maritime du Canada et les administrations portuaires canadiennes à la fin des années 1990 pour de très bonnes raisons, c'est-à-dire pour rendre les ports plus souples, financièrement autonomes et plus à l'écoute des besoins des utilisateurs et de la communauté. Il s'agissait d'objectifs louables que le gouvernement fédéral de l'époque reconnaissait ne pas pouvoir atteindre lorsqu'il dirigeait les aéroports. Pourquoi voudrions-nous faire marche arrière maintenant?

D'après ce que nous a indiqué le bureau du ministre des Transports, nous croyons comprendre que le gouvernement est disposé à apporter au projet de loi deux modifications que nous avions demandées: assouplir le caractère normatif du libellé relatif aux comités consultatifs afin qu'il ne soit plus nécessaire d'avoir trois comités particuliers, et prolonger le délai de présentation des rapports trimestriels de 60 à 90 jours.

Nous nous réjouissons que le ministre soit disposé à apporter ces modifications, mais nous recommandons que les articles 104 et 105 du projet de loi soient supprimés, car ils risquent de politiser les administrations portuaires et de défaire des gains que le gouvernement et les ports ont réalisés depuis la mise en place initiale de la Loi maritime du Canada en 1998.

● (1940)

Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Gooch.

Nous entendrons maintenant l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et accorderons la parole à M. Hamilton.

Monsieur Hamilton, vous disposez de cinq minutes.

**M. Ian Hamilton (président-directeur général, Administration portuaire de Hamilton-Oshawa):** Je vous remercie beaucoup.

Bonsoir, distingués membres du Comité.

Je suis ravi de témoigner en qualité de président-directeur général du port de Hamilton-Oshawa et de nouveau président de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Bon nombre de mes messages confirmeront les informations que vous venez d'entendre de la part de M. Gooch.

Les administrations portuaires canadiennes sont des entités uniques au sein de la famille fédérale. Connues sous le nom d'entreprises publiques, ce sont des organismes à but lucratif autosuffisants ayant pour mandat de réinvestir leurs bénéfices et de fonctionner dans l'intérêt public afin de favoriser l'industrie et le commerce.

Au nom des 65 membres de l'équipe de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et au nom de nos collègues de toutes les régions du pays, nous sommes très fiers du travail accompli par les administrations portuaires canadiennes et de son incidence bénéfique sur les communautés, le commerce canadien et l'économie.

L'examen de la modernisation des ports visait à tirer parti de ce succès et à préparer les ports pour l'avenir. Nous croyons que l'intention de la politique était fort louable, l'objectif étant d'optimiser la chaîne d'approvisionnement et les actifs, de favoriser la collaboration entre les acteurs de la chaîne d'approvisionnement et de renforcer la gouvernance et la gestion financière.

Nous avons devant nous le projet de loi C-33. Après examen, on constate qu'il contient des améliorations, mais à bien des égards, le projet de loi C-33 ne réussit pas entièrement à concrétiser la bonne intention initiale.

Tout d'abord, il y a les bonnes choses.

Le projet de loi C-33 comprend des mesures pour permettre le développement des ports intérieurs. C'est une mesure importante pour que de nombreux ports dont les chaînes d'approvisionnement sont multimodales puissent s'étendre dans les zones industrielles.

Le projet de loi prévoit également que les ports jouent un rôle plus actif dans la gestion du trafic maritime. Nos directeurs de port sont des experts en gestion de la sûreté, de la sécurité et de l'efficacité des opérations portuaires. Ces changements sont très positifs.

Le projet de loi pourrait toutefois être amélioré.

Nous comprenons, de nos interactions avec Transports Canada, que le gouvernement avait l'intention de permettre aux ports de collaborer plus étroitement afin d'établir des chaînes d'approvisionnement rationalisées et efficaces. Une telle collaboration serait particulièrement utile dans le cas des Grands Lacs, où les ports servent une région économique hautement intégrée.

Par exemple, l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa est en train d'établir un réseau portuaire intégré dans la région des Grands Lacs. L'Administration elle-même n'existe que depuis quatre ans, ayant vu le jour après la fusion de Hamilton et d'Oshawa, mais nous constatons déjà l'importance d'une approche qui nous permet de prendre des décisions plus éclairées en matière d'investissement dans les infrastructures dans le Sud de l'Ontario.

Nous ne pensons pas que projet de loi C-33 nous offre des outils supplémentaires pour collaborer avec nos collègues du port. C'est dommage, car nous croyons que nous avons de nombreuses raisons de le faire.

Nous croyons comprendre que le gouvernement avait l'intention stratégique de faire en sorte que les ports soient à l'écoute des intérêts de la collectivité et des intervenants, mais cette intention a été interprétée de telle manière dans le projet de loi qu'on établit une pléthore de comités à tout faire, détournant l'énergie des multiples façons créatives dont les ports collaborent avec les communautés aujourd'hui.

D'après ce que Transports Canada nous a dit, nous croyons comprendre que le gouvernement envisage de modifier le caractère normatif des comités consultatifs, ainsi que les exigences relatives aux rapports financiers trimestriels. Nous apprécions beaucoup ces initiatives.

Ce qui nous préoccupe le plus, toutefois, c'est l'incapacité du projet de loi à moderniser le cadre financier des ports. Nous croyons comprendre que l'objectif de l'examen de la modernisation des ports était de s'assurer que les ports aient une capacité financière optimale pour soutenir l'économie canadienne et faciliter le commerce.

Encore une fois, le projet de loi C-33 n'aborde pas le fait que les ports canadiens sont aujourd'hui freinés par des limites d'emprunt strictes, qui sont très inférieures à celles imposées aux entreprises privées ou même aux administrations aéroportuaires de taille similaire. En conséquence, nous ne sommes pas en mesure de réaliser les projets nationaux d'infrastructures essentielles prévus dans nos plans d'activités.

L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa elle-même a proposé à Transports Canada d'augmenter la limite d'emprunt pour tenir compte de notre plan d'immobilisations. Cela fait presque un an, et nous ne savons pas si nous obtiendrons un jour une réponse ou quand l'étude sera terminée.

Le projet de loi C-33 propose de modifier le processus pour instaurer des examens des limites d'emprunt sur un cycle de trois ans, mais rien ne précise la durée du processus ou les critères qui seront utilisés pour déterminer ces limites d'emprunt.

Il devrait également être plus facile d'établir des coentreprises, et de conclure des partenariats public-privé et des partenariats participatifs avec des investisseurs, des groupes autochtones et d'autres intervenants.

Pour faire suite aux remarques de M. Gooch, nous sommes en désaccord avec la proposition de l'article 105 visant à permettre au ministre de désigner le président du conseil d'administration d'un port. Nous considérons que la politisation du processus de sélection du président ne présente aucun avantage. Actuellement, le président est élu par les membres du conseil eux-mêmes, conformément aux saines pratiques de gouvernance.

Honorables membres du Comité, j'ai décrit certaines réactions au projet de loi, et vous avez reçu des soumissions détaillées de l'Association des administrations portuaires canadiennes et d'autres organisations au sujet de dispositions précises. Je terminerai mon allocution par quelques commentaires généraux.

Pendant que vous étudiez le projet de loi, je vous encourage à vous rappeler qu'en tant qu'entreprises publiques autofinancées et installations maritimes actives dans les communautés où nous vivons et travaillons, les administrations portuaires offrent d'excellents résultats.

● (1945)

Vous devriez vous demander, pour chacune des dispositions du projet de loi, si cela aide les administrations portuaires à faire ce qu'elles font le mieux, à faciliter le commerce et à soutenir l'industrie canadienne tout en protégeant l'environnement et le bien public, ou si c'est une tentative de microgestion de ces organisations locales très diversifiées.

Si vous voulez aider les administrations portuaires à accomplir plus de tâches importantes, je vous recommande de vous concentrer sur ce qui suit: envisager d'accorder une souplesse financière aux ports pour qu'ils puissent établir de nouvelles relations d'affaires et effectuer les investissements nécessaires dans les infrastructures essentielles nationales; mettre en place un cadre d'emprunt axé sur le marché; et maintenir notre souplesse pour fonctionner avec une mentalité d'entreprise et être à l'écoute de nos intervenants. Et, de grâce, ne politisez pas nos conseils d'administration.

C'est ce qui permettra aux administrations portuaires de continuer à produire d'excellents résultats pour le Canada et les Canadiens.

Je vous remercie.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Hamilton.

Nous entendrons maintenant Mme Nugent.

Madame Nugent, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre allocution d'ouverture.

**Mme Amy Nugent (directrice associée, Action pour le climat marin, Océans Nord):** Je vous remercie.

Bonsoir, honorables membres du Comité, et merci de m'offrir l'occasion de m'adresser à vous.

Je m'appelle Amy Nugent et je suis directrice associée, Action pour le climat marin, chez Océans Nord.

Océans Nord est un organisme de bienfaisance canadien et un organisme écologique non gouvernemental de calibre mondial qui appuie la conservation marine et l'action climatique en partenariat avec les communautés autochtones et côtières.

Je veux porter mon attention aujourd'hui sur les dispositions du projet de loi C-33 qui modifient la Loi maritime du Canada.

Nous encourageons les membres du Comité à adopter le projet de loi C-33 cette année. Nous partageons l'avis d'autres témoins et admettons que les amendements ne sont pas parfaits, mais importants. Avec les changements climatiques, nous ne pouvons pas nous permettre de nous traîner les pieds.

Dans cette allocution, nous préconisons que trois autres mesures soient prises pour soutenir le projet de loi C-33.

Premièrement, il faut inclure explicitement la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité au paragraphe 43(1) de la Loi maritime du Canada.

Deuxièmement, le gouvernement du Canada devrait permettre aux ports de jouer un rôle à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement en faisant de la décarbonisation un critère clé dans les domaines de l'utilisation des terres et de la planification des immobilités.

Troisièmement, le gouvernement du Canada devrait élaborer des incitatifs à la compétitivité dans le secteur maritime, des incitatifs qui seraient concurrentiels par rapport à la loi sur la réduction de l'inflation aux États-Unis et aux mesures prises dans d'autres secteurs canadiens, comme l'industrie automobile et le secteur pétrolier et gazier.

L'été dernier, alors que de nombreuses villes canadiennes étaient envahies par la fumée, l'Organisation maritime internationale, ou OMI, a fixé de nouveaux objectifs: une norme de 10 % pour les carburants propres et une cible de réduction de 30 % des émissions de GES d'ici 2030. Ce sont des signaux importants selon lesquels notre industrie devra se décarboniser complètement d'ici 2050. Le mémoire officiel du Canada à l'OMI prévoyait en fait des cibles encore plus ambitieuses, mais nous ne voyons pas — et nous devons voir — cette ambition reflétée dans les politiques et les soutiens nationaux.

Nous faisons écho aux commentaires formulés ce soir et dans d'autres contextes, et convenons qu'on ne peut pas attendre des ports qu'ils soient des experts en politiques ou en émissions des gaz à effet de serre, mais ils ont un rôle crucial à jouer. Les ports de toutes les régions du pays soutiennent certaines des communautés les plus exposées aux risques climatiques, bien entendu, et en tant que pivots de nos chaînes d'approvisionnement énergétiques et économiques, ils peuvent également soutenir l'adoption de carburants zéro émission et de nouvelles technologies.

Dans le rapport intitulé *Green Shipping Corridors* qu'Océans Nord a préparé avec plusieurs partenaires, dont le Vancouver Maritime Centre for Climate, nous avons constaté que chaque port — et ce n'est pas une nouvelle pour les personnes ici présentes — a un contexte énergétique et une demande du marché très distincts. Il est non seulement utile, mais aussi essentiel pour un avenir carboneutre que nous offrions des moyens d'action souples aux ports pour qu'ils atteignent leurs objectifs.

Quant aux exigences précises du projet de loi C-33 en matière de plans climatiques, en ce qui concerne tant l'atténuation que l'adapta-

tion, nous les voyons d'un œil favorable, comme je l'ai indiqué. Les cibles de réduction des GES, les plans d'adaptation aux changements climatiques et les rapports d'étape sur les mesures sont plus nécessaires. Dans le projet de loi C-33, ces mesures sont plus strictes que les mesures volontaires existantes pour un milieu maritime vert, mais il est impensable et inutile de demander à chacune des 17 administrations portuaires du Canada d'établir des cibles uniques en matière de GES et des mesures complémentaires. Les cibles sont déjà établies en vertu des lois canadiennes. Nous devons les utiliser.

Transports Canada devrait créer des documents d'orientation et définir ce à quoi il s'est engagé dans le cadre d'un plan d'action sur le climat maritime, et il doit le faire rapidement. On peut exiger que les ports se conforment et les y aide.

Nous recommandons également que sous le paragraphe 28(2) de la Loi, une troisième disposition soit ajoutée pour permettre aux ports de participer à la planification énergétique. Les deux intervenants précédents ont parlé du rôle des ports dans la décarbonisation. Permettons cette planification énergétique avec les municipalités pour nous assurer que les ports peuvent répondre en priorité à la demande en énergie des ports et aux ports.

Pour ce qui est des investissements en capital, comme nous l'avons entendu ce soir, les administrations portuaires nous ont indiqué que l'accès aux capitaux est un obstacle à la décarbonisation, et nous sommes en faveur d'une plus grande souplesse financière et d'autres mesures d'emprunt que les administrations portuaires comme Hamilton-Oshawa ont proposées ici ce soir.

● (1950)

Le projet de loi C-33 prévoit un rôle pour la Banque de l'infrastructure du Canada sur le plan du financement public et des capitaux propres, mais ce rôle pourrait être, dans la pratique, renforcé. Océans Nord recommande, à l'instar d'autres secteurs, que la Banque de l'infrastructure du Canada établisse en son sein un groupe consultatif sur l'investissement et l'infrastructure dans les ports qui se décarbonisent, lequel aurait pour mandat d'aider à conclure des contrats commerciaux pour les grands projets d'énergie propre et d'infrastructure. Comme vous le savez, la Banque de l'infrastructure du Canada mobilise également des capitaux privés.

Océans Nord recommande également que le gouvernement du Canada agisse énergiquement...

**Le président:** Madame Nugent, je suis désolé de vous couper la parole. Nous allons devoir en rester là parce que je veux m'assurer que nous pourrions compléter toutes les séries de questions ce soir. Je crois que nous avons versé au dossier une copie de votre déclaration préliminaire. Nous veillerons à ce qu'elle soit distribuée à tous les membres du Comité.

**Mme Amy Nugent:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci à vous.

[Français]

Finalement, pour ce soir, nous avons M. Jacques Paquin, qui a cinq minutes pour son allocution d'ouverture.

**M. Jacques Paquin (vice-président exécutif, Administration portuaire de Trois-Rivières):** Bonsoir à tous et merci de me donner l'occasion de m'adresser à vous au nom de l'Administration portuaire de Trois-Rivières.

Le port de Trois-Rivières est spécialisé dans les vrac solide et liquide et dans la marchandise générale. Il est stratégiquement situé à mi-chemin entre Montréal et Québec, sur le fleuve Saint-Laurent, et répond aux besoins de nombreux secteurs clés de l'économie canadienne, soit les industries manufacturières, agroalimentaires, minières et énergétiques.

C'est avec empressement que nous avons pris connaissance du projet de loi C-33 au moment de son dépôt. Bien que la Loi maritime du Canada, de 1998, ait permis de mettre en place un solide réseau d'administrations portuaires canadiennes, des améliorations devaient lui être apportées pour que ces dernières puissent faire face aux nouvelles réalités économiques, sociales et environnementales. En ce sens, nous saluons la démarche du gouvernement.

Toutefois, nous devons respectueusement porter à votre attention que la refonte proposée ne permet pas d'atteindre cet objectif ni d'offrir des conditions qui permettent au port de Trois-Rivières d'être mieux outillé pour faire face aux défis actuels et à ceux qui l'attendent. Bien au contraire, le projet de loi C-33 et son prolongement, le projet de loi C-52, viennent restreindre la capacité de l'Administration portuaire de Trois-Rivières de remplir la mission que lui a confiée la Loi maritime du Canada.

Ces projets de loi alourdissent la reddition de comptes, entraînant des frais substantiels, particulièrement pour les ports de moyenne taille. Le projet de loi C-33 impose un modèle de consultation, alors que chaque port doit avoir la latitude d'adopter des mécanismes de consultation adaptés à son milieu et à son organisation. Il introduit des changements à la nomination des membres du conseil d'administration qui affaibliront la gouvernance du Port de Trois-Rivières. La Loi maritime du Canada repose sur le principe de l'utilisateur-payeur. Or, les projets de loi fragilisent notre capacité d'appliquer ce principe. Les présentations de mes collègues MM. Ian Hamilton et Daniel-Robert Gooch sont éloquentes à l'égard des carences de ces projets de loi.

Pour ma part, je m'attarderai sur l'importance pour les ports de resserrer leur collaboration. Bien qu'il s'agisse là d'un objectif clairement affiché par le gouvernement, il n'y a absolument aucune mesure dans le projet de loi C-33 pour favoriser ces rapprochements. Pourtant, l'augmentation de la compétitivité du Canada requiert une plus grande concertation entre les ports, particulièrement pour les ports du Saint-Laurent qui dépendent du fleuve pour atteindre les marchés d'outre-mer. Aucun des ports du Saint-Laurent ne peut à lui seul assurer la compétitivité de cet axe de transport crucial pour l'économie canadienne. Ils sont interdépendants.

Pour le Canada, l'adoption d'un nouveau modèle de gouvernance basé sur la collaboration permettrait d'améliorer l'efficacité administrative et opérationnelle au bénéfice de l'ensemble des clients portuaires. Une planification stratégique concertée viendrait bonifier l'offre du réseau portuaire, assurerait une optimisation des infrastructures et élargirait l'éventail des services offerts, ce qui se traduirait par un meilleur positionnement tant sur les marchés que sur les chaînes d'approvisionnement. Elle rendrait aussi plus attrayants et moins risqués les projets d'investissements pour les bailleurs de fonds. Cette coopération pourrait même aller jusqu'à l'exploitation d'infrastructures et au développement des affaires en commun. Une telle approche est totalement alignée sur le concept fédéral de corridors de commerce. Le gouvernement du Canada doit créer des conditions favorables à un tel rapprochement, en prévoyant des mécanismes clairs dans la loi.

Chers membres du Comité, le port de Trois-Rivières est implanté dans son milieu depuis 141 ans. L'administration portuaire a pour mission d'assurer l'atteinte des objectifs de la Loi maritime du Canada par une saine gestion de l'infrastructure publique sous sa responsabilité, tout en favorisant l'activité commerciale et le développement régional et national. S'il y a un point sur lequel nous sommes d'accord, c'est que cette même loi nécessite une mise à jour importante. Malheureusement, nous estimons que les changements proposés ne constituent pas un levier pour accomplir notre mission en concordance avec la nouvelle réalité dans laquelle nous évoluons.

En créant les administrations portuaires canadiennes, le gouvernement s'est doté de structures de gestion autonomes pour administrer ses ports stratégiques. On s'attend d'elles qu'elles exploitent ces installations au bénéfice de l'économie canadienne, dans le respect des normes environnementales les plus sévères, tout en étant financièrement autonomes. C'est ce que le conseil d'administration et les dirigeants du Port de Trois-Rivières s'évertuent quotidiennement à réaliser. La dernière chose dont nous avons besoin, c'est d'un cadre qui viendra freiner nos efforts plutôt que de les soutenir.

En terminant, sachez que nous partageons les objectifs du gouvernement quant à la modernisation de la Loi maritime du Canada et demeurons avec grande ouverture disposés à collaborer à la bonification du projet de loi C-33.

Je vous remercie de votre attention.

• (1955)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Paquin.

[Traduction]

Nous allons commencer la série de questions de ce soir avec M. Strahl.

Monsieur Strahl, je vous cède la parole. Vous avez six minutes.

**M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence. Vous êtes nombreux à découvrir que notre comité siège à une heure si tardive. Nous sommes heureux que vous ayez accepté de participer tard dans la soirée, et nous vous en sommes reconnaissants.

Ce que je retiens des témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent ce soir, c'est que le gouvernement a très mal consulté les personnes et les organisations les plus touchées lorsqu'il a élaboré le projet de loi. Cette mesure législative a été présentée comme une panacée aux problèmes dans les chaînes d'approvisionnement. Elle allait révolutionner le fonctionnement des ports. Or, ce que nous entendons, et ce que nous ont dit tous les témoins jusqu'ici, c'est que le projet de loi rate sa cible. En fait, nous avons appris qu'il rendra les choses plus difficiles et plus politisées au lieu de rationaliser et d'améliorer l'efficacité de nos ports.

J'aimerais commencer par M. Gooch.

J'ai trouvé intéressant d'entendre M. Hamilton et vous-même dire que le ministre des Transports et son cabinet vous ont déjà indiqué... Le ministre n'a pas encore comparu pour parler aux parlementaires du projet de loi C-33, mais d'après les témoignages que nous avons entendus aujourd'hui, lui et son équipe sont déjà prêts à apporter des amendements au projet de loi. Je suppose qu'ils répondent aux préoccupations des administrations portuaires concernant le caractère normatif... Je crois que vous en avez parlé. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

C'est la première fois que j'entends dire que le ministre des Transports et ses fonctionnaires... Nous avons reçu des fonctionnaires. Ils ne nous ont rien dit de tel lors de la dernière réunion.

Pourriez-vous nous éclairer davantage sur la nature des changements que le cabinet du ministre a dit vouloir apporter? Bien franchement, c'est une nouvelle pour moi et pour les membres du Comité.

• (2000)

**M. Daniel-Robert Gooch:** J'espère ne pas avoir mis qui que ce soit dans le pétrin. En fait, je crois avoir entendu Serge Bijimine faire allusion à l'un des changements l'autre jour.

Nous avons relevé certains problèmes. Nous avons donc rédigé une lettre au ministre Alghabra à l'automne, puis une note de service en juin contenant quelques renseignements supplémentaires.

En ce qui concerne l'obligation de créer trois comités consultatifs distincts, nous avons dit souscrire à l'esprit de ce que vous essayez d'accomplir, mais certaines collectivités pourraient ne compter qu'un seul groupe autochtone, par exemple. Est-il judicieux d'avoir un comité composé d'une seule personne, alors qu'un comité mixte conviendrait peut-être mieux dans une telle collectivité? Nous croyons comprendre que l'intention n'a jamais été d'adopter une approche trop normative. La volonté est donc là pour faire en sorte que le libellé corresponde à l'esprit de ce qui était prévu.

L'autre point concerne les exigences relatives aux rapports financiers trimestriels. À l'origine, il était question d'un délai de 60 jours après la fin du trimestre. Nous avons fourni un calendrier montrant comment les ports auraient à procéder pour publier des rapports financiers trimestriels si ces derniers devaient être rendus publics, comme le prévoit le projet de loi. Un délai de 60 jours serait irréaliste. On nous a exprimé la volonté de fixer le délai à 90 jours, au lieu de 60.

**M. Mark Strahl:** Je vous remercie.

Je remarque qu'il y a 17 administrations portuaires au pays. Il me semble que le projet de loi a été conçu en fonction, par exemple, du port de Vancouver. C'est pour les grands ports qui ont peut-être beaucoup de capitaux, de ressources et d'employés.

Pouvez-vous nous parler des commentaires que vous avez reçus des administrations portuaires qui sont membres de votre association? Se sont-elles dites préoccupées que le projet de loi propose une approche passe-partout, au lieu de tenir compte des caractéristiques et de la nature des différentes administrations portuaires, en fonction de leur taille et de leurs capacités?

**M. Daniel-Robert Gooch:** C'était certainement l'un des messages que nous avons entendus de la part de différents ports, en particulier ceux de petite taille, concernant certaines des exigences relatives à la production de rapports. Ils craignent que cela alourdisse leur fardeau.

Je dois ajouter que les exigences en matière de langues officielles ont également été resserrées. Tous les rapports devront désormais être produits dans les deux langues officielles, ce qui peut être long et coûteux.

Nous sommes conscients que les exigences relatives à la production de rapports, par exemple, visent à orienter la rationalisation du processus d'emprunt. C'est ce qu'on nous a dit. Or, nous ne savons pas exactement comment le tout fonctionnera. C'est pourquoi nous voulons comprendre un peu mieux les modalités pour voir si cette approche pourrait aider à simplifier la production de rapports financiers. Nous avons fait savoir, entre autres, qu'un grand nombre de ports déclarent déjà beaucoup de données. Si certains renseignements sont déjà fournis, nous voulons éviter de devoir faire les choses deux fois.

Je pense que nous tenons à régler ces points avec Transports Canada, en coulisses, dans le cadre d'une séance de collaboration où nous pourrions réellement concevoir les modalités du processus d'emprunt, les exigences en matière de rapports financiers, etc.

**M. Mark Strahl:** En ce qui a trait à l'article 105, j'ai trouvé intéressant de vous entendre dire que, selon les conclusions de votre rapport, la nomination du président par le ministre « priverait considérablement le conseil d'administration » de son pouvoir. C'est certainement ce que d'autres témoins nous ont dit, et nous avons tiré la sonnette d'alarme à ce sujet.

Êtes-vous au courant d'un seul cas où le président du conseil d'une administration portuaire aurait entravé la capacité stratégique ou l'orientation du gouvernement?

On nous a dit que cette exigence s'impose parce que le conseil d'administration doit respecter l'orientation stratégique du gouvernement. Connaissez-vous des cas où un président aurait fait preuve d'intransigeance, si bien que le ministre devrait essentiellement le remplacer?

Pourquoi le ministre cherche-t-il à obtenir ce pouvoir? Est-ce une solution en quête d'un problème?

• (2005)

**Le président:** Malheureusement, monsieur Strahl, nous allons devoir obtenir la réponse au prochain tour lorsque vous ou l'un de vos collègues interviendrez à nouveau.

Je cède maintenant la parole à M. Iacono.

[Français]

Monsieur Iacono, je vous cède la parole pour six minutes.

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Gooch, du point de vue de l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, pensez-vous que les mesures incluses dans le projet de loi C-33 favorisent une plus grande efficacité?

[Traduction]

**M. Daniel-Robert Gooch:** Serge Bijimine a dit l'autre jour que le projet de loi se veut, en quelque sorte, un « aperçu » des mesures qui seront prises à l'avenir. Je dirais que cela dépend.



Du point de vue des administrations portuaires, l'une des plus grandes priorités, parce qu'il s'agit d'infrastructures, c'est de savoir si les ports ont les moyens de faire les investissements nécessaires dans les infrastructures pour pouvoir jouer ce rôle dans le transport efficace des marchandises.

Il y a beaucoup de positif là-dedans, comme nous l'avons mentionné tout à l'heure. La gestion du trafic maritime est un rôle que plusieurs de nos ports cherchent vraiment à assumer afin de pouvoir rendre le déplacement des navires dans leur région un peu plus efficace.

À mon avis, le projet de loi contient de bons éléments, mais pour ce qui est de la souplesse financière dont les ports ont besoin pour effectuer les investissements nécessaires, c'est là que nous avons de gros points d'interrogation.

Ensuite, bien sûr, compte tenu des changements proposés aux pratiques de gouvernance, lorsque nous examinons les répercussions dans leur ensemble, nous nous demandons comment le tout influera sur l'efficacité réelle des discussions au sein des conseils d'administration et quelle sera la dynamique entre les conseils d'administration et les équipes de direction dans un scénario futur.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Vous avez noté que les ports plus petits avaient besoin de flexibilité dans la législation. De quelle flexibilité ces ports pourraient-ils tirer les plus grands bénéfices, à votre avis?

[Traduction]

**M. Daniel-Robert Gooch:** Les petits ports étaient surtout préoccupés par la lourdeur du processus de production de rapports aux termes du projet de loi. Le point d'interrogation à élucider est le suivant: le projet de loi exigera-t-il beaucoup de nouvelles tâches, ou s'agit-il de présenter différemment des données qui sont déjà fournies?

L'un de nos plus grands ports a fait savoir qu'il allait devoir embaucher deux ou trois personnes à temps plein, ce qui lui coûterait quelques centaines de milliers de dollars par année. Ce n'est pas nécessairement grand-chose pour ce port en particulier, mais certains de nos ports comptent cinq, six ou sept employés. Ils sont de petite taille. D'autres en comptent peut-être 10 ou 15. L'inconnu entourant la charge de travail est donc une source d'inquiétude pour eux.

Encore une fois, c'est pourquoi nous voulons participer à cette discussion lorsque Transports Canada travaillera avec d'autres fonctionnaires au sein du gouvernement — que ce soit au ministère des Finances, au Conseil du Trésor ou ailleurs — pour peaufiner le tout au moyen de règlements, de politiques et de lignes directrices. Les ports font partie de la famille fédérale, mais nos membres se retrouvent souvent assis à la table des enfants au bout du couloir lorsque se tiennent certaines des discussions les plus importantes auxquelles ils devraient prendre part.

**M. Angelo Iacono:** Quels sont les problèmes liés au processus actuel de limite d'emprunt? Combien de temps faut-il habituellement à un port pour avoir accès à une limite d'emprunt?

**M. Daniel-Robert Gooch:** Je vais vous donner une réponse générale, mais j'aimerais ensuite que nos membres se prononcent là-dessus, car ils ont plus d'expérience pratique.

D'après ce que je crois comprendre, dans certains cas, cela prend des années. Dans le cadre du processus, un cabinet comptable mène une analyse pour déterminer ce que devraient être les limites d'emprunt, mais il faut quand même passer par Transports Canada. C'est

une approche très laborieuse. On examine le cas en fonction des revenus existants, et pas nécessairement en fonction des revenus qui pourraient être générés par le projet.

Dans l'état actuel des choses, il s'agit d'un processus assez laborieux. À ma connaissance, les ports perdent parfois des partenaires privés parce qu'il faut des mois ou des années pour revoir les limites, si bien que les investisseurs finissent par trouver d'autres occasions ailleurs dans le monde.

**M. Angelo Iacono:** Nous avons déjà entendu parler de l'importance de la représentation syndicale dans les ports.

Qu'en pensez-vous? À votre avis, s'agit-il d'un aspect que nous devrions explorer davantage? Pourquoi ou pourquoi pas?

**M. Daniel-Robert Gooch:** Comme je l'ai dit dans ma déclaration, nos collègues des syndicats qui ont comparu l'autre jour ont vraiment ravivé nos préoccupations au sujet des aspects du projet de loi C-33 liés à la gouvernance. En réponse aux questions posées lundi, M. Ashton a clairement indiqué qu'il ne cherchait pas à obtenir l'expertise et l'apport des syndicats au sein des conseils d'administration ou le point de vue de gens ayant une expérience dans le domaine des relations de travail parce que cela fait déjà partie intégrante du processus actuel. En effet, c'est bien le cas, et si le ministre veut inclure ce genre de perspective dans les conseils d'administration, il lui suffit de le signaler. C'est lui qui nomme la majorité des administrateurs.

M. Ashton a dit qu'il souhaitait que des représentants syndicaux actifs soient nommés au conseil d'administration. Cela laisse entendre, à mon avis, qu'il y a beaucoup de confusion au sujet du rôle des administrateurs. Ils ne sont pas là pour gérer le port, pour s'occuper dans son fonctionnement ou pour servir des intérêts personnels ou professionnels. Ils ont une responsabilité fiduciaire envers la société elle-même.

De toute évidence, il y a une certaine confusion entourant le rôle des administrateurs, et c'est l'autre raison pour laquelle nous sommes très préoccupés par la possibilité que des employés provinciaux ou municipaux actifs soient également nommés aux conseils d'administration. Nous craignons qu'il y ait, de leur côté aussi, une certaine confusion quant à leur rôle.

• (2010)

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Iacono.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être des nôtres aujourd'hui. Je suis très heureux de les entendre. Cela fait du bien de savoir comment le projet de loi est perçu par les gens qui sont sur le terrain et qui font fonctionner les ports au quotidien.

Monsieur Paquin, lundi, des témoins nous ont dit qu'ils étaient très inquiets de la volonté du ministre de s'arroger le pouvoir de nommer les présidents des conseils d'administration des ports. De notre côté, nous craignons que cela mène à des nominations politiques qui ne seraient pas nécessairement faites dans l'intérêt des ports.

Dans les propos que j'ai entendus aujourd'hui, tant ceux de M. Gooch que les vôtres lors de votre présentation, j'ai senti que vous ne cachiez pas ce que vous aviez à dire et que vous vous sentiez libre de parler. Je me demandais donc ce que vous pensiez de cet élément, entre autres, mais aussi de ce que cela pourrait avoir comme effet sur la discussion que nous avons aujourd'hui. Est-ce que cette discussion et les circonstances seraient les mêmes s'il s'agissait d'un président qui se sentait directement redevable au gouvernement ou dont la nomination était de nature politique?

**M. Jacques Paquin:** C'est une question intéressante et plutôt spéculative.

Il est certain que nous avons déjà exprimé, mes collègues et moi, la préoccupation que vous rapportez et qui a déjà été émise par d'autres. Cela revient un peu à ce que soulevait M. Gooch à propos de la confusion des mandats. Évidemment, le président du conseil d'administration joue un rôle crucial dans la bonne conduite du conseil d'administration, mais aussi dans l'accomplissement de sa mission, qui est d'assurer une bonne gouvernance de l'organisation. C'est même lui qui insuffle aux membres du conseil la confiance qu'ils doivent avoir entre eux. Les gens qui siègent au conseil doivent eux aussi avoir une pleine confiance dans le président.

Sans que quiconque ait nécessairement de mauvaises intentions, il peut parfois y avoir des doutes sur les intentions de cette personne. On peut se demander si elle est vraiment là pour le conseil et pour le bien de l'organisation, ou si elle a plutôt le souci de conserver son poste et de demeurer dans les bonnes grâces du ministre. Cela peut ne pas être le cas du tout, mais vous savez ce que les perceptions peuvent faire. Parfois, les perceptions peuvent mener à un climat malsain, et le conseil d'administration n'est plus fonctionnel.

Je ne suis pas vraiment en mesure de pleinement répondre à votre question, qui m'apparaît un peu spéculative, mais je pense qu'il y a suffisamment de risques pour éviter cela. Il ne faut pas oublier, de toute façon, que la quasi-totalité des membres du conseil sont nommés par le ministre. Leur mandat est déjà reconduit par le ministre. Je pense que c'est la moindre des choses qu'ils puissent ensuite se désigner un président entre eux, pour qu'on puisse avoir un conseil fonctionnel.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Êtes-vous d'accord avec moi sur le fait que, en théorie, la priorité du président d'une administration portuaire doit être de travailler dans le sens de ce qui est bon pour le port et non pas de travailler dans le sens de ce qui est bon ou politiquement rentable pour le gouvernement? Ce type de nomination pourrait-il amener une confusion des genres?

● (2015)

**M. Jacques Paquin:** Il y a effectivement le risque d'une confusion des genres. Je suis tout à fait d'accord sur la première partie de votre énoncé. Le conseil, dans son ensemble, et tous les membres du conseil, individuellement et collectivement, doivent avoir comme préoccupation première le bien de l'organisation pour laquelle ils travaillent. C'est ce qu'on doit espérer de la part du président et de tous les autres membres.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Une autre raison pour laquelle je tenais à ce que le Comité reçoive aujourd'hui un représentant du Port de Trois-Rivières, c'est parce que ce port n'est ni le Port de Montréal ni le Port de Vancouver, et ce, même s'il a un potentiel de croissance important. Ce n'est pas le port le plus important au pays.

Nous avons beaucoup parlé des nouveaux éléments administratifs que les ports doivent mettre en place: comités consultatifs des

collectivités, comités consultatifs autochtones, comités consultatifs des municipalités et rapports financiers trimestriels. Personnellement, je suis comptable de profession; quand j'ai vu les mots « rapport financier trimestriel », une lumière rouge s'est allumée. Je me suis dit qu'un tel rapport, c'est beaucoup de travail. Cela implique qu'il faudra payer des gens. J'ai l'impression que cela représente une grande responsabilité.

J'aimerais avoir vos commentaires à cet égard. J'ai l'impression que les petits ports et les grands ports devraient avoir des règles différentes. Ainsi, les plus petits ports pourraient continuer à fonctionner sans être lourdement handicapés par ce qui est proposé.

**M. Jacques Paquin:** Je vais me permettre de répondre à votre question en deux volets, si vous me le permettez.

Le premier, c'est que nous communiquons déjà, trimestriellement, l'information sur notre situation financière à Transports Canada. Nous concevons que ce n'est peut-être pas suffisant, et nous sommes prêts à en offrir davantage. Nous produisons nos propres états financiers trimestriels. Nous sommes certainement prêts à transmettre au ministère l'information basée sur ces états financiers internes, parce que cela n'entraîne pas de travail supplémentaire pour nous. Par contre, nous voyons un problème lorsqu'il est question de faire vérifier nos états financiers. Pour un port comme le nôtre, cela revient à mettre l'argent au mauvais endroit.

Le deuxième, c'est que le projet de loi demande que nous rendions beaucoup de comptes. D'une certaine façon, nous pensons qu'on ne nous demande pas les bonnes choses, parce que...

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Paquin. Malheureusement, votre temps de parole est écoulé.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous avez six minutes pour poser vos questions.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être des nôtres ce soir.

J'ai beaucoup de documents intéressants à épilucher.

Je vais peut-être commencer par demander à la représentante d'Océans Nord si elle souhaite terminer sa déclaration. Je sais qu'il lui restait un paragraphe.

**Mme Amy Nugent:** Merci beaucoup, monsieur le député.

Quand je me suis arrêtée, je crois que je disais être d'accord avec les autres témoins sur l'importance des investissements à grande échelle. J'allais ajouter que, grâce à la loi américaine sur la réduction de l'inflation, les États-Unis ont investi 3 milliards de dollars sur quatre ans pour soutenir leur programme d'écologisation des ports.

Nous croyons comprendre que Transports Canada a mis en place un programme de 165 millions de dollars sur sept ans. C'est un bon début, mais l'échelle doit être beaucoup plus grande, en plus de la souplesse évoquée par les administrations portuaires. L'ampleur de l'investissement actuel du gouvernement du Canada dans la décarbonisation doit tout simplement être beaucoup plus importante.

Je tenais à revenir sur ce que les témoins ont dit aux députés en réponse aux dernières questions. Le fardeau administratif se manifeste également dans les nombreux mécanismes de rapport, et nous sommes d'accord pour dire qu'ils peuvent et doivent être simplifiés. Lorsque nous disons que la décarbonisation doit être un critère, il ne s'agit pas d'une couche supplémentaire; cela signifie que tous ces plans — par exemple, les rapports financiers, les plans d'affaires, les plans d'emprunt et les plans d'atténuation et d'adaptation en matière de changements climatiques — devraient faire partie du même cycle de planification, comme c'est le cas dans toute bonne planification d'affaires.

Enfin, en ce qui concerne les investissements, nous savons ce qu'il faut dans les ports. Les administrations portuaires nous le disent, et d'autres ports à l'échelle internationale montrent la voie à suivre pour l'alimentation à quai, l'électrification des ports et des navires eux-mêmes à proximité des côtes, l'utilisation de carburants de remplacement pour les navires de haute mer et la transition vers les énergies renouvelables. J'ai parlé un peu des besoins en énergie et de la nécessité d'emboîter le pas.

Nous constatons un leadership sur la scène internationale, et nous voyons des ports au Canada déployer de tels efforts, notamment dans le bassin fermé des Grands Lacs. Nous aimerions soutenir ces efforts. Le projet de loi C-33 est un bon point de départ. Bien entendu, nous estimons qu'il y a lieu d'aller beaucoup plus loin, et Transports Canada assumera cette responsabilité dans un avenir très proche.

Je vous remercie beaucoup de m'avoir permis de compléter mes observations.

• (2020)

**M. Taylor Bachrach:** Merci, madame Nugent.

Pour faire suite à vos propos, j'ai été intrigué lorsque vous avez dit que le projet de loi C-33 devrait faire explicitement référence à la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité, ainsi qu'aux cibles et aux années jalons qui y sont mentionnées. L'une des choses intéressantes, dans le contexte des ports, c'est que les cibles définies dans cette loi reposent, je crois, sur l'année de référence 2005.

D'après vous, comment faut-il établir les cibles pour les administrations portuaires, et quelle devrait être l'ampleur de leurs réductions au cours de la période de planification de la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité?

**Mme Amy Nugent:** Le projet de loi C-33 propose que les administrations portuaires élaborent individuellement des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce n'est pas très logique quand on sait que tous les autres secteurs économiques ou, en tout cas, la grande majorité des secteurs économiques industriels du Canada sont assujettis à la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité que vous venez de mentionner. Cette loi exige des réductions de 40 à 45 % d'ici 2030 dans tous les secteurs industriels, mais nous demandons aux ports de réfléchir à leurs propres cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de les définir dans un délai d'un an. Cela n'a aucun sens du point de vue de la capacité, et je crois qu'un des témoins — peut-être M. Gooche — y a fait allusion en parlant du rôle des cabinets de consultation.

Utilisons des cibles qui sont appuyées par la science, sachant qu'il faut maintenir le réchauffement en dessous de 1,5 °C, et intégrons ces cibles dans les plans des ports, même si ce n'est pas fa-

cile. Pour y arriver, il faudra des mesures de soutien considérables en matière d'énergie et d'infrastructure.

**M. Taylor Bachrach:** Merci beaucoup, madame Nugent.

Je vais maintenant m'adresser à vous, monsieur Gooch, pour parler de la gouvernance des conseils d'administration des ports — et je pense que c'est un aspect très important du projet de loi —, ainsi que de ce que vous avez dit tout à l'heure sur la représentation syndicale au sein des conseils d'administration des ports. Nous avons eu des discussions sur ce sujet et sur la façon d'éviter les pièges liés aux conflits d'intérêts et de veiller à ce que les travailleurs — ceux qui font fonctionner les ports — aient leur mot à dire dans le processus.

J'ai remarqué que Willie Adams est le président international de l'ILWU et qu'il est également le vice-président du port de San Francisco. Je me demande si une représentation similaire serait possible au Canada et si les Américains ont rencontré des difficultés, selon vous, parce que leur système permet manifestement ce genre de représentation. Je me demande aussi comment nous pouvons relever le défi d'assurer une représentation tout en évitant les conflits d'intérêts.

J'ajouterais qu'une autre question connexe est de savoir comment les conflits d'intérêts sont actuellement gérés par les conseils d'administration des ports. Par exemple, et cela va révéler mon manque de connaissances...

D'accord, je termine ma phrase, monsieur le président.

En regardant le témoin, je n'ai pas besoin de voir l'horloge. Voilà qui est parfait.

**Le président:** C'est une excellente question, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Je vais la garder pour l'intervention de deux minutes et demie.

J'aimerais savoir si les administrateurs ou les employés des expéditeurs ou des terminaux sont actuellement autorisés à siéger aux conseils d'administration.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bachrach. Il faudra attendre le prochain tour de deux minutes et demie pour obtenir la réponse.

Nous passons maintenant à M. Muys.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Merci.

Je vais commencer par reprendre la question que mon collègue, M. Mark Strahl, a posée à la fin de son temps de parole. Monsieur Gooch, je vous prie d'y répondre brièvement parce que j'ai plusieurs questions.

La question était de savoir si la nomination de la présidence du conseil d'administration par le ministre représente une solution en quête d'un problème. Vous avez déjà parlé de la gouvernance du conseil d'administration. Avez-vous d'autres observations à faire à ce sujet?

• (2025)

**M. Daniel-Robert Gooch:** Il y a plusieurs préoccupations. Je ne me rappelle pas exactement toutes les questions de M. Strahl, mais en ce qui concerne la nomination de la présidence, nous craignons fortement que cela embrouille le rôle de la présidence.

M. Serge Bijimine a témoigné lundi. Il a déclaré que les ports étaient responsables des opérations quotidiennes et du plan stratégique, mais que c'était le ministre qui donnait l'orientation stratégique. Il a ajouté que si le ministre est responsable de l'orientation stratégique, il faut s'assurer que la présidence veille à ce qu'elle soit mise en œuvre comme il se doit. Certes, nous demandons une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement des transports depuis plusieurs années. Nous attendons avec impatience que le gouvernement l'annonce au cours des prochains mois.

En ce qui a trait au rôle des ports et à la stratégie à long terme élaborée par les ports du Saguenay, de Prince Rupert, de Nanaimo, nous sommes d'avis que les décisions à ce sujet devraient être prises à l'échelle locale et non à Ottawa.

**M. Dan Muys:** Merci. En effet, la réponse des représentants de Transports Canada était loin d'être claire, et l'intention est floue, elle aussi.

J'ai une question à un autre sujet pour M. Hamilton. Je suis député de la région de Hamilton, et vous faites un travail remarquable. Nous parlons du port de Hamilton, mais bien sûr, nous savons qu'il compte aussi des installations à Oshawa et dans la région du Niagara. Franchement, c'est un moteur économique pour l'ensemble du Sud de l'Ontario.

Lundi, j'ai demandé, entre autres, aux responsables de Transports Canada s'il y avait eu une analyse des coûts occasionnés par les diverses exigences réglementaires liées au projet de loi C-33, ainsi que par les comités et les changements qui y sont proposés. Ils m'ont répondu que non. M. Gooch a mentionné qu'un grand port avait estimé que les coûts s'élèveraient à 200 000 \$ par année.

Est-ce que cela vous surprend ou vous inquiète? Avez-vous calculé combien la mesure coûtera à l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa?

**M. Ian Hamilton:** Oui, nous avons fait des calculs. Nous n'avons pas analysé les coûts exactement, mais nous avons évalué le nombre d'heures-personnes qu'il faudra. Nous croyons qu'il faudra probablement deux personnes...

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Hamilton. Malheureusement, il y a un problème de son. Pouvez-vous déplacer votre microphone...

**M. Ian Hamilton:** Est-ce que c'est mieux?

**Le président:** Oui.

Je vous prie de reprendre votre réponse.

**M. Ian Hamilton:** Je suis désolé, je l'avais levé.

Nous avons évalué le travail supplémentaire que la mesure obligera notre personnel à faire. D'après nous, l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa devra probablement engager deux personnes supplémentaires pour répondre aux nouvelles exigences.

**M. Dan Muys:** C'est considérable.

Malheureusement, j'étais ici, à Ottawa, le 10 mai, quand vous avez tenu votre réunion annuelle et communautaire. Toutefois, j'ai demandé à trois membres de mon équipe d'y assister.

Vous avez de grands plans pour l'avenir. Notre comité a visité le port de Hamilton en mars.

J'aimerais examiner de plus près les observations que vous avez présentées durant votre déclaration préliminaire. Je reconnais que vous disposiez de peu de temps; vous avez donc peut-être des détails à ajouter.

Vous faites du travail remarquable. Vous avez expliqué clairement pourquoi le processus actuel relatif aux limites d'emprunt et à la souplesse financière, ainsi que les changements proposés par le projet de loi C-33 sont insuffisants. Vous attendez depuis un an. Qu'est-ce qui serait mieux? Rien du tout? Pourquoi n'exploite-t-on pas votre plein potentiel?

**M. Ian Hamilton:** Les ports d'un océan à l'autre répondraient sans doute: rien du tout. Toutefois, je pense qu'il doit y avoir moyen d'apporter des améliorations, tout en ayant un droit de regard.

Ce qui pose problème, c'est qu'en ce qui concerne les projets et la collaboration avec les clients, les parties prenantes et les utilisateurs des ports, c'est très difficile d'offrir le meilleur service possible à la population canadienne et aux utilisateurs des ports, ainsi que de créer des chaînes d'approvisionnement, parce qu'on ignore à quel moment on pourra réellement s'engager à réaliser les projets ciblés.

Comme je l'ai mentionné et comme vous l'avez répété, quand nous avons soumis notre demande pour faire augmenter notre pouvoir d'emprunt, on nous a dit que le processus serait très simple et qu'il prendrait au plus trois mois. Cela fait maintenant un an, et la ligne d'arrivée semble encore loin.

L'incertitude n'est pas le seul facteur; il y a également les coûts. Des vérificateurs externes doivent formuler des recommandations par rapport aux limites d'emprunt. Ensuite, leurs recommandations doivent être évaluées par Transports Canada. Après, elles doivent être transmises au Conseil du Trésor pour une autre évaluation.

Il y a les délais. Il y a l'incertitude. Les clients nous demandent si nous pouvons investir dans les immobilisations, mais nous ignorons si nous le pouvons ou non.

L'autre élément que M. Gooch...

• (2030)

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Hamilton. Les cinq minutes sont écoulées, mais je suis sûr que M. Muys poursuivra dans la même veine à son prochain tour.

Nous passons maintenant à Mme Murray.

Madame Murray, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

**L'hon. Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.):** Merci beaucoup.

Je comprends que les ports sont des moteurs économiques importants, mais c'est aussi vrai que nombre d'entre eux sont situés au milieu de zones urbaines densément peuplées. D'après moi, avec la structure proposée pour les comités consultatifs, et peut-être aussi par l'intermédiaire de la présidence, qui servira en quelque sorte d'agent de liaison, nous serons mieux à même de répondre aux besoins à la fois des collectivités et des ports.

Une des questions que je me pose, c'est: où sont situés les ports? À Cape Town, par exemple, le tourisme et les installations touristiques font partie intégrante de l'économie. D'après ce que je comprends, Marseille déploie de grands efforts sur le plan de la mobilisation. Les directeurs des ports — comme vous, monsieur Gooch, et d'autres — se sont-ils penchés sur des modèles qui permettent de tenir compte des intérêts de la collectivité sans compromettre la viabilité économique des activités portuaires?

**M. Daniel-Robert Gooch:** En me fondant sur les rencontres que j'ai eues avec les responsables de ports canadiens, je vous dirais que c'est une de leurs priorités en ce moment. Quand je me suis joint à l'organisation, j'ai visité le port de Montréal. Le travail qui a été effectué pour protéger les quartiers résidentiels avoisinants des activités du port — ce genre de travail est fait partout au pays...

**L'hon. Joyce Murray:** Merci.

Pardonnez mon impolitesse, mais je dois admettre que j'ai un domaine d'intérêt principal, soit l'environnement, et je dois y venir. Je suis heureuse d'entendre que des efforts sont déployés en ce sens. Je peux vous dire qu'à Vancouver, les conflits sont nombreux, et les gens sont mécontents parce que les intérêts du port semblent avoir préséance sur les priorités, notamment environnementales, de la collectivité. Je pense qu'il est possible de faire mieux.

Au chapitre de l'environnement, je comprends que pour les ports, une chaîne d'approvisionnement bien huilée et fiable peut atténuer les effets sur l'environnement.

Madame Nugent, vous avez parlé surtout du climat et de la réduction. Ces éléments sont cruciaux, mais je trouve aussi important de réfléchir aux questions de conservation liées aux ports et aux navires qui en dépendent.

Avez-vous des idées par rapport au rôle que les ports pourraient jouer non seulement pour écologiser leurs propres activités, mais aussi pour favoriser l'écologisation du transport des marchandises? La gestion du bruit qui affecte les écosystèmes marins, ainsi que la pollution et les problèmes de déversement sur la côte de la Colombie-Britannique suscitent de réelles préoccupations chez la population.

**Mme Amy Nugent:** Oui, merci.

Comme nombre d'entre vous le savent, le port de Vancouver est le plus occupé au Canada. Il y en a trois ou quatre de la même envergure, mais les gens ont le regard tourné vers l'augmentation de la circulation dans les futurs ports. Vous avez raison de dire que les ports sont un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement.

On peut donner l'exemple en profitant de la possibilité qu'offrent les ports de mettre en soute des combustibles à zéro émission. Cela vaut tant pour les navires océaniques que pour le transport maritime intérieur.

Ce faisant, on réduirait immédiatement les émissions liées au transport des marchandises. À l'échelle mondiale, la proportion des GES attribuables au transport des marchandises s'élève à environ 3 %. Ce taux peut sembler faible, mais il équivaut à celui du pays se classant au sixième rang en matière d'émissions. Cette mesure peut être prise dans les ports mêmes. C'est pourquoi nous parlons d'un mandat axé sur les énergies de remplacement et de l'importance d'inscrire le transport des marchandises sur la liste d'attente pour ce type d'énergie. C'est une occasion de donner l'exemple.

Vous avez parlé du bruit. On pourrait électrifier les navires. La technologie nécessaire existe, en particulier pour les activités en zone littorale. Des partenariats avec les Premières Nations tracent la voie de l'électrification des navires. Océans Nord collabore avec la Première Nation de Membertou sur un projet de homardier électrique. Cet été, la nation Haisla a mis à l'eau un remorqueur électrique utilisant l'équivalent de 70 batteries de Tesla. De tels projets peuvent être entrepris dès maintenant afin de réduire le bruit et la pollution atmosphérique pour les collectivités, ainsi que pour les mammifères marins et l'ensemble des espèces marines.

• (2035)

**Le président:** Merci beaucoup, madame Nugent.

Merci, madame Murray.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Paquin, lors de notre échange de tout à l'heure, vous avez mentionné que vous prépariez déjà des états financiers trimestriels à des fins internes et que vous communiquiez cette information au gouvernement.

Pouvez-vous nous expliquer en quoi le fait que ces états financiers soient vérifiés chaque trimestre constituerait pour le gouvernement une valeur ajoutée? De plus, quelle est la différence entre un état financier interne et un état financier vérifié pour ce qui est des coûts et des ressources qu'ils impliquent?

**M. Jacques Paquin:** Pour nous, il n'y a pas d'effort additionnel. Si nous acceptons d'utiliser les états financiers internes et que nous pouvons nous adapter au format qui doit être transmis, cela fait que nous n'avons pas vraiment d'effort additionnel à fournir. Nous sommes certainement disposés à partager davantage d'informations. Nous répondons déjà à ce qui nous est demandé, mais, si ce que nous communiquons n'est pas complet ou suffisant, si Transports Canada souhaite avoir davantage d'informations, nous sommes certainement ouverts à le faire, dans la mesure où nous n'avons pas à déployer d'effort supplémentaire.

Si vous me le permettez, je voulais aussi mentionner que nous avons l'impression que le projet de loi ne s'attarde peut-être pas à la bonne information. Nous voulons améliorer les chaînes d'approvisionnement et nous nous devons de partager effectivement beaucoup plus d'informations entre nous, y compris avec Transports Canada, mais aussi avec les autres parties prenantes de la chaîne de transport, plus particulièrement sur le plan des flux de marchandises eux-mêmes. Un des objectifs est certainement de rendre ces derniers plus efficaces et performants. Il y a un gain environnemental immédiat lorsqu'on améliore la fluidité de la chaîne, et cela passe aussi par une meilleure compréhension des données qui sont associées à ces flux de marchandises.

Ces dernières années, nous avons travaillé avec Transports Canada sur deux projets, l'un sur le transport routier et l'autre sur le transport ferroviaire. C'était justement pour documenter les mouvements en temps réel afin d'arriver à reconstituer des chaînes, avoir une information complète et tenter des efforts d'optimisation. C'est dans ce sens que nous pensons que nous devons aller avec Transports Canada.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs Paquin et Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous disposez de deux minutes et demie.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

J'ai déjà posé mes questions. Je vais les résumer brièvement.

Premièrement, comment les Américains gèrent-ils les situations de conflits d'intérêts touchant la représentation syndicale au sein des conseils d'administration des ports?

Deuxièmement, de manière générale, comment les situations de conflits d'intérêts sont-elles gérées par les conseils des administrations portuaires canadiennes?

**M. Daniel-Robert Gooch:** J'occupe mon poste depuis un peu moins de deux ans. Je ne connais pas très bien le système américain. Je ne sais pas exactement comment il est structuré ou quel rôle les conseils d'administration jouent dans l'exploitation des ports. Je ne sais pas si c'est comme au Canada. Il faudrait que nous vérifions.

En ce qui concerne les conseils des administrations portuaires canadiennes, je crois que vous avez demandé tout à l'heure si un employé travaillant actuellement pour une entreprise attachée au port pouvait faire partie du conseil d'administration. La réponse est indubitablement non puisque les personnes nommées à un conseil d'administration ont des obligations fiduciaires envers ce conseil et non envers la personne ou la société les ayant nommées. Un employé actuel se trouverait sans contredit en situation de conflit d'intérêts; sa nomination ne serait donc généralement pas permise. Les membres des conseils d'administration sont des individus qui occupent peut-être de tels emplois il y a 5 ou 10 ans. Ils sont maintenant à la retraite et ils ne sont plus redevables à l'employeur auprès duquel ils ont acquis de l'expérience.

**M. Taylor Bachrach:** D'accord.

Maintenant, je voudrais parler des comités consultatifs. Des observations pertinentes ont été faites à ce sujet.

J'ai des réserves par rapport à l'efficacité des comités consultatifs de la collectivité et à leur capacité de faire valoir leur point de vue, surtout dans les cas où l'administration portuaire est en conflit avec la collectivité pour une raison quelconque, comme ma collègue Mme Murray l'a mentionné. On voit de telles situations partout au Canada. C'est certainement une réalité dans la région que je représente. Je sais que ce l'est aussi à Vancouver.

Comment peut-on veiller à ce que les comités consultatifs jouissent d'une certaine indépendance et à ce qu'ils puissent réellement fournir le point de vue de la collectivité au conseil d'administration? Comment peut-on éviter que le tout devienne un simple exercice de relations publiques géré étroitement par l'administration portuaire, ce qui ne ferait que créer beaucoup de travail inutile?

• (2040)

**M. Daniel-Robert Gooch:** La question est intéressante. Il n'y a pas de droit de veto. D'après ce que je comprends, l'intention est d'offrir au port une tribune pour parler de ses objectifs, de ses priorités et de ses plans pour les années à venir, ainsi que de donner aux membres des différents comités l'occasion de s'exprimer sur les effets que les activités du port ont sur eux.

J'ai déjà assisté à de tels exercices. L'information est accueillie, et parfois, des changements sont apportés. Toutes les recommanda-

tions ne seront pas acceptées. La transparence donne de meilleurs résultats. À ma connaissance, la majorité, voire l'ensemble des ports canadiens font déjà ce travail, surtout les grands ports. C'est peut-être différent d'une collectivité à l'autre. Il y en a peut-être qui pourrait s'améliorer. Des efforts sont déjà déployés en ce sens.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Gooch.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à Mme Gladu.

Madame Gladu, nous sommes heureux de vous recevoir au comité des transports et de l'infrastructure. La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

**Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC):** Merci, monsieur le président. Je suis ravie de me joindre à nouveau à vous.

Merci aux témoins de leur présence.

Il y a presque un an que j'ai participé au comité des transports. La dernière fois que j'étais ici, il était question de l'état des ports canadiens.

À l'échelle mondiale, le port de Vancouver était classé au 368<sup>e</sup> rang sur 370; celui de Montréal, au 311<sup>e</sup> rang sur 348. Il était évident que les ports avaient besoin de soutien de la part du gouvernement fédéral. Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et les conflits de travail suscitaient des préoccupations. Le projet de loi C-33 était censé s'attaquer aux difficultés éprouvées par les ports.

Examinons les enjeux. Forcément, l'argent jouera un rôle central dans la modernisation des ports. Il a été question des limites d'emprunt.

Quelle est la raison d'être des limites d'emprunt? Si les banques et les investisseurs privés sont prêts à investir dans les projets, les limites d'emprunt sont-elles vraiment nécessaires?

Je demanderais à M. Gooch de répondre en premier.

**M. Daniel-Robert Gooch:** C'est une très bonne question. La réponse est sans doute non, mais j'aimerais inviter le président à répondre puisqu'il dirige un port.

[Français]

J'inviterais aussi M. Paquin à ajouter ses commentaires.

[Traduction]

Les ports sont mieux placés pour répondre à cette question, en tenant compte de leur situation particulière.

**M. Ian Hamilton:** Merci.

Oui, je pense que c'est une question tout à fait pertinente. Dans un monde parfait, à mon avis, nous n'aurions sans doute pas de limites d'emprunt prescrites et cela dépendrait des prêts garantis par des actifs que les marchés seraient disposés à consentir. Je pense que nous sommes dans une situation intéressante, en ce sens que si nous nous retrouvions en situation d'insolvabilité, je suppose qu'il pourrait y avoir des répercussions sur Transports Canada. C'est une considération, mais non, je pense qu'avec un conseil d'administration assurant une saine gestion, tous les véhicules d'investissements devraient nous être accessibles, et nous devrions avoir cette possibilité pour préparer une analyse de rentabilité justifiable.

Je n'avais pas tout à fait terminé ma réponse à la question de M. Muys, plus tôt, alors je vais y répondre.

Un des défis, c'est que les limites d'emprunt sont établies non pas en fonction des flux de revenus anticipés, mais uniquement en fonction des flux de revenus antérieurs, ce dont M. Gooch a parlé plus tôt. Lorsqu'on examine la possibilité d'un investissement dans le marché, on porte souvent davantage attention au potentiel de gain plutôt qu'aux résultats antérieurs, ce qui limite encore une fois notre liberté de tirer parti des entreprises qui veulent réellement investir dans les infrastructures essentielles au Canada.

[Français]

**Mme Marilyn Gladu:** Monsieur Paquin, avez-vous une opinion à ce sujet?

**M. Jacques Paquin:** Je trouve que mon collègue M. Hamilton a parfaitement résumé la position que nous avons à cet égard. Nous nous posons la même question pour les mêmes raisons.

Nous avons de beaux projets, un très beau portefeuille de projets dont les coûts vont nettement au-delà de notre limite d'emprunt. Depuis plusieurs années déjà, nous refusons du trafic. Nous savons que la raison en est liée, notamment, à la limite d'emprunt, mais aussi au fait que nous ne tenons pas compte des possibilités et des revenus anticipés. Nous nous fions seulement aux résultats du passé.

Évidemment, cela crée des situations qui freinent nettement notre capacité à réaliser les projets et à soutenir la croissance économique canadienne.

• (2045)

**Mme Marilyn Gladu:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Cela m'amène à ma deuxième question, qui porte sur mes préoccupations par rapport à la volonté du gouvernement de donner au ministre le pouvoir — et une telle influence — de nommer le président du conseil d'administration. En mon sens, cela revient à dire qu'Ottawa dit aux ports ce qui convient le mieux.

Êtes-vous d'accord avec cela, monsieur Gooch?

**M. Daniel-Robert Gooch:** Eh bien, je reprendrais un des commentaires de M. Michel Murray, du Syndicat canadien de la fonction publique, qui a exprimé, lundi, les préoccupations du syndicat au sujet de la nomination du président. Il a dit qu'une personne nommée par le ministre devient redevable au ministre. Que cela soit vrai ou non, c'est de toute évidence la perception de ce monsieur.

Partant de là, comparé — ou plutôt associé, devrais-je dire — à l'idée d'avoir des employés municipaux et provinciaux actifs, avec le risque qu'ils se considèrent comme des représentants et qu'ils n'apportent pas le point de vue de la communauté, la distinction que l'on constate crée de la confusion. Il faut ensuite examiner le processus existant. Nous n'avons même pas encore parlé de ce qui ne fonctionne pas en ce moment. Le ministre nomme la majorité des directeurs, théoriquement en consultation avec les groupes d'utilisateurs.

Nous avons sondé nos membres; près de la moitié d'entre eux ont indiqué...

**Mme Marilyn Gladu:** Je suis désolée de vous interrompre. J'ai une dernière question.

Le projet de loi C-33 comprend-il des mesures pour régler les problèmes de la chaîne d'approvisionnement et les conflits de travail qui suscitaient des préoccupations?

**M. Daniel-Robert Gooch:** Je ne peux me prononcer sur les questions relatives aux conflits du travail. Ce n'est pas de notre ressort.

Certaines parties du projet de loi seront utiles. Je pense que le système... Une stratégie est en préparation. Je crois savoir que certains éléments du projet de loi visent à orienter la stratégie. Il nous reste encore beaucoup de choses à voir. Donc, nous ne pouvons probablement pas nous prononcer là-dessus avant de prendre connaissance de l'approche du gouvernement fédéral pour cette stratégie.

**Le président:** Merci, monsieur Gooch.

Merci, madame Gladu.

Monsieur Badawey, la parole est à vous pour cinq minutes.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je veux approfondir davantage et avoir des détails sur les activités portuaires.

Monsieur Hamilton, je vais vous poser des questions sur la compétitivité des ports telle que décrite dans le projet de loi, la gestion des biens, vos plans de gestion financière prévus dans le plan d'activités que vous avez présenté, et l'approche pangouvernementale, en particulier dans le contexte de la sécurité publique et des capacités ou du manque de capacités de l'ASFC.

Je vais me concentrer sur l'article 39 tel que modifié par l'article 114, ainsi que sur le paragraphe 30.1 tel que modifié par l'article 109. Le paragraphe 30.1 prévoit que les administrateurs de l'administration portuaire « soumettent un plan d'emprunt au ministre ». Je peux seulement supposer que le plan d'emprunt porterait sur les immobilisations et l'exploitation et comprendrait la gestion des biens et le rendement des investissements pour ces deux aspects.

Selon l'article 39, les « administrations portuaires présentent au ministre, dans les trois mois suivant la fin de chaque exercice, le plan quinquennal de leurs activités et de celles de chacune de leurs filiales à cent pour cent ».

Cela étant dit et cité à partir du projet de loi, j'ai deux questions à poser à M. Hamilton.

Dans le plan d'activités que vous présentez, on trouve ce plan financier — un plan secondaire, en quelque sorte — qui vise à ajouter des capacités en matière d'infrastructure pour appuyer ce plan d'activités et les besoins en capital, à savoir les investissements futurs requis en fonction de l'orientation future réelle ou possible du port. À cela s'ajoute le plan de gestion des biens immobiliers actuel pour l'infrastructure existante.

Selon vous, monsieur Hamilton, la modernisation de la souplesse financière de l'autorité portuaire, telle que décrite précédemment, permettra-t-elle aux ports d'atteindre les capacités énoncées dans votre plan d'activités, mais en vous donnant, ce qui est plus important, la possibilité d'établir un plan financier adéquat pour atteindre les objectifs cernés dans votre plan d'activités?

**M. Ian Hamilton:** Merci, monsieur Badawey.

Nous sommes convaincus que l'exercice d'élaboration des plans financiers en vaut la peine. Dans la plupart des cas, nous recevons des commentaires positifs concernant les plans financiers et la façon dont nous voulons utiliser le capital à l'avenir.

À mon avis, le facteur limitatif est le fait qu'aucune réponse n'est fournie après la présentation du plan financier pour demander ce qui peut être fait pour nous permettre d'avoir les bons capitaux pour mettre le plan en œuvre. Voilà notre plus grand défi.

Les commentaires de Transports Canada donnent à penser que le ministère a entendu nos préoccupations à cet égard et qu'il a l'intention d'intégrer une plus grande souplesse financière dans le projet de loi. Notre principale préoccupation, c'est que cette souplesse ne fait pas partie intégrante du projet de loi. Il y avait une exigence supplémentaire en matière de rapports. Le ministère a indiqué que nous serions maintenant tenus de faire rapport aux trois ans et qu'il ferait une révision tous les trois ans, mais en réalité, aucune disposition n'établit les critères nécessaires à cette souplesse, les paramètres relatifs à l'établissement des limites d'emprunt et les délais pour satisfaire à ces exigences.

Hamilton est un exemple, mais il y a en d'autres, comme à Montréal et sur la côte Ouest, où les demandes de limites d'emprunt se sont étirées sur deux ou trois ans. Les projets doivent alors être mis en suspens. Pendant que nous attendons, nous ne pouvons ni répondre ni faire notre travail.

Je pense vraiment que ce que nous souhaiterions, comme cela a été suggéré, c'est d'avoir la possibilité d'aller sur le marché et d'être autorisés à tirer parti des investissements de particuliers et d'entreprises disposés à investir pour appuyer des projets à l'avenir. Ce n'est pas le cas actuellement, ce qui limite notre capacité de servir réellement les Canadiens.

• (2050)

**M. Vance Badawey:** Cela vous empêche également de réaliser pleinement le plan d'activités que vous avez présenté pour avoir la possibilité non seulement de récupérer ce capital pour l'infrastructure existante et ainsi gérer vos biens immobiliers, mais aussi pour faire croître l'entreprise. Est-ce exact?

**M. Ian Hamilton:** C'est exact.

Je dirais que la croissance de l'entreprise est importante pour nous, mais le plus important est de veiller à avoir une capacité accrue et des chaînes d'approvisionnement durables. Notre manque d'accès aux capitaux à cette fin nuit à l'ensemble des Canadiens et entraîne l'inflation ou la fermeture des chaînes d'approvisionnement. Nous avons vu à quel point nous avons été vulnérables à ce genre de choses ces dernières années.

**M. Vance Badawey:** Pouvez-vous parler brièvement de l'ASFC et de la nécessité pour l'ASFC d'étendre les services à des secteurs susceptibles d'accroître les débouchés pour votre port et d'autres ports de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement?

**M. Ian Hamilton:** Oui.

Actuellement, il nous est interdit de faire entrer un conteneur non dédouané dans un port des Grands Lacs, ce qui nous empêche de recourir au transport maritime plutôt qu'au transport terrestre. L'avantage du transport maritime, comme cela a été indiqué, c'est qu'il s'agit probablement du moyen de transport le plus écologique. En outre, il permet d'alléger la pression sur les réseaux routier et ferroviaire.

L'ASFC est d'avis que des investissements en immobilisations sont requis pour équiper les installations portuaires pour le traitement des conteneurs non dédouanés qui arrivent, mais que la rentabilité de ces investissements reste à prouver. Nous pensons que c'est tout à fait erroné, en ce sens que le volume de transport de fret est appelé à augmenter. Nos chaînes d'approvisionnement sont déjà mises à mal. Même si nous sommes sortis de la crise aiguë que nous avons connue durant la pandémie, les chaînes d'approvisionnement existantes sont toujours aux prises avec des problèmes législatifs et d'infrastructures sous-jacents, et nous devons tirer parti de la capacité du transport maritime.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Hamilton.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur Hamilton.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Strahl, je vous donne la parole. Vous avez cinq minutes.

**M. Mark Strahl:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais m'entretenir un peu avec M. Gooch.

J'ai noté que Mme Murray a exprimé certaines préoccupations au sujet du port de Vancouver. Je suis certain que lors de leur comparaison — j'espère qu'ils viendront —, ils auront un point de vue différent, peut-être.

Il y a beaucoup de choses dans ce projet de loi... Il y a deux nouveaux postes au conseil d'administration, soit un pour l'administration municipale et l'autre pour le gouvernement provincial. Ces ports sont situés dans des collectivités, évidemment, mais le port de Vancouver est le plus important port pour l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. Il sert l'intérêt national.

Pourriez-vous parler de la tension à cet égard et nous dire si, selon vous, le projet de loi C-33 atténue l'importance de reconnaître que les ports fédéraux sont censés fonctionner dans l'intérêt national? Les installations portuaires ne servent pas seulement la collectivité où elles se trouvent.

**M. Daniel-Robert Gooch:** Eh bien, cela se reflète sans doute dans la structure de certains ports comparativement à d'autres, pour ce qui est des sièges supplémentaires au conseil d'administration. Je dirais que ce qui me frappe, c'est que nos ports se considèrent vraiment comme faisant partie intégrante de corridors et de systèmes. Donc oui, il y a un équilibre à établir et un impact sur la communauté... mais ils comprennent aussi leur rôle et leur intégration dans les réseaux ferroviaire et routier des autres régions du pays.

Je crois que les responsables de Vancouver comparaitront devant vous. Je ne parlerai donc pas en leur nom, mais j'ai été impressionné et surpris d'apprendre qu'il y a des réunions du conseil d'administration dans les provinces de l'Ouest, car ils comprennent qu'il s'agit d'un important intervenant pour eux. De toute évidence, les ports se considèrent eux-mêmes... Ils sont certainement au cœur de la collectivité — et littéralement au cœur du centre-ville, dans bien des cas —, mais ils sont aussi pleinement conscients de leur rôle dans l'économie canadienne en général.

• (2055)

**M. Mark Strahl:** Je veux parler à M. Hamilton et M. Paquin.



Vous avez tous les deux mentionné que le projet de loi n'en fait pas assez pour encourager ou faciliter l'intégration ou la coopération entre les autorités portuaires. A-t-on simplement omis d'ajouter dans le projet de loi des dispositions à cette fin, ou le projet de loi empêche-t-il activement cette possibilité?

Est-ce une erreur d'omission ou d'ajout? Qu'est-ce qui vous empêche de vous intégrer autant que vous le souhaiteriez? Y a-t-il des modifications précises à apporter au projet de loi C-33 de façon à répondre à ces préoccupations?

**M. Jacques Paquin:** Voulez-vous répondre, monsieur Hamilton?

**M. Ian Hamilton:** Merci. Je vais commencer.

Oui, c'est une erreur d'omission. Bien entendu, il est très intéressant de souligner que lorsque le projet de loi nous a été décrit, on parlait de favoriser une collaboration accrue entre les ports, mais le projet de loi ne comprenait aucun élément pour appuyer cette affirmation ou cet encouragement.

C'est important parce que... Il existe dans tous les ports, mais en particulier dans les petits ports, des mécanismes favorisant le partage et la collaboration, mais selon le libellé actuel de la mesure législative, nous sommes censés être en concurrence entre nous. Je pense qu'il est essentiel — et c'est lié à d'autres travaux en cours — de créer une stratégie canadienne des transports qui traite des façons de relier tous nos actifs de transport. Cela nécessite une collaboration beaucoup plus étroite.

M. Paquin a peut-être d'excellents exemples de ce qui se fait pour les ports du Québec, mais ce que nous avons constaté en Ontario, c'est l'impact positif de l'APHO, qui résulte de la fusion des administrations portuaires de Hamilton et Oshawa. Cette fusion a permis à Oshawa de traiter un volume plus important de marchandises et d'investir quelque 35 millions de dollars au cours des deux dernières années. Cela n'aurait jamais été possible si le port d'Oshawa avait fonctionné de manière indépendante, malheureusement, avec ses faibles revenus et trois membres du personnel.

[Français]

**M. Jacques Paquin:** Je pourrais ajouter quelque chose.

L'exemple que vient de nous donner M. Hamilton est intéressant. Il démontre ce qu'il a été possible de réaliser dans le cadre des dispositions législatives actuelles. Essentiellement, ces dispositions permettent à peu près deux cas de figure extrêmes: soit nous restons seuls dans notre coin pour réaliser nos projets et nous nous faisons concurrence les uns les autres, soit nous fusionnons.

Or, dans les faits, il faut aussi être en mesure de davantage travailler ensemble sans nécessairement se retrouver dans l'une de ces deux situations extrêmes. C'est là qu'on atteint les limites permises par les dispositions législatives actuelles.

En me basant sur notre expérience du côté du fleuve Saint-Laurent, je constate que les installations qu'on y trouve sont très interdépendantes et complémentaires. D'ailleurs, on voit à quel point il est difficile d'en mettre de nouvelles en place. Or, si nous voulons être capables d'en faire davantage, il faut nous assurer de pouvoir tirer le maximum de celles que nous avons déjà. Cela nécessite de davantage travailler ensemble et de considérer les installations comme un réseau intégré.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Strahl.

[Français]

Merci, monsieur Paquin.

Madame Koutrakis, la parole est à vous pour cinq minutes.

[Traduction]

**Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.):** Merci, monsieur le président.

[Français]

Merci beaucoup aux témoins qui se joignent à nous malgré l'heure tardive de cette réunion.

[Traduction]

On a beaucoup entendu parler d'un processus relatif à la limite de la capacité d'emprunt. Je me demande si je peux demander aux autorités portuaires... J'aimerais en savoir plus sur l'approche utilisée pour trouver un équilibre entre les emprunts à des fins de croissance et la responsabilité financière. Selon vous, le projet de loi C-33 contient-il des mesures susceptibles de favoriser cet équilibre?

**M. Daniel-Robert Gooch:** Il serait peut-être préférable que notre président et M. Paquin répondent à cette question.

**M. Ian Hamilton:** Merci.

Nous pensons que le projet de loi C-33 ne contient rien qui améliore notre accès au capital. Il y a un engagement relatif à la production de rapports supplémentaires, ce qui sous-entend qu'il devrait y avoir... Ces rapports supplémentaires devraient permettre de rationaliser et de faciliter le processus de modification des limites d'emprunt et d'accès au capital. Toutefois, le projet de loi ne va pas aussi loin et traite uniquement des rapports.

Comme nous en avons discuté précédemment, cela représente en partie un fardeau financier ou, je suppose, des formalités administratives. En réalité, le projet de loi exige la production de rapports comme si nous étions une société cotée en bourse, mais en même temps, nous ne pouvons tirer parti d'aucun des véhicules d'investissement accessibles aux sociétés cotées en bourse. Je pense qu'il y a là une contradiction.

Je cède la parole à M. Paquin. Il a des exemples concrets d'endroits où... Rien ne l'aidera à achever ses projets.

● (2100)

[Français]

**M. Jacques Paquin:** Je pourrais compléter la réponse de M. Hamilton.

Le projet de loi C-33 crée davantage d'incertitudes quant à notre capacité d'emprunt. Or, quand on fait affaire avec les milieux financiers ou avec des partenaires d'affaires, la dernière chose qu'on veut vivre, c'est de l'incertitude. Dans ce sens, ce projet de loi ne crée pas des conditions favorables à la réalisation des projets.

**Mme Annie Koutrakis:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Cette question s'adresse à M. Hamilton.

Croyez-vous que des segments stratégiques le long de la Voie maritime du Saint-Laurent devraient être structurés comme une autorité portuaire et, le cas échéant, pourquoi?

**M. Ian Hamilton:** Je crois fermement que, dans la gestion globale de la Voie navigable du Saint-Laurent, il serait avantageux de gérer certaines parcelles comme une autorité portuaire. Le mandat des autorités portuaires est différent et prévoit qu'elles soient des moteurs de l'économie. Nous avons la capacité d'investir dans ces actifs et d'être autonomes. Je crois que les autorités portuaires et nous sommes beaucoup mieux outillés que le gouvernement pour construire sur ces parcelles appartenant à Transports Canada. Nous pourrions les utiliser pour renforcer la capacité pour la chaîne d'approvisionnement... et pour stimuler l'économie. Je réponds donc à votre question par l'affirmative.

**Mme Annie Koutrakis:** Monsieur le président, me reste-t-il du temps?

**Le président:** Oui. Il vous reste deux minutes, madame Koutrakis.

**Mme Annie Koutrakis:** Je devrais peut-être commencer à lire plus lentement.

**Des voix:** Ha, ha!

**Mme Annie Koutrakis:** Nous savons que le projet de loi permettrait la création de terminaux intérieurs, et je sais que nous en avons quelque peu entendu parler aujourd'hui. Pourquoi cette idée favoriserait-elle nos ports, et croyez-vous que de tels terminaux pourraient réduire les frictions avec les communautés près des ports?

**M. Ian Hamilton:** Je vais réagir rapidement à cette question.

Je crois que l'idée des terminaux intérieurs, que nous appuyons de toutes nos forces, permettrait d'augmenter la capacité des ports. Au fur et à mesure que le Canada croît, nous devons augmenter cette capacité. Bien souvent, des lotissements résidentiels et commerciaux finissent par s'agglomérer autour des ports. Si on pouvait conserver les marchandises au même endroit et faciliter le commerce aux destinations intérieures... C'est le meilleur moyen de stimuler l'économie. Cette initiative renforcera la capacité dans les chaînes d'approvisionnement.

[Français]

**M. Jacques Paquin:** Permettez-moi d'ajouter un commentaire.

Comme la majorité des ports, celui de Trois-Rivières est un port urbain qui est vraiment coincé entre la ville et le fleuve. Notre capacité de croissance à même nos propriétés ou à proximité est très limitée. Nous le faisons, mais c'est très difficile, et il est crucial de pouvoir aller plus loin. En fait, nous le faisons déjà. Nous avons un secteur, situé à environ 1,5 km du port, que nous exploitons depuis quelques années avec beaucoup de succès. Je ne savais pas que ce n'était pas possible dans la loi, mais cela a été autorisé par Transports Canada. Cela démontre qu'il est tout à fait faisable de créer des antennes pour assurer la croissance des activités et du trafic en soutien aux entreprises qui en ont besoin.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Koutrakis et monsieur Paquin.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Madame Nugent, vous avez beaucoup insisté sur l'importance des changements climatiques et de la participation des ports aux efforts que nous devons faire pour en arriver à l'objectif de la fameuse Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneu-

tralité. Je suis content d'entendre cela, même si je pense que les ports ont des préoccupations à cet égard, comme toutes les entreprises.

Pourriez-vous m'expliquer en quoi ajouter cette obligation de suivre la stratégie qui est en place dans la loi sur la carboneutralité ferait en sorte d'accélérer le pas par rapport au fait de simplement avoir un plan? Pour moi, avoir un plan ne garantit pas nécessairement les résultats.

• (2105)

[Traduction]

**Mme Amy Nugent:** Je crois que la première étape est d'avoir un plan. Or, on en demande un peu trop aux responsables des autorités portuaires en leur confiant d'élaborer un plan à partir de zéro, alors qu'ils ont déjà la tâche très complexe de gérer le commerce et les réseaux d'approvisionnement, en plus de tout simplement voir au bon rendement des activités. De plus, ces exemples et ces approches stratégiques existent au même titre que la loi et les cibles.

Laissons la croissance de côté pour nous concentrer sur les cibles qui existent en vertu de la loi, et appliquons-les au secteur du transport des marchandises et au secteur maritime, y compris aux ports. Le gouvernement du Canada préconise des cibles très ambitieuses pour le secteur du transport des marchandises et le secteur maritime à l'international, sans pour autant les refléter — à ce jour — dans les lois et les outils nationaux comme la réglementation et les grandes mesures incitatives. C'est l'approche que nous favorisons, assortie ou pas à la tarification, qui...

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Comme je n'ai pas beaucoup de temps, j'aimerais vous ramener sur un élément. Vous avez dit qu'il serait intéressant d'aller encore plus loin que ce que propose le projet de loi et de forcer l'application des normes de carboneutralité non seulement pour les ports, mais aussi pour l'ensemble de l'industrie maritime. Comment pourrions-nous arriver à cela pour l'ensemble de l'industrie maritime et pas seulement pour les ports?

[Traduction]

**Le président:** Veuillez répondre en 15 secondes si vous le pouvez, madame Nugent.

**Mme Amy Nugent:** D'accord. L'Organisation maritime internationale, ou OMI, commence par imposer une norme exigeant que 10 % du carburant soit propre d'ici 2030, alors nous savons que nous pouvons réaliser des progrès rapides à cet égard. Comme je le disais, nous pouvons faire la transition vers l'énergie électrique très rapidement pour les navires nationaux et les bateaux de service subblittoraux. Il faut compter un chantier d'environ quatre mois, selon la taille du navire. C'est un projet réalisable, qui réduirait les émissions émanant du transport des marchandises au Canada de 25 %. Or, les pleins de carburant se font dans les ports, alors ces derniers jouent un rôle critique.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Nugent.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous passons à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous disposez de deux minutes et demie. Vous avez la parole.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

J'ai une question pour Mme Nugent.

Selon moi, on peut définir les cibles de réduction des émissions de deux façons: les réductions sont soit absolues ou basées sur l'intensité. Laquelle de ces définitions importe plus dans le contexte des autorités portuaires? Vous pourriez nous expliquer votre raisonnement.

**Mme Amy Nugent:** Dans un certain sens, je ne veux pas m'étendre sur les cibles de réduction d'émissions absolues et basées sur l'intensité. La réduction des gaz à effet de serre est sans doute simplement une façon de réduire les émissions absolues.

Le fait est que nous devons maintenir la hausse des températures mondiales à moins de 1,5 °C. Pour ce faire, nous avons transposé nos émissions en cibles à l'échelle internationale. Au Canada, il s'agit de réduire nos émissions de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005. Ce sont des réductions absolues fondées sur les niveaux de 2005, et elles doivent s'appliquer au secteur maritime.

Si un navire ou un port fonctionne de façon plus efficace, mais qu'il ne réussit néanmoins pas à atteindre la carboneutralité parce que son rendement économique croissant fait augmenter ses émissions, le problème n'est en rien réglé. Par conséquent, on continue de subir partout sur la planète les effets de l'augmentation des émissions et des températures, ce qui est inacceptable. La situation ne peut perdurer.

**M. Taylor Bachrach:** Pour présenter la situation sous un autre angle, madame Nugent, je dirai que des compagnies affirment avoir réduit leurs émissions parce qu'elles deviennent plus efficaces. Or, parallèlement, l'accélération de leurs activités l'emporte sur l'efficacité, ce qui se solde en fin de compte par une augmentation globale des émissions.

Je pourrais formuler ma question ainsi: pour définir les cibles, faudrait-il calculer la diminution des tonnes par unité de rendement, ou faudrait-il strictement utiliser la diminution des tonnes?

**Mme Amy Nugent:** Il faut strictement utiliser la diminution des tonnes et donc se servir des réductions absolues.

Comme je le disais, le calcul des réductions basées sur l'intensité peut être une étape intermédiaire, mais l'objectif doit être d'utiliser les réductions absolues. Nous devons atteindre la carboneutralité, et il existe des technologies que les grandes compagnies... Le port d'Anvers-Bruges, par exemple, est un port de soutage à carburants multiples sans émissions provenant des carburants. La mission est donc possible, et nous devons la réaliser.

• (2110)

**Le président:** Merci beaucoup, madame Nugent.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant réentendre Mme Gladu.

Vous avez la parole pendant cinq minutes.

**Mme Marilyn Gladu:** Merci, monsieur le président.

La croissance de l'import-export représente un autre défi pour les ports et leurs infrastructures; il faut donc agrandir les petits ports parce que les plus grands ne pourront absorber ces activités en croissance.

Des endroits comme Sarnia—Lambton, ma circonscription, comptent un port. Nous avons maintenant un corridor pour charge-ments surdimensionnés pour l'importation et l'exportation, entre autres, de grands bateaux mécanosoudés. Nous avons la capacité d'agrandir le port.

Y a-t-il dans le projet de loi C-33 des éléments qui pourraient nuire à l'expansion des petits ports, ou la favoriser?

**M. Daniel-Robert Gooch:** Nous représentons les 17 administrations portuaires canadiennes, et les parties du projet de loi que nous connaissons le mieux portent sur ce qui touchera directement nos membres, alors je ne pense pas pouvoir me prononcer sur ce sujet.

**Mme Marilyn Gladu:** Monsieur Paquin, avez-vous des réflexions à partager, étant donné que votre port est petit mais en croissance?

[Français]

**M. Jacques Paquin:** Merci.

Il n'y a effectivement rien dans la loi présentement qui appuie les efforts que nous avons à faire pour assurer la croissance. En fait, il a été mentionné à diverses occasions qu'une lourdeur était associée à cela et qu'il y avait des difficultés à plusieurs niveaux dans la loi. On parle peut-être de la notion de port intérieur et du fait qu'on puisse aller à l'extérieur, mais, comme je l'ai mentionné, c'est une expérience que nous sommes déjà en mesure de réaliser.

Si je mets cet avantage d'un côté de la balance et l'ensemble des inconvénients de l'autre côté, les inconvénients l'emportent largement. Ce n'est donc certainement pas un levier pouvant nous aider à assurer la croissance.

[Traduction]

**Mme Marilyn Gladu:** Merci beaucoup.

Je vais céder la parole à mon collègue, M. Muys.

**M. Dan Muys:** Merci, madame Gladu.

J'ai une question pour M. Gooch.

Lors de votre comparution au Comité le 23 mars, vous avez indiqué avoir préparé une lettre à l'intention du ministre des Transports de l'époque pour poser des questions sur le projet de loi C-33. Vous avez dit être en attente de réponses. Vous aviez envoyé cette lettre trois ou quatre mois auparavant. Aujourd'hui, vous avez énoncé des questions qui subsistent, et, pas plus tard qu'il y a un mois, certaines de vos questions étaient toujours sans réponses.

Le 23 mars, vous avez dit que les réponses à ces questions influenceraient votre opinion pour déterminer si le projet de loi C-33 constitue une « amélioration modeste ou s'il pourrait en fait être plutôt négatif. » Quel est votre verdict aujourd'hui? Où en êtes-vous dans vos réflexions?

**M. Daniel-Robert Gooch:** Merci.

C'est une excellente question. Je me souviens de ma comparution.

Tout ce que je dirai s'inscrit dans le contexte... La gouvernance nous inquiète vraiment, alors elle doit changer. Les recommandations que nous avons formulées dépendent de ce changement. Je crois qu'il est encore trop tôt pour affirmer que le projet de loi améliorera la donne. J'ai l'impression que le gouvernement n'a pas encore répondu à nos questions. Voilà pourquoi nous demandons maintenant que les discussions, si elles portent encore sur un plan axé sur le processus d'emprunt, doivent avoir lieu avec nous. Nos membres — les directeurs financiers, les PDG et les professionnels dont c'est le gagne-pain — doivent également participer aux discussions, parce que ce sont eux qui travaillent dans le milieu au quotidien, pas nous. Je ne suis pas certain que les fonctionnaires du ministère des Transports avec qui nous communiquons comprennent mieux la situation que nous. La conception doit se faire en collaboration.

Il n'est pas impossible que le résultat donne une situation offrant de la souplesse pour que les ports aient une marge de manœuvre, mais je prends mes désirs pour des réalités. Je n'ai aucun renseignement concret pour m'indiquer quel sera le fonctionnement et pour savoir s'il y aura effectivement une certaine souplesse.

**M. Dan Muys:** Je vois. Vous pensez prendre vos désirs pour des réalités, alors votre opinion est plutôt négative.

Pourriez-vous approfondir la question de la marge de manœuvre financière? Les autorités portuaires, qui sont représentées ici aujourd'hui, nous ont dit que c'est un aspect important. Nous avons déjà discuté de la gouvernance des conseils d'administration, mais c'est vraiment sur le plan de la marge de manœuvre financière que le bât blesse.

**M. Daniel-Robert Gooch:** C'est essentiel. Les ports doivent être plus agiles.

La marge de manœuvre financière ne se résume pas aux limites d'emprunt. Nous n'avons pas abordé la question de front, mais les activités des ports — Mme Gladu a parlé de votre petit port... Des contraintes limitent les activités des administrations portuaires canadiennes.

Une des façons de créer une marge de manœuvre serait peut-être de bâtir un immeuble de bureaux; on peut générer des revenus si on construit des infrastructures sur le terrain pour ensuite utiliser cet argent ailleurs dans les installations. Les autorités aéroportuaires sont en mesure de tirer profit de leurs actifs et de diversifier leurs activités. Je sais que certains responsables de nos ports ont manifesté de l'intérêt pour ce genre d'activités, mais des contraintes les freinent.

Je ne sais pas si mes collègues à Trois-Rivières ou à Hamilton aimeraient répondre à la question.

• (2115)

**Le président:** Malheureusement, cet échange est maintenant terminé, mais ils pourraient envoyer une réponse par courriel à notre greffière, qui la transmettra à nos analystes.

Pour clore la soirée, nous allons entendre M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pendant cinq minutes.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, permettez-moi de souhaiter la bienvenue à nos témoins. Je suis ravi d'écouter des gens comme vous qui détiennent de telles expériences, expertises et connaissances. J'ai bon espoir

que vos témoignages éclaireront le Comité pour qu'il formule des recommandations pertinentes qui amélioreront la chaîne d'approvisionnement et son rendement au profit du pays.

De nombreux témoins nous ont décrit les enjeux liés à la chaîne d'approvisionnement lors de séances antérieures. On nous a présentée toute une panoplie de perspectives sur la source de nos problèmes avec la chaîne d'approvisionnement. Certains ont suggéré que nous recueillions de meilleures données, que nous missions davantage sur la numérisation, que nous investissions dans la technologie, par exemple.

Je vais commencer par M. Gooch.

Selon vous, en quoi le partage de données peut-il aider à améliorer l'efficacité et l'efficacité des ports en matière, notamment, de collecte de données et de numérisation?

**M. Daniel-Robert Gooch:** Eh bien, c'est un nouveau domaine pour moi, mais, si je me fie à ce que j'ai vu, le projet de loi renferme des dispositions à ce sujet, et on dirait que le gouvernement du Canada a l'intention d'intégrer des mesures pour le partage des données dans différents volets de la chaîne d'approvisionnement.

Tout est une question de visibilité: il faut comprendre ce qui entre dans les ports et ce qui en sort. Il faut aussi assurer une synergie plus efficace entre tous les volets du processus. Selon ce que j'ai vu, ce que j'ai entendu et ce que nous savons, il est positif que le gouvernement du Canada prenne cette voie pour le transport des marchandises. C'est également bénéfique pour l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, dont les agents sauront ce qui entre dans les ports.

Si nous réussissons à nous y prendre adéquatement — en misant, bien entendu, sur une bonne gestion des données pour protéger la confidentialité et les renseignements commerciaux délicats —, le résultat sera positif.

**M. Churence Rogers:** Merci.

J'aimerais demander aux représentants des autorités portuaires s'ils désirent donner leur point de vue là-dessus.

[Français]

**M. Jacques Paquin:** Si je peux me permettre un commentaire, je dirais que cette question est très intéressante.

Effectivement, il est primordial de partager davantage l'information pour obtenir une idée globale de la chaîne d'approvisionnement. On sait que beaucoup de travail a déjà été accompli dans le domaine des conteneurs. La normalisation du conteneur lui-même favorise le partage d'informations. Cependant, il faut se rappeler que les conteneurs renferment seulement 20 % de produits transportés à bord des navires. Le reste, soit 80 %, est constitué de toutes sortes d'autres produits.

Il y a là énormément d'efforts à faire pour créer les bases de données et les systèmes d'information, et renforcer la collaboration entre les différentes parties prenantes pour reconstruire les chaînes d'approvisionnement. C'est certainement une direction vers laquelle se diriger. À Trois-Rivières, nous nous y attaquons déjà.

[Traduction]

**M. Churence Rogers:** Merci de cette réponse. Je suis d'accord avec vous.

Monsieur Hamilton, aimeriez-vous donner votre perspective?

**M. Ian Hamilton:** Je vais répondre à la base de votre question. La faiblesse de la chaîne d'approvisionnement réside dans sa capacité. Nous croyons vraiment que des données transparentes nous aideraient à renforcer la capacité et à revoir le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement.

Avec l'Université McMaster, nous avons entre autres étudié le volume de camions sur les routes entre le Midwest américain et le Sud de l'Ontario et nous avons estimé quelle part de ce volume pourrait être convertie en transport maritime. Ce changement aurait un effet positif sur la durabilité puisqu'il réduirait les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi la circulation routière et des camions ce qui ferait augmenter la capacité sur nos autoroutes.

On ne réussit pas à bien recueillir des données au Canada, et nos données ne sont pas suffisamment transparentes. L'approche adoptée devra être élaborée de façon globale, avec tous les modes de transport plutôt qu'en vase clos, comme c'est souvent le cas aujourd'hui.

**M. Churence Rogers:** Croyez-vous que ce que nous tentons d'accomplir avec le projet de loi C-33 nous permettra d'atteindre cet objectif?

• (2120)

**M. Ian Hamilton:** Je ne sais pas à quel point le projet de loi prévoit de mesures en ce sens, mais je crois que l'intention d'accroître

la transparence est là. Je crois encore que nous accusons un retard immense par rapport aux autres pays. Les États-Unis ont une énorme longueur d'avance sur nous en matière de transparence dans les chaînes d'approvisionnement, de transport de marchandises et d'autres enjeux. Les compagnies américaines peuvent réagir avec beaucoup plus d'agilité puisqu'elles savent où se trouvent les goulots d'étranglement. Elles savent donc quelle nouvelle solution pourrait augmenter la fluidité du transport.

Il n'y a pas de solution miracle, mais l'approche entourant les données doit être holistique. Ici encore, je crois que les représentants de Transports Canada le reconnaissent. À mon avis, les outils pour pleinement tirer profit des données n'ont probablement pas encore été créés.

**Le président:** Merci, monsieur Rogers. Malheureusement, c'est ce qui met fin à cette série de questions de cinq minutes.

Je remercie tous les témoins d'avoir comparu devant le Comité, soit en personne ou par vidéoconférence. Je remercie tout particulièrement ceux chez qui il est très tard.

J'aimerais prendre un moment pour remercier nos interprètes qui ont, encore une fois, fait un travail remarquable.

La séance est levée.

---





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :  
<https://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>