



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 009 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 29 janvier 2008

—
Président

M. Mervin Tweed

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

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

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

Le mardi 29 janvier 2008

•(1105)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour. Bienvenue à tous à la neuvième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Avant de commencer nos travaux, je voudrais d'abord vous souhaiter, chers collègues, une bonne année en retard, ainsi qu'un bon retour.

Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 4 décembre 2007, nous nous pencherons sur le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur le transport au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence.

Avant de poursuivre, je pense que je vais suivre les conseils du président et vous le présenter. Il pourra ensuite vous présenter les personnes qui l'accompagnent et faire son exposé.

Sans plus tarder, je vous présente Sean Hanrahan de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Vous êtes le bienvenu et vous pouvez commencer.

M. Sean Hanrahan (président, Association des administrations portuaires canadiennes): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour. Je tiens d'abord à vous remercier de nous accueillir ici aujourd'hui et je vous souhaite également une bonne année.

Je m'appelle Sean Hanrahan. Je suis le président-directeur général de l'Administration portuaire de St. John's ainsi que le président de l'Association des administrations portuaires canadiennes pour l'année en cours.

Les personnes qui m'accompagnent sont monsieur Patrice Pelletier, président et directeur général de l'Administration portuaire de Montréal, le capitaine Gordon Houston, président et directeur général de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et, finalement, monsieur Gary Leroux, directeur général de l'association.

Mme Lisa Raitt, qui fait également partie du conseil d'administration de l'Association, devait se joindre à nous, mais une question urgente l'a retenue à Toronto. Elle est désolée de son absence et elle appuie totalement ce qui suit.

Encore une fois, monsieur le président et messieurs les membres du comité, j'aimerais vous remercier de cette invitation ce matin et j'aimerais remercier le gouvernement d'aller de l'avant avec les amendements clés de la Loi maritime du Canada.

Je traiterai des enjeux liés aux modifications proposées par le projet de loi C-23, mais je souhaite d'abord faire une brève introduction qui ne devrait pas durer plus de cinq à sept minutes, monsieur le président.

La Loi maritime du Canada (LMC), qui a créé les administrations portuaires canadiennes (APC) a été bénéfique aux gouvernements, au public et, surtout, aux utilisateurs portuaires. L'article 4 de la

LMC énonce clairement les objectifs des administrations portuaires et depuis 1998 elles ont atteint ces importants buts. La loi prévoyait un rôle public solide pour les administrations portuaires en ce qui a trait à ces objectifs, tout en leur confiant un mandat d'autonomie en tant qu'entités commerciales. De plus, les APC doivent respecter des règlements rigoureux en matière de gestion et d'évaluation environnementale, comme le stipule la Loi. Enfin, elles doivent envoyer au Trésor fédéral, pour utilisation générale, un pourcentage des recettes brutes chaque année ainsi que des paiements tenant lieu d'impôt foncier, comme l'exige la Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôt.

Depuis l'adoption de la LMC en 1998, les 19 administrations portuaires du Canada — qui sont maintenant 17 en raison de la fusion sur la côte Ouest — ont fait passer le volume annuel de marchandises manutentionnées au Canada de 240 millions à 280 millions de tonnes (soit de 100 milliards à 146 milliards de dollars en valeur de cargaisons traitées par année). Depuis, toutes les APC ont fait des investissements dans l'infrastructure, ont lancé des initiatives environnementales, ont appliqué des mesures de sûreté rigoureuses aux propriétés portuaires et aux installations connexes et elles continuent de faciliter les échanges commerciaux au profit des Canadiens. Quarante pour cent du PIB du Canada, en tant que nation commerçante, provient des échanges et du commerce et plus d'un quart de ces échanges transigent par l'intermédiaire du système portuaire canadien. Les administrations portuaires sont conscientes de la nécessité de continuer à faciliter ces échanges tout en jouant un rôle important en gestion de l'environnement dans les villes et les ports où elles mènent leurs activités.

Qu'est-ce qu'une APC? Essentiellement, les APC sont constituées en vertu de la Loi maritime du Canada et, du point de vue opérationnel, elles sont ni plus ni moins des ports locataires ayant de nombreux locataires qui, pour la plupart, ont signé un bail commercial à long terme. L'administration portuaire veille à ce que ces entreprises disposent de tout ce qui est nécessaire pour le mouvement efficace et sûr des cargaisons et des passagers transportés par le secteur des croisières en plein essor au Canada. Même si l'administration portuaire est une entité en soi qui nécessite peu de personnel pour remplir son mandat en vertu de la Loi maritime du Canada, des milliers de personnes travaillent pour les entreprises situées dans les installations portuaires, ce qui génère des millions de dollars en activité économique et en impôts à chaque ordre de gouvernement.

On qualifie les administrations portuaires de moteurs économiques vitaux en raison de leur contribution aux économies locales et régionales. Elles demeureront cruciales puisque le taux de croissance prévu en ce qui concerne les échanges devrait doubler d'ici 2020. Les administrations portuaires, de même que l'ensemble des voies d'accès routières et ferroviaires, doivent donc se préparer à cette croissance, sinon la prospérité du Canada en souffrira. Les ports doivent évoluer dans un monde très concurrentiel et il serait très risqué de ne pas en tenir compte.

• (1110)

Les modifications proposées à la Loi maritime du Canada auront pour effet d'accroître la compétitivité du Canada. Cette affirmation fait l'unanimité au sein de nos membres, tout comme les sept points que je vous présente à l'instant au sujet des amendements proposés.

Le premier point concerne les dispositions préliminaires de la Loi, qui portent principalement sur l'article 4. Les changements à la Loi maritime du Canada sont attendus depuis longtemps. Dans les faits, l'examen quinquennal obligatoire de la LMC a été mené en juin 2003 et cinq ans plus tard, en 2008, nous arrivons à ces modifications, mais en présence d'un meilleur produit à mon avis. Les modifications proposées sont effectivement un pas de plus dans la bonne direction pour les principaux ports au Canada. Elles reconnaissent le rôle vital que jouent les administrations portuaires dans la santé économique du pays et ce, en accordant une plus grande souplesse pour livrer concurrence, croître et prospérer. Les administrations portuaires s'acquittent de leur rôle sans oublier d'aucune manière leur responsabilité en vertu de la Loi. Les APC ont toujours joué un rôle important dans la coordination des transports dans les ports et autour de ceux-ci. Cependant, nous sommes aussi solides que notre maillon le plus faible — et, bien évidemment, c'est le message qui nous est transmis, de façon à ce que tous les niveaux décisionnels ou ordres de gouvernement s'assurent que les routes, les ponts, les chemins de fer et autres infrastructures de transport soient utilisés d'une façon optimale. La LMC et les changements proposés fournissent un excellent cadre pour l'exploitation des administrations portuaires au Canada. L'Association des administrations portuaires canadiennes appuie les amendements proposés à l'article 4 de la Loi maritime du Canada afin de tenir compte de manière plus appropriée de leur rôle comme moteurs économiques indispensables au Canada.

Le deuxième point concerne les droits et les baux dont on fait mention aux articles 2 et 53 de la Loi. L'aptitude des administrations portuaires à établir des barèmes de droits et à négocier des baux et des contrats leur est essentielle afin qu'elles puissent continuer à exploiter leurs installations de façon commerciale tout en demeurant autonomes. L'expérience montre qu'il est nécessaire que les négociations de baux et de loyer soient faites en fonction du marché et non dirigées vers d'autres compétences à des fins d'examen, de décision ou de modification. Le gouvernement et les administrations portuaires conviennent de cette nécessité depuis longtemps, d'où l'importance de la modification visant à rapprocher le règlement de la pratique — et également à l'aligner sur les remarques incidentes faites par la Cour d'appel fédérale. La capacité d'établir les droits en fonction des besoins commerciaux représente un élément crucial permettant aux administrations portuaires de demeurer autosuffisantes, conformément à la Loi maritime du Canada. Encore une fois, l'association appuie l'amendement concernant la définition de droit et des bail.

Le troisième point — à savoir l'accès aux programmes de financement du gouvernement — est principalement lié à l'article 25 de la loi en vigueur. On interdit actuellement aux administrations portuaires l'accès aux programmes fédéraux de financement. Notre

association, l'AAPC, fait valoir depuis longtemps que les administrations portuaires devraient avoir une parité de programmes avec les autres entreprises commerciales canadiennes qui demandent accès aux programmes fédéraux. Nous avons souligné que les lignes directrices et les critères en matière de programmes fédéraux devraient déterminer qui peut recevoir du financement. Dans la situation actuelle, les administrations portuaires se trouvent désavantagées en ce qui a trait aux programmes fédéraux. Par exemple, l'accès au financement de sécurité à la suite des événements tragiques du 11 septembre devait être accordé en vertu d'une modification consécutive d'une autre loi, la Loi sur la sécurité publique, au lieu de notre Loi maritime du Canada. Malheureusement, le délai prescrit de trois ans prévue dans cette loi est maintenant expiré, ce qui signifie que les administrations portuaires ne sont plus admissibles à du financement en vertu de ce programme de contribution à la sûreté.

Le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises constitue un autre exemple des répercussions sur les administrations portuaires. Refuser l'accès aux programmes comme celui-ci empêche les APC d'entreprendre des projets de développement qui pourraient améliorer l'efficacité du transport des marchandises ainsi que la durabilité de celui-ci.

Enfin, de nombreuses entreprises publiques et privées ont obtenu des subventions importantes afin d'améliorer leur infrastructure et de faciliter le transport des marchandises et des passagers. Comme nous l'avons souligné plus tôt, l'article 4 de la loi stipule que les administrations portuaires ont un important rôle de politique publique à jouer en vue de favoriser le commerce, mais elles ne peuvent encore obtenir d'appui du fédéral envers la création de l'infrastructure nécessaire à cet important rôle.

• (1115)

En ce qui a trait à la liste des conditions énoncées pour permettre à une administration portuaire de recevoir du financement sous forme de contribution du gouvernement fédéral conformément aux propositions de modification, l'association appuie sans contredit la modification. Toutefois, elle modifierait très légèrement la formulation actuelle. Elle recommande que le mot « et » soit remplacé par le mot « ou » au sous-alinéa 14b)(iv) du projet de loi, qui se rapporte à l'article 25 de la loi, afin que l'intention de l'article soit exprimée plus clairement.

Le quatrième point concerne nos limites d'emprunt, qui se rapportent aux articles 28 et 30 de la loi. Nous avons demandé que des changements soient apportés au régime d'emprunt actuel en vertu de la Loi maritime du Canada et nous sommes très heureux que ce projet de loi en tienne compte. Cette modification permet aux administrations portuaires de travailler avec le gouvernement en vue d'établir des cadres d'emprunt appropriés qui répondent aux divers besoins des 17 APC.

L'établissement d'un code d'emprunt efficace demeure un élément essentiel du succès de cette initiative stratégique. Les administrations portuaires travailleront avec les représentants du gouvernement afin de demander des améliorations mineures au projet de code d'emprunt de façon à assurer l'efficacité du nouveau mécanisme proposé. Nous appuyons inconditionnellement les modifications proposées en ce qui concerne les limites d'emprunt.

Le cinquième point concerne les fusions et se rapporte à l'article 13 de la loi. Le Comité d'examen de la Loi maritime du Canada a recommandé que des fusions soient permises lorsqu'une analyse de cas rigoureuse le justifie. Les modifications proposées à la Loi maritime du Canada clarifient la transition des administrations portuaires fusionnées et nous les accueillons favorablement. Nous appuyons les modifications proposées au sujet des fusions.

Le sixième point concerne l'article 14 de la loi ainsi que les limites du renouvellement de mandat des administrateurs. Les administrations portuaires ont grandement tiré profit de la nouvelle structure de gouvernance créée en vertu de la Loi maritime du Canada en 1998. Dans le cadre de cette structure, on reconnaît l'importance de la représentation locale au sein du conseil. On reconnaît également la grande nécessité d'avoir des administrateurs d'expérience nommés par chaque ordre de gouvernement et que la majorité des membres soient choisis par le ministre fédéral après qu'il a mené des consultations et reçu les nominations proposées par la catégorie « utilisateurs portuaires ».

Les diverses catégories nomment les administrateurs, mais une fois que ces derniers siègent au conseil, leur obligation fiduciaire est envers l'administration portuaire en vertu de la loi actuelle relative à la gouvernance. Les modifications proposées consolident la structure en fournissant la possibilité d'un mandat additionnel de trois ans qui permet aux administrations portuaires de profiter de l'expérience de ces directeurs. Enfin, le fait qu'un administrateur demeure en fonction jusqu'au renouvellement de son mandat ou jusqu'à la nomination d'un successeur empêcherait les vacances d'une durée injustifiable. Nous appuyons les modifications proposées au sujet des limites du renouvellement de mandat des administrateurs.

Le dernier point concerne les dispositions d'exécution, qui se rapportent à l'article 61 de la loi. Les modifications proposées au sujet de l'exécution fournissent aux administrations portuaires un processus plus efficace en vue d'assurer le respect des règlements en vertu de la loi ainsi qu'un mécanisme d'examen et d'appel convenable aux décisions d'exécution. Les modifications proposées en vue de régler les cas de non-respect des règlements permettraient également d'éviter le recours au tribunal dans de nombreux cas. L'AAPC appuie la disposition d'exécution proposée dans la Loi maritime du Canada.

Monsieur le président, j'ai énoncé sept points précis et les modifications connexes que l'Association des administrations portuaires canadiennes approuve à l'unanimité. Nous estimons que le projet de loi C-23 représente un immense pas en avant pour notre industrie. Nous encourageons l'adoption rapide de ce projet de loi et sommes disposés à répondre à toutes vos questions.

Merci beaucoup.

• (1120)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hanrahan.

C'est à vous, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Bon retour et bonne année.

Merci également à vous, messieurs, de comparaître devant nous aujourd'hui.

Vous savez probablement déjà que le projet de loi dans sa forme initiale a été examiné par la Chambre assez rapidement. C'est pour cette raison que le comité en est saisi. Vous avez probablement étudié la question et constaté que les députés de tous les partis considéraient qu'il s'agissait d'un projet de loi méritant de faire l'objet d'une étude immédiate. J'ignore si le projet de loi sera adopté à la

Chambre, mais tout porte à croire que les députés reconnaissent du moins l'incidence économique des ports.

Nous, les députés du Parti libéral, étions heureux d'appuyer le projet de loi et voudrions savoir ce que vous avez à dire au sujet de ses avantages. Nous tenons bien entendu beaucoup à ce que le projet de loi réponde non seulement aux besoins des administrations portuaires mais aussi à ceux des entités économiques qu'elles soutiennent.

J'aimerais bien savoir de quelle façon vous voyez la relation que vos administrations portuaires ont avec les municipalités où elles sont établies. Vous avez brièvement fait allusion aux trois ports situés dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique, à savoir ceux de Vancouver, de Delta et de Richmond; je me demande donc si vous avez une idée du type de relation que certains des autres ports au Canada ont avec les municipalités où ils sont situés. Nous pourrions ainsi mieux comprendre l'incidence économique du projet de loi.

M. Sean Hanrahan: Je vous remercie, monsieur Volpe.

Le capitaine Houston, chef de la direction d'un des ports auquel vous avez fait allusion, aimerait peut-être réagir en premier.

Capitaine Gordon Houston (président et directeur général, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci beaucoup.

Vous avez raison au sujet des fusions. Elles nous ont amené à examiner notre modèle de liaison avec les municipalités. En fait, nous élaborons actuellement ce que nous appelons notre « forum de liaisons municipales », qui consistera en une conférence annuelle réunissant par exemple des membres de conseil et des conseillers municipaux. Il s'agit d'une officialisation de ce que nous faisons de façon ponctuelle depuis de nombreuses années. Avec 16 municipalités, il est décourageant de procéder de façon ponctuelle. La nouvelle administration portuaire doit donc avoir recours à une méthode officielle.

En ce qui a trait aux municipalités d'autres régions du pays, pour être tout à fait honnête, je ne peux pas donner de réponse officielle. Selon ce que j'ai compris au cours de discussions avec par exemple d'autres chefs de la direction, les municipalités et les ports de la plupart des régions semblent avoir de très bonnes relations. La majorité des ports ne traitent qu'avec une seule municipalité, ce qui engendre un type de relation différent de celui que nous avons à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

• (1125)

L'hon. Joseph Volpe: Voici la raison de ma question: M. Hanrahan a fait ressortir dans son exposé que la valeur d'un port et d'une administration portuaire était fonction de l'accès au port proprement dit, ce qui suppose une administration portuaire se rapportant à la municipalité ou aux municipalités où elle est établie. Le pouvoir de réglementation autorisant la construction d'une infrastructure qui permet l'utilisation du port relève bien souvent des autorités municipales, à l'occasion des autorités provinciales et parfois par les deux, mais rarement de l'autorité exclusive du fédéral. Telle est la raison de ma question.

Est-ce qu'il y a un rapport avec le modèle de gouvernance proposé dans le projet de loi? Si tel est le cas, quelles mesures sont efficaces, selon vous, pour faire participer les intervenants, les utilisateurs et les ordres de gouvernement?

Capitaine Gordon Houston: Il s'agit là d'une très bonne question.

Vous avez raison. En fait, dans le Lower Mainland de Vancouver, les trois ordres de gouvernement exercent une forme de pouvoir à l'égard de l'accès au port puisque la route d'accès emprunte plusieurs routes municipales, provinciales ou même fédérales.

En tant qu'administrations portuaires, nous devons disposer d'un plan d'aménagement du territoire tel qu'il est stipulé dans la loi. Tous les ports ont un plan et nous devons faire le nôtre en raison de notre nouvelle structure. Je sais que les ports ont demandé à chacune des municipalités des commentaires concernant leur plan. Des modifications et des corrections à apporter au plan leur ont été proposées, et elles sont parvenues à une entente.

Nous demandons également l'avis de la municipalité compétente sur tous les projets pris en charge au sein de notre port. Nous ne sommes pas tenus de le faire, mais nous soumettons les projets par le biais du processus de développement de la municipalité et tenons compte des préoccupations et des commentaires de cette dernière, puis nous répondons à ses besoins lorsque nous le pouvons.

Nous avons l'habitude de nous assurer que les municipalités ont leur mot à dire en ce qui a trait à l'aménagement du port, qu'il s'agisse d'un nouveau terminal, d'un simple accès routier ou de l'établissement d'une PME. Il est certain que nous demandons l'avis de la municipalité concernée sur tous les projets de notre port.

L'hon. Joseph Volpe: Je n'ai pas l'intention de rechercher la confrontation ni de soulever une question qui pourrait donner l'impression qu'il y a un conflit entre les ports et les municipalités ou même, comme je l'ai dit, les autorités provinciales, mais vous soutenez que vous consultez les autorités locales. À ma connaissance, la loi ne vous oblige pas à adopter le processus réglementaire des municipalités, et votre objectif premier est de vous assurer que les biens fédéraux — car c'est bien ce que sont les ports — sont exploités conformément aux politiques et aux directives fédérales assurant le bon fonctionnement des administrations portuaires dans le contexte de l'économie canadienne.

Je n'ai pas l'intention d'opposer le gouvernement fédéral à un gouvernement provincial, mais j'ai une conception globale de l'économie. Quelles sont les garanties qui permettent de tenir compte de cet aspect par rapport aux questions locales traitées?

M. Sean Hanrahan: Monsieur Volpe, je sais que Patrice Pelletier aimerait prendre la parole.

Voudriez-vous répondre à cette question en particulier ou devrais-je y répondre?

M. Patrice Pelletier (président et directeur général, Administration portuaire de Montréal): Je voulais plutôt répondre aux deux premières questions. Vous pourriez peut-être répondre à celle-ci et je pourrai intervenir plus tard. Je voulais m'entretenir un peu avec M. Volpe à propos du principe inhérent à nos rapports avec la ville.

M. Sean Hanrahan: D'accord.

Monsieur Volpe, en ce qui concerne la loi, celle à laquelle vous faites référence, nous devons assurer la liaison, conformément à l'article 4.

Je ne sais pas si Gary pourrait m'indiquer la formulation de l'article 4...

Objectifs nationaux? Oui, c'est exact. Merci.

Monsieur Volpe, j'aborderai quelques points. D'abord, vous parlez essentiellement du partage des compétences, qui découle directement de la Constitution. En fait, la Cour suprême du Canada n'est intervenue qu'en juin dernier dans un jugement qui définit la loi. Vous ne parlez donc pas d'établir la loi, mais plutôt de

communication, de compromis et de collaboration. La Constitution n'élimine pas cela de la loi.

Conformément à l'article 4, nous sommes responsables de la gestion de l'infrastructure maritime et des services connexes, tout comme un directeur commercial qui demande et prend en considération les suggestions des utilisateurs et de la collectivité où le port est situé. Donc, dans l'article 4 sur la politique maritime nationale, selon ce que vous dites, la responsabilité doit être accordée aux administrations portuaires. L'article 4 le stipule.

J'aimerais aussi préciser...

• (1130)

L'hon. Joseph Volpe: Mais est-ce que vous procédez à l'institutionnalisation au moyen de nominations dans votre conseil d'administration?

M. Sean Hanrahan: Pardon?

L'hon. Joseph Volpe: Est-ce que vous institutionnalisez cette responsabilité en nommant des membres?

M. Sean Hanrahan: Oui, il s'agissait de mon deuxième point. La municipalité où le port est situé peut nommer un membre au conseil d'administration. Donc oui, une personne peut aussi assumer ce rôle, et il y a une responsabilité par rapport à la politique.

Troisièmement, il y a une liaison continue entre les deux entités, particulièrement les petits ports comme celui de St. John's, tant pour le plan d'aménagement que pour la procédure d'exécution.

Dans une autre vie, j'étais conseiller municipal et je peux vous dire que les édiles sont très heureux des recettes fiscales provenant de l'organisme fédéral, soit l'administration portuaire. À St. John's, par exemple, nous sommes probablement la deuxième ou troisième source de revenu fiscal de la ville. Elle en est reconnaissante. Personne ne doit se sentir menacé. Nous nous apprécions mutuellement, c'est tout.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président. Merci, messieurs.

Tout d'abord, monsieur Pelletier, au nom Bloc québécois, j'aimerais vous féliciter pour votre nomination à titre de PDG du Port de Montréal. Mes questions s'adressent tout particulièrement à vous. Le Bloc québécois appuie le projet de loi, mais nous avons certaines craintes, notamment en ce qui a trait au trafic maritime sur le fleuve Saint-Laurent. Au début des années 1980, 130 millions de tonnes transitaient par le fleuve Saint-Laurent. Présentement, ce sont à peu près 105 millions de tonnes. Il y a donc eu diminution du trafic depuis les années 1980, alors qu'il y a eu une croissance phénoménale du transport maritime dans le monde, c'est-à-dire une augmentation de l'ordre de 600 p. 100. Le fleuve Mississippi a connu une augmentation, passant de 450 millions de tonnes à 700 millions de tonnes au cours des mêmes années. J'aimerais que vous me rassuriez. Un tel projet de loi va-t-il nous favoriser? Va-t-il favoriser le fleuve Saint-Laurent?

Je ne pense pas que l'emprunt constitue un problème pour le Port de Montréal, à moins que je ne me trompe. Cela ne va donc pas vous avantager. Je veux bien que vous ayez accès au programme de financement, mais si on vous pénalise parce que vous avez moins d'emprunts que les autres et qu'on vous dise d'emprunter... Je veux me faire reconforter. Je ne voudrais pas que vous soyez plus pénalisé que les autres ports. Ai-je tort?

M. Patrice Pelletier: J'abonde dans le sens des commentaires de mes collègues, le Port de Montréal partage pleinement la position de l'association et appuie ce projet de loi. Parmi les raisons essentielles de cette position, il y a le trafic sur le Saint-Laurent, dont vous avez parlé. Nous connaissons une croissance depuis 27 ans. On annoncera les résultats de l'année 2007 très bientôt. Une fois de plus, on a battu notre record de l'année précédente. Cette année, on a connu plus de 9 p. 100 d'augmentation du transport de marchandises par conteneur, ce qui est le double de l'année passée.

Il y a aussi une certaine transformation sur le plan du transport de marchandises. À l'époque, il y avait une quantité de vrac qui est disparue en faveur d'une certaine conteneurisation. C'est un effet de la mondialisation, on ne l'a pas inventé. Cette transformation dure depuis 30 ans et ça va continuer à augmenter. Les navires seront de plus en plus grands et ils transporteront de plus en plus de choses via les conteneurs.

Nous croyons qu'une croissance est possible à Montréal. Aujourd'hui, en 2008, on sait qu'il y aura un problème de capacité en 2015. D'ici seulement sept ans, le port de Montréal aura atteint son plein rendement. On doit prendre les mesures pour pouvoir grandir dès aujourd'hui parce que cette demande existe. Rassurez-vous, cette augmentation arrivera.

D'autre part, pour atteindre nos objectifs de croissance, il faudra réaliser des travaux d'expansion. Il y aura sûrement un grand projet d'expansion pour le port de Montréal, ce qui lui permettra d'augmenter sa capacité conformément aux besoins qui apparaîtront d'ici moins de sept ans. Sans entrer dans les détails, on parle d'un investissement de plus de 500 millions de dollars uniquement pour ces travaux.

Nous avons aussi d'autres objectifs. Il faut s'occuper d'abord de nos infrastructures existantes. Au cours des cinq prochaines années, nous allons dépenser plus de 220 millions de dollars en immobilisations. Il s'agit de nos propres fonds; on ne parle donc pas d'emprunts. C'est le minimum qu'on devra investir lors des cinq prochaines années. Si on fait des prévisions pour les 10 prochaines années, on peut facilement multiplier ce montant. Lors des cinq dernières années, l'investissement total sur le plan des immobilisations n'était que de 110 millions de dollars. On voit donc qu'il y a une croissance.

Il y a aussi les questions des croisières sur le Saint-Laurent, de la consolidation, d'un meilleur accès, de gares maritimes plus performantes. Ce pourrait être un projet fort intéressant pour Montréal et pour le Canada. Ce ne serait pas seulement à cause des revenus, mais aussi à cause de l'ouverture et d'une reconnaissance sur le plan nord-américain ou mondial. Ce projet d'expansion, selon nous, pourrait très bien compléter l'objectif du ou des gouvernements en ce qui a trait au commerce intérieur et au commerce international. Montréal est une plaque tournante, c'est la porte d'entrée vers ce rayon de 100 millions de consommateurs qui se trouvent à moins d'une heure ou une heure et demie d'avion de Montréal. C'est important.

L'autre élément dont j'ai parlé à M. Volpe est que notre administration, de par la loi, a certainement des obligations sur le plan socioéconomique ou, autrement dit, des répercussions de notre activité sur la société. Pour Montréal, cet impact se chiffre environ à 2 milliards de dollars de retombées économiques et à 17 000 emplois indirects et directs. Si on considère tous les ports, que ce soit à Vancouver, à St. John's ou partout ailleurs, ils ont un effet multiplicateur sur l'économie qui est incroyable.

• (1135)

M. Mario Laframboise: Je suis convaincu qu'il n'y a pas de problème. Justement, je veux que Montréal prenne son envol et que le Saint-Laurent soit exploité au maximum. Évidemment, si vous me dites que dans un projet... Vous me dites que vous allez investir 220 millions de dollars pour entretenir les infrastructures existantes et que vous avez un projet d'expansion de 500 millions de dollars, qui nécessiterait probablement des emprunts et de l'aide gouvernementale.

M. Patrice Pelletier: Tout à fait.

M. Mario Laframboise: S'il y avait des programmes, cela vous aiderait. Par la suite, on vous donnera la possibilité de négocier des baux, d'avoir certaines... Probablement que cette nouvelle loi vous permettrait de négocier des territoires, des terrains, des choses comme ça.

M. Patrice Pelletier: Tout à fait. La question est la flexibilité, notamment la vocation temporaire de certains terrains par rapport à une vocation à plus long terme. En fait, tout le projet de loi tourne autour de cette flexibilité. Vous en avez parlé en ce qui a trait aux emprunts, mais cette même flexibilité existe aussi en ce qui a trait aux terrains. Nous avons présentement 200 baux sur le territoire, et le projet de loi va permettre une certaine flexibilité de la mission que ces terrains peuvent avoir, que ce soit de façon temporaire ou plus à long terme.

M. Mario Laframboise: C'est parfait.

Pour ce qui est de la mission, faites-vous cela avec la ville? Négociez-vous toujours ces choses-là...?

• (1140)

M. Patrice Pelletier: Ça dépend du propriétaire. Ces entités peuvent être privées ou commerciales. Naturellement, il y a aussi toute une panoplie d'intervenants ou de gens qui sont propriétaires.

M. Mario Laframboise: Si je comprends bien, votre taux d'endettement est inexistant et vous ne craignez pas que le gouvernement vous dise de contracter des emprunts plutôt que de recourir aux programmes du gouvernement. Vous vous attendez à être traité de la même façon que les autres ports, peu importe votre taux d'imposition.

M. Patrice Pelletier: Tout à fait. Je pense que le gouvernement va pouvoir juger les objectifs globaux des retombées sociales et économiques que l'administration va définir. Ce projet d'expansion va générer un certain commerce et rendre l'exportation vers les États-Unis plus efficace. On sent qu'il y aura un panier de types de financement, ce qui va faire qu'on va pouvoir réaliser notre projet d'expansion et de croissance. Je ne pense pas que nous devrions être défavorisés, étant donné, comme nous l'avons mentionné, l'importance de Montréal dans l'économie du pays.

[Traduction]

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci de votre exposé.

Monsieur Hanrahan, je suis heureux que vous possédiez une expérience au municipal parce qu'il y a quelque chose à propos du projet de loi qui me préoccupe. Il existe beaucoup d'avantages et on ne peut nier le fait que nos ports doivent être modernisés, particulièrement compte tenu de nos compétiteurs américains qui ont déjà une longueur d'avance. Par contre, il y a toujours la question du conflit et de la planification liées à l'aménagement du territoire.

Ce projet de loi permettra une utilisation plus générale de la superficie — des locations allant jusqu'à 99 ans. Vous deviez normalement suivre un processus pour modifier l'aménagement du territoire dans une municipalité. Vous deviez vous adresser au comité consultatif de planification. Certains membres du comité évaluaient le processus. Vous deviez travailler avec divers services de la ville ou de la municipalité. Vos voisins immédiats avaient la possibilité de se prononcer. Il y avait toujours du travail à réaliser, des renseignements à communiquer, et finalement, le tout était soumis au comité pour approbation. Puis, des appels étaient déposés à l'OMB de l'Ontario en cas de désaccord.

Est-ce que votre association serait prête à se soumettre aux principes de planification municipaux comme pour tout autre changement semblable apporté à l'aménagement du territoire par d'autres propriétaires?

M. Sean Hanrahan: Je peux vous donner deux réponses. Je crois qu'elles sont complémentaires, mais à vous de juger.

M. Brian Masse: D'accord.

M. Sean Hanrahan: D'abord, une réponse plutôt catégorique. Il s'agit tout simplement d'un argument constitutionnel pour le partage des compétences. La décision a été rendue par la Cour suprême du Canada en juin 2007. Voilà la réponse directe et sans équivoque.

Deuxièmement, je ne peux pas me prononcer au nom de l'association en ce qui a trait aux rapports entre chaque port et chaque ville. Je peux seulement parler de ma propre expérience. Je sais que notre association est collégiale en plus d'être constante et avantageuse pour tous. Vous avez déjà entendu de tels arguments, mais à moins que d'autres ici présents veulent parler de leurs ports respectifs, je vous dirai que nous n'avons pas adopté de position pour l'ensemble du Canada et pour l'ensemble de l'association sur chacun des ports.

M. Brian Masse: Je sais qu'indéniablement vous avez le dernier mot et c'est ce qui m'inquiète. Dans ma collectivité, nous entretenons de bons rapports avec l'administration portuaire, mais prenons l'exemple du port de Toronto, qui n'a pas payé d'impôt à la Ville de Toronto et qui, je crois, la poursuit en justice. De toute évidence, l'exploitation du port crée un conflit qui persiste. Accroître les compétences des administrations portuaires, ce qui du même coup modifie les activités et l'exploitation du port, pourrait en fait aggraver le conflit entre les administrations portuaires et les villes. Il faut instaurer un meilleur modèle pour régler la situation.

Pour ce projet de loi, avez-vous des suggestions pour améliorer de telles situations qui semblent toucher les ports?

M. Sean Hanrahan: Oui. Je cède la parole au capitaine Houston qui formulera des suggestions, mais j'aimerais ajouter un point que j'ai oublié de mentionner plus tôt. Une annexe est jointe à la lettre patente qui constitue chaque administration portuaire. Cette annexe limite le niveau et le type des activités des ports. Ça vaudrait la peine de l'examiner. Je cède maintenant la parole au capitaine Houston.

Capitaine Gordon Houston: Merci.

En fait, comme Sean l'a mentionné plus tôt, il est évident dans l'énoncé de politique que le soutien de la collectivité est nécessaire au plan d'aménagement du territoire. Ce plan est un document semblable au plan d'aménagement d'une municipalité. Nous devons donc nous adresser à la municipalité pour obtenir son adhésion au plan d'aménagement du territoire. Si nous voulions apporter des modifications à l'aménagement du territoire d'un port, nous devrions le faire par l'intermédiaire d'un tel plan et en discuter avec la municipalité concernée.

•(1145)

M. Brian Masse: Oui, mais il existe des droits différents pour les propriétaire des terrains attenants.

Je dispose de peu de temps, alors je pourrais peut-être aborder un autre aspect qui n'a pas encore été traité.

Je sais que les prêts et l'accès accru au capital, y compris les subventions de l'État, sont très importants pour les ports, petits ou grands. Le projet de loi ne prévoit pas accorder au vérificateur général la capacité de contrôler les ports. Est-ce que vous voudriez permettre au vérificateur général de contrôler les ports? Encore une fois, vous aurez un accès direct aux contributions gouvernementales et établirez d'autres relations d'affaires. Je crois et je répète que l'aménagement du territoire doit être supervisé, car de nombreux points concernent la sécurité.

J'aimerais savoir si vous seriez prêt à envisager cette possibilité.

M. Sean Hanrahan: Monsieur Masse, nous n'avons pas décidé à l'unanimité de nous éloigner de la situation actuelle, soit que chaque port fait l'objet d'une vérification externe. De nombreux ports procèdent aussi à des vérifications internes. De plus, la Loi maritime du Canada prévoit un examen spécial effectué par des vérificateurs tous les cinq ans. Il s'agit d'un travail très complet. Nous jugeons donc qu'aucune obligation fiduciaire financière n'a été oubliée.

M. Brian Masse: La réponse est donc négative. C'est bien. J'essaie simplement de comprendre le motif. Je ne cherche pas à attaquer votre position, je veux seulement comprendre.

M. Sean Hanrahan: Nous croyons que les trois points que je viens d'expliquer répondent à cette question.

M. Brian Masse: D'accord.

Vous avez mentionné dans votre exposé sur les changements favorables que votre conseil d'administration compte à l'heure actuelle de sept à quatorze membres. Le projet de loi prévoit de cinq à sept membres. Qu'en pensez-vous? Croyez-vous qu'il faut réduire le nombre de membres du conseil? Dans l'affirmative, quel en est le motif? Dans la négative, pourquoi voudriez-vous promouvoir le statu quo?

M. Sean Hanrahan: Merci monsieur Masse.

Oui, allez-y Gary.

M. Gary Leroux (directeur général, Association des administrations portuaires canadiennes): Certains ports de plus petite taille comptent sept employés, ce qui complique un peu les choses quand le conseil comprend sept membres. C'est quelque peu bizarre. Bon nombre d'administrations portuaires de petite taille comptent autant de membres du conseil que d'employés. Il n'est pas nécessaire d'en avoir autant, l'important est qu'il y ait une bonne structure de gouvernance et que nous soyons en mesure de respecter la loi en ce qui concerne la composition du conseil.

M. Brian Masse: D'accord. La question de la représentation locale me préoccupe. Peut-être pourriez-vous nous en reparler si vous avez une position officielle à cet égard. Peut-être n'en avez-vous pas, mais si vous en adoptez une, j'aimerais en connaître les raisons.

Ma dernière question porte, encore une fois, sur l'implication d'une tierce partie. J'aimerais comprendre votre vision de l'aménagement du territoire et des opérations de location qui pourraient avoir lieu. Prenons comme exemple le scénario suivant. Une autorité portuaire décide d'aménager un des terrains sous son autorité à des fins, disons, commerciales. Le terrain attenant, déjà zoné commercial, se trouve alors à entrer en concurrence avec le premier terrain. Votre terrain, pour certaines raisons, convient mieux au projet. Comment résoudre cette question? Quelles mesures prendrait votre conseil pour discuter avec les propriétaires du terrain attenant concernant la similarité des terrains et la concurrence?

M. Sean Hanrahan: Gordon ou Gary, l'un de vous veut-il répondre à cette question?

Capitaine Gordon Houston: Encore une fois, comme Sean l'a mentionné, nous ne pouvons parler que de notre propre port, car nous ne savons pas vraiment ce qui se passe dans les autres ports. Nous avons toujours considéré que, en tant que société d'État, nous ne faisons pas concurrence au secteur privé. Il est donc fort peu probable que nous démarrions une entreprise s'il y en a déjà une à l'extérieur du port qui offre les mêmes services. Nous ne faisons pas concurrence au secteur privé. Nous le complétons; nous ne lui faisons pas concurrence.

• (1150)

M. Brian Masse: Mais avec cette loi, exception faite de la construction de condominiums, je crois qu'il existe une grande latitude en ce qui concerne l'aménagement du territoire, et ce, sans processus établi.

Ce qui me préoccupe, c'est la dépréciation, à bien des égards, de la valeur des terrains attenants pour les propriétaires. Ces derniers feront face à des restrictions et devront respecter un processus pour l'aménagement de leurs terrains. De plus, leurs terrains sembleront, pour un même aménagement ou projet d'aménagement, moins intéressants que ceux de l'administration portuaire car ces derniers sont assortis de baux de 99 ans, ne sont pas assujettis aux mêmes modalités et permettent une réalisation plus rapide des aménagements prévus. Comment, en bout de ligne, gérer de telles situations sans conflits?

M. Sean Hanrahan: Nous sommes nous aussi assujettis à la juste valeur marchande. Nous ne pourrions baisser les prix juste pour qu'un promoteur commercial choisisse nos terrains.

M. Brian Masse: Oui, mais la souplesse dont vous bénéficiez quant à l'aménagement de votre territoire est souvent plus importante que tout.

Capitaine Gordon Houston: Si je peux me permettre d'intervenir, comme nos terrains sont des terrains fédéraux, nous devons nous prêter au processus d'évaluation environnementale, contrairement au secteur privé. Tout processus d'aménagement est donc beaucoup plus long que dans le secteur privé. Ce n'est pas plus court.

Le président: Monsieur Fast.

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

Merci à tous d'être présents aujourd'hui et bienvenue notamment au capitaine Houston.

Je suis natif de Vancouver. À Abbotsford, nous connaissons très bien l'importance du bon fonctionnement de la porte d'entrée du Pacifique. J'ai cru comprendre, capitaine Houston, qu'il vous arrive souvent de donner des avis à ce sujet par l'entremise du Greater Vancouver Gateway Council.

Peut-être pourrais-je commencer avec vous capitaine Houston.

Une des questions soulevées par M. Volpe et M. Masse concerne l'utilisation des terrains. Au fil de l'évolution de cette loi, il semble évident que des membres du personnel du cabinet du ministre ont consulté les municipalités touchées par les activités portuaires. Cependant, je me demande quelles mesures vous avez prises pour amener l'Administration portuaire Vancouver-Fraser à consulter la ville de Vancouver, Metro Vancouver et les autres municipalités environnantes pour s'assurer que leurs besoins étaient comblés. Vous pourriez peut-être aussi m'indiquer si vous avez été témoin d'une opposition importante à la loi au sein de ces collectivités.

Capitaine Gordon Houston: Merci beaucoup.

Nous avons pris de nombreuses mesures. Je rappelle que cette nouvelle autorité portuaire n'existe que depuis 28 jours. Je ne peux donc me servir que des expériences des autres ports, notamment celui de Vancouver, d'où je viens.

Nous étions activement présents dans des collectivités telles qu'Abbotsford et Langley. En fait, nous avons mis sur pied un groupe de travail à Langley afin de tenter de résoudre le problème posé par les trains qui, se rendant au port, divisaient la ville en deux. Certains de ces trains étaient d'une longueur de près de deux miles. Si le train s'arrêtait, les deux parties de la collectivité étaient isolées l'une de l'autre. Cela posait problème notamment pour la circulation des véhicules d'urgence, entre autres.

Bien que Langley ne soit pas une des municipalités impliquées à ce moment-là auprès du port de Vancouver — même le nouveau port ne l'est pas car il ne constitue pas une des municipalités —, nous avons pris part au groupe de travail et avons élaboré un scénario indiquant qu'on devait construire des passages supérieurs.

Nous avons convaincu Transports Canada d'effectuer une étude. Cette étude a démontré la nécessité d'investir 300 millions de dollars pour la construction de neuf passages supérieurs. Nous avons fourni 50 millions de dollars au port. Ce projet n'est pas lié au port directement, mais cela nous permet d'assurer le transport des marchandises. Voilà un exemple du type de mesures que nous avons prises.

Je suis désolé, quelle était la deuxième question?

M. Ed Fast: Avez-vous senti une opposition quelconque envers la loi au sein des collectivités que vous représentez?

Capitaine Gordon Houston: Non. Nous nous sommes rendus auprès des municipalités et nous sommes assurés qu'elles savaient que des modifications étaient prévues et que la loi C-23 existait, parce qu'il y a eu certaines discussions dans la vallée du Lower Mainland à propos de la nouvelle administration portuaire. Les municipalités voulaient obtenir trois personnes nommées au conseil plutôt qu'une seule.

Il ne s'agit pas de représentants, mais de personnes nommées. Leur allégeance est donc au port et non aux personnes qui les ont nommées. Ainsi, peu importe qu'il y ait une ou trois personnes nommées, elles doivent exercer leur droit de vote dans le meilleur intérêt du port.

Il s'agit là du seul problème que les municipalités nous ont signalé. Nous leur avons indiqué qu'en tant qu'autorité portuaire, nous ne pouvions rien faire à cet effet et leur avons conseillé d'attendre que la loi entre en vigueur pour donner suite à ce point. Je ne sais pas si elles ont suivi notre conseil, mais nous leur avons recommandé d'agir de la sorte.

M. Ed Fast: M. Hanrahan, au fil de l'évolution de cette mesure législative, de la loi C-61 sous le gouvernement précédent jusqu'au présent projet de loi, certains changements ont été apportés, notamment, bien sûr, l'ajout d'un pouvoir d'emprunt. Pourquoi cela est-il important à vos yeux? Vous en avez parlé brièvement dans votre exposé.

Également, quel type de projets auriez-vous aimé entreprendre par le passé sans toutefois pouvoir le faire en raison des restrictions imposées par la loi actuelle?

• (1155)

M. Sean Hanrahan: Je sais que d'autres personnes voudront s'exprimer à ce sujet.

D'abord et avant tout, si le projet de loi est adopté dans sa forme actuelle, il y aura deux niveaux de ports, niveau 1 et niveau 2, en ce qui a trait au pouvoir d'emprunt. Un code, en cours d'élaboration, nécessitera, selon nous, une plus grande collaboration entre nos dirigeants et Transport Canada, et les deux parties tiennent à arriver à un produit final efficace. Les travaux en ce sens sont en cours.

En ce qui a trait au concept, nous sommes enchantés de voir que le gouvernement est intéressé à instaurer un tel mécanisme. Nous sommes tous ravis. Les détails restent à finaliser sous la forme d'un code.

Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question, c'est-à-dire sur ce que nous ferions, j'ai mentionné lors de ma déclaration le volume des échanges commerciaux et le fait que d'ici 2020, il devrait être deux fois plus important. Nous devons nous assurer, en tant que collectivité portuaire et pays, que nos infrastructures ne deviennent pas désuètes par rapport à celles des États-Unis ou d'autres pays.

Nous veillerons, dans notre planification à long terme — après avoir consulté les autres intervenants de nos collectivités bien sûr —, à ce que cela ne se produise pas. On ne peut accuser de retard au niveau des infrastructures.

Le volume des échanges commerciaux ne cesse d'augmenter; la structure de ces échanges évolue; les corridors de commerce s'améliorent. On doit se pencher sur tous ces éléments, et adopter des mesures concrètes — construire des choses. Voilà ce que nous ferions et ce que nous n'avons pu faire par le passé.

Encore plus important, nous devons adapter le développement en fonction de l'augmentation du volume des échanges commerciaux et de l'évolution de la structure de ces échanges.

Je crois, si vous le permettez, que je devrais laisser la parole à d'autres personnes qui aimeraient s'exprimer sur le sujet.

M. Ed Fast: J'invite donc le capitaine Houston et M. Pelletier à répondre à la question.

Y a-t-il des projets que vous auriez entrepris par le passé si ces restrictions n'avaient pas existé? Veuillez nous donner des exemples.

M. Patrice Pelletier: Oui. J'essaierai de présenter notre plan de façon concrète.

Il y a essentiellement deux éléments. Le premier élément concerne notre infrastructure actuelle. Je ne parle pas d'un nouveau terminal, mais plutôt de l'infrastructure en place actuellement.

Aujourd'hui, le Port de Montréal doit notamment trouver des façons d'optimiser le tirant d'eau. Essentiellement, si un navire pouvait obtenir quelques pouces de plus, voire un pied, il pourrait transporter plus de marchandises. Il s'agit d'un gain important, puisque cela voudrait dire qu'un navire ayant une capacité de 3 000 à 4 000 EVP — ou encore le navire de 5 000 EVP qui est venu à Montréal cette année — pourrait, grâce à ce pied supplémentaire, accroître sa cargaison de 15 à 20 p. 100. C'est énorme.

Cela coûte de l'argent. Naturellement, il y a une foule de questions et de répercussions qu'il faut étudier et pour lesquelles il faut prévoir des mesures d'atténuation, mais c'est très faisable. Voilà un élément concret.

L'autre projet concret sur lequel nous nous penchons touche le secteur des croisières sur le Saint-Laurent. De quelles façons pouvons-nous, grâce à de meilleures installations, attirer plus de navires et plus de passagers et, par conséquent, accroître directement les retombées économiques pour les ports d'escale? Voilà un autre élément clair.

Le deuxième élément, celui auquel je faisais référence plus tôt, c'est l'avenir. D'ici 2015 — sans compter d'ici 2020 —, nous aurons encore plus de défis à relever. Dans notre cas, cela signifie une expansion. Cela veut dire un nouveau terminal, des investissements, d'ici sept ans seulement.

On pourrait demander « Pourquoi n'avez-vous pas fait cela il y a cinq ou sept ans? ». Peut-être que notre besoin de capacité accrue n'était pas aussi grand qu'aujourd'hui, ou encore, peut-être que le moment n'était pas venu de transformer l'industrie du transport en mettant l'accent sur le port d'escale et sur la conception des navires. De nos jours, les gens s'attardent beaucoup à la conception des navires, et ils ne le font pas nécessairement comme autrefois. Cela tombe à point pour ce qui est de notre développement futur.

Capitaine Gordon Houston: Merci, Patrice.

Le plafond d'emprunt de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser est de 510 millions de dollars. Actuellement, nous avons des engagements représentant les deux tiers de ce montant, et nous avons toujours réussi à les payer avec nos propres investissements, etc. Cette année, pour la première fois, nous allons emprunter 175 millions de dollars. Des 500 millions de dollars, 350 millions sont engagés.

Par ailleurs, nous allons construire un terminal de 1,3 milliard de dollars. En effet, nous allons recevoir demain les propositions des quatre promoteurs figurant sur la liste restreinte. Éventuellement, nous aurons besoin d'environ 1,7 milliard de dollars. De toute évidence, je ne sais pas quelle sera l'entente avec le promoteur, car c'est demain le grand jour, mais, éventuellement, les investissements requis pour permettre à la Porte de l'Asie-Pacifique d'aller de l'avant pourraient atteindre les 1,7 milliard de dollars.

Il va de soi qu'un nouveau mécanisme serait vraiment dans notre intérêt.

• (1200)

Le président: Monsieur Zed.

M. Paul Zed (Saint John, Lib.): Messieurs, merci beaucoup d'être là aujourd'hui.

Ma ville natale — Saint John, au Nouveau-Brunswick — est de toute évidence une ville portuaire. J'aimerais notamment que nous profitons de votre présence pour vous demander de nous fournir deux ou trois exemples et aussi un peu d'aide, et nous vous donnerons peut-être quelques tâches à faire.

Je crois que mon collègue Ed a parlé des services municipaux et des autres éléments qu'une collectivité doit avoir pour pouvoir travailler avec une administration portuaire. À Saint John, par exemple, il y a de nouveaux défis en matière de sécurité et de maintien de l'ordre. En effet, l'environnement des lendemains du 11 septembre 2001 a entraîné de nouveaux défis pour votre industrie.

Nous reconnaissons tous que les ports sont des centres d'activité et, dans certaines cas, que ce soit à Montréal ou sur la côte Ouest, il y a des occasions à exploiter lorsque des terrains sont déclarés excédentaires. Ces occasions deviennent des occasions pour toute la collectivité lorsque l'administration portuaire décide d'aménager ces terrains de concert avec la collectivité, la municipalité ou un autre organisme.

J'aimerais que vous nous parliez de votre orientation. Pour ce qui est des coûts d'infrastructure, j'aimerais que vous nous disiez s'il y a une étude et, dans le cas contraire, si vous envisageriez de mener une étude sur la facture globale de l'infrastructure de nos ports. Il ne s'agit pas de donner un chiffre irréaliste, mais de dire combien d'argent il faut réinvestir dans les collectivités du Québec, des Maritimes et de l'Ouest, où nous devons pouvoir, en tant que pays compétitif à l'échelle mondiale, livrer concurrence à la Chine et à l'Inde. Quels sont quelques-uns des principes que nous pouvons promouvoir en tant que pays?

M. Gary Leroux: Monsieur Zed, Saint John est en effet un magnifique port, et le capitaine Soppitt est un excellent président-directeur général de l'administration portuaire.

M. Paul Zed: C'est correct, il ne travaille pas pour moi.

M. Gary Leroux: En ce qui concerne des projets de développement conjoints, je crois que le Port de Saint John en mène beaucoup, comme vous le savez, avec les Irving et avec le groupe local de d'aménagement des quartiers résidentiels. Le port a accompli beaucoup de belles choses, notamment en construisant la passerelle et en mettant le tourisme en valeur. Il a beaucoup favorisé l'essor de la collectivité. Et ce n'est pas fini. De fait, il participe à toutes sortes de comités et de partenariats locaux. À ce que je sache, les projets de développement conjoints sont un point de mire du Port de Saint John, mais je ne connais pas tous les détails.

Je suis d'accord avec vous pour dire qu'une étude sur le coût de la facture globale, pour reprendre votre expression, de l'infrastructure serait une bonne idée, mais, pour parler très franchement, nous n'en avons pas faite. Je sais toutefois que le Groupe Financier Banque TD a réalisé une étude il y a deux ou trois ans qui a dévoilé l'existence d'un déficit global en infrastructure de 120 millions de dollars au Canada. De plus, les ports ont d'importants besoins en infrastructure.

À combien s'élèverait la facture? Je ne sais pas. Il y a quelques années, nous avons fait une étude, et les plans d'immobilisations des huit plus gros ports du Canada totalisaient un milliard de dollars. Ce chiffre a probablement doublé. Aux États-Unis, le Port de Seattle a prévu huit milliards de dollars, et la plupart de l'argent vient du gouvernement fédéral et de l'État. Le port est complètement financé.

Il faut trouver des façons de financer ces investissements en infrastructure. Avec le nouveau mécanisme d'emprunt prévu, nous espérons que le coût d'emprunt sera réduit, puisqu'il y a plus d'argent en jeu quand on finance un projet avec les banques ou avec des

partenaires privés et puisqu'on est sur un pied d'égalité avec les partenaires du fait qu'on engage des fonds plutôt que d'essayer de les amener à investir dans l'administration portuaire. Cela représente beaucoup d'avantages.

• (1205)

Capitaine Gordon Houston: Si vous permettez, je ne souhaite pas briser l'unanimité du groupe devant vous, mais je crains que c'est ce que je vais faire.

Lorsque nous mettons en place une infrastructure, comme un terminal, c'est habituellement pour une centaine d'années. Avant de faire cela, toutefois, il faut se doter d'une vision à long terme. Jusqu'à maintenant, bien sûr, nous ne pouvions aménager que des infrastructures portuaires. Ce que vous suggérez, en vérité, nous est complètement nouveau.

J'userais de prudence pour faire ce genre de chose sur une propriété portuaire. Les profits des ports fluctuent comme les marées, et ce qui n'est pas utilisé aujourd'hui peut très bien être crucial dans 15 ou 20 ans. Or, la plupart ne planifient pas à aussi long terme. Il faut donc toujours faire preuve de prudence quand on envisage quelque chose de la sorte; c'est du moins ce que nous pensons.

Personnellement, s'il faut réaliser une coentreprise avec une municipalité, je préfère que ce soit fait à l'extérieur des installations portuaires. On ne sait jamais quand un terrain sera appelé à jouer un rôle crucial dans le transport de marchandises.

M. Paul Zed: La Fédération canadienne des municipalités vient tout juste de réaliser un rapport qui signale un déficit de 123 milliards de dollars au Canada. Dernièrement, le caucus urbain de notre parti a travaillé très dur, parcourant le Canada, en vue d'avoir une meilleure idée des endroits où il faut réinvestir. C'est pourquoi je pense qu'il serait très utile que votre association consulte ses organismes membres de partout au pays et prépare, pour le comité, une réponse à la question suivante : Quels sont vos besoins d'infrastructure à court terme, à moyen terme et à long terme, sur une période de cinq ou dix ans?

Par ailleurs, lorsque vous irez emprunter de l'argent, il faudra veiller à ce que la même situation qu'autrefois ne se reproduise pas, c'est-à-dire celle qui est survenue lorsque le gouvernement libéral précédent vous avait accordé une plus grande autonomie, lorsque Doug Young était ministre et que des changements vous ont permis d'être quelque peu indépendants du gouvernement national.

Je crois qu'il faut se laisser guider par ces importants principes.

Pour terminer, monsieur le président, j'ai une question brève. Je crois déjà connaître la réponse. Qu'en est-il des syndicats dans tout cela? Selon moi, il s'agit d'un partenaire important. Je sais qu'ils ont été des partenaires importants dans le passé. Je crois qu'ils figurent sur la liste des témoins, et je pense qu'il serait utile que nous, les législateurs, connaissions l'opinion des syndicats et sachions s'ils sont prêts à participer dans l'avenir. Ils jouent un rôle crucial dans ce dont on parle.

Capitaine Gordon Houston: J'ai parlé au président de la section canadienne de l'ILWU. Je lui ai demandé s'il appuyait les changements qui vont aller de l'avant. Comme il l'a dit maintes fois déjà, le syndicat est vraiment très favorable aux projets qui favorisent la croissance des ports. En effet, cela crée des emplois pour ses membres.

Donc, pour ce qui est de la côte Ouest et, plus précisément, la section canadienne de l'ILWU, on appuie fortement ces changements, du moins avec le président actuel.

M. Patrice Pelletier: Je peux peut-être faire un commentaire semblable, non seulement du point de vue de l'administration actuelle, mais de toutes les parties prenantes des ports. J'en ai parlé au président du syndicat au sujet du plan. Essentiellement, de leur côté, ils se demandent ceci : Que pouvons-nous faire pour vous aider?

J'ai une anecdote. Quand je suis allé dans leurs bureaux, j'ai vu sur le babillard un article sur le Port de Montréal. La section sur la croissance et l'expansion était en surbrillance. Ils appuient ce genre d'initiative. Ils accueillent avec enthousiasme tout ce qui facilitera la croissance, l'expansion et l'amélioration des ports.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

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

Bonjour, messieurs. Il me fait plaisir de vous rencontrer. Je devrai m'adresser à M. Pelletier puisqu'il représente l'ensemble du Québec en ce qui a trait au transport maritime. J'en profite pour le féliciter de sa récente nomination.

Le Bloc québécois appuie sûrement le principe du projet de loi puisqu'il devrait favoriser le corridor commercial Saint-Laurent—Grands Lacs. On voudrait cependant obtenir quelques éclaircissements. Par exemple, vous dites que le port de Montréal est en croissance depuis plusieurs années. Je voudrais savoir combien de millions de tonnes exactement vous traitez annuellement.

• (1210)

M. Patrice Pelletier: Au cours de l'exercice 2007, nous avons traité tout près de 26 millions de tonnes, dont la grande majorité était conteneurisée, ce qui a eu un impact certain, en particulier sur notre santé financière. Comme je l'ai dit tout à l'heure, cette croissance globale des marchandises a augmenté en moyenne de 3 à 4 p. 100 par année, et particulièrement en 2007. Vous savez peut-être qu'il n'y a pas eu de croissance aux États-Unis en 2007. Chez nous, il y a eu une croissance de 9 p. 100 des marchandises conteneurisées.

M. Robert Carrier: Vous faites également partie de la Sodes, la Société de développement économique du Saint-Laurent, une société qui existe depuis environ un an. Je voudrais savoir si la Sodes appuie le projet de loi.

M. Patrice Pelletier: Tout à fait. J'ai parlé à son ancien président de même qu'à son nouveau, que j'ai rencontré, et à M. Gagnon, le directeur général. En outre, il y a eu une rencontre réunissant tous les présidents-directeurs généraux des ports du Saint-Laurent, soit ceux de Québec, de Sept-Îles et de Saguenay. On s'est rencontrés pour discuter du projet de loi C-23 et de l'amendement. De façon unanime, on a appuyé et on appuie encore ce projet de loi.

M. Robert Carrier: Le projet de loi va permettre le regroupement des administrations portuaires. Est-ce une des raisons pour lesquelles la Sodes voit la chose d'un bon oeil? Un tel regroupement, qui vise à améliorer le fonctionnement des administrations portuaires, fait-il partie des projets de la Sodes?

M. Patrice Pelletier: Je n'ai entendu parler d'aucun projet de fusion. Je pense que la Sodes, qui voit à regrouper les activités et les infrastructures relatives au Saint-Laurent, a comme objectif principal d'accroître le commerce à la porte d'entrée, comme vous l'avez mentionné déjà. Ce n'est pas nécessairement par l'entremise d'une fusion que cet objectif peut être atteint. Nous pensons qu'avec les moyens dont nous disposons présentement et avec ceux que vous allez nous permettre d'obtenir en vertu des modifications à la loi, nous pourrions atteindre cet objectif.

M. Robert Carrier: Parmi les possibilités qui s'offrent en vue d'augmenter, en termes de tonnes, le transport sur la voie navigable du Saint-Laurent, le transport intermodal est-il une solution que vous favorisez?

M. Patrice Pelletier: Pour moi, l'enjeu fondamental consiste à amener plus de trafic vers le Saint-Laurent. Le problème se situe en amont, non pas en termes maritimes, mais économiques. Par exemple, le plus important client du Port de Montréal est présentement l'Europe du Nord. La route nord-atlantique représente donc une très grande partie de nos apports commerciaux.

Or, de nouvelles routes se développent, par exemple celle des Caraïbes. En 2014, le canal de Panama va être élargi, ce qui va permettre à de plus grands navires de passer et de remonter toute la côte est nord-américaine. Je ne dis pas américaine, mais bien nord-américaine. Un de nos clients qui vient actuellement à Montréal est des Caraïbes. Cette route n'existait pas auparavant. Il y a aussi la Méditerranée, l'Inde par le canal de Suez. Ce sont ces nouvelles routes qui vont donner lieu à une augmentation du trafic.

À partir de là, il va falloir déterminer comment acheminer le plus efficacement possible les marchandises qui arrivent à Montréal vers l'Ouest canadien, c'est-à-dire de Montréal vers Toronto, et vers le Midwest américain. Va-t-on recourir au chemin de fer? C'est très probable. À mon avis, il est à l'heure actuelle le mode le plus économique, efficace. C'est là que nos chers compétiteurs de la côte est américaine ont investi. En effet, les États américains de la côte est ont investi plus de deux milliards de dollars dans leurs infrastructures, particulièrement dans les infrastructures ferroviaires.

• (1215)

M. Robert Carrier: Quels projets importants l'adoption du projet de loi vous permettrait-elle de mettre en oeuvre? Avez-vous en tête certains projets d'expansion ou d'amélioration de vos installations?

M. Patrice Pelletier: Nous voulons plus particulièrement consolider et optimiser nos infrastructures existantes. Naturellement, il est très important pour moi que nous ayons une base encore plus solide pour amorcer cette deuxième grande croissance, la première ayant eu lieu entre 1970 et 1980.

Toujours sur le fleuve Saint-Laurent, quand on parle de l'optimisation du chenal, on cherche une façon de gagner ne serait-ce que quelques pouces ou un pied pour permettre une plus grande capacité. Je vous ai aussi parlé des croisières. Établir une gare maritime importante à Montréal représente quand même un investissement considérable. Pour répondre à plusieurs de vos questions, je dirai que selon moi, il s'agit d'un projet qui a une relation certaine avec la ville et dont la portée sociale et communautaire est très importante. Les partenaires d'un projet ou d'une gare maritime restent à déterminer, mais il est certain que la ville est impliquée dans ce développement, qui sera davantage qu'une gare maritime.

Pour ce qui est de l'expansion, on parle d'un espace à déterminer qui permettra de composer avec la croissance prévue d'ici quelques années. Il s'agit d'un investissement très important.

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins.

J'ai deux questions. La première s'adresse à vous, monsieur Hanrahan.

Les gros ports sont représentés ici et ils parlent de développement économique. Que signifie le projet de loi C-23 pour les petits ports, comme Windsor et Hamilton, en Ontario, et pour les ports semblables?

Ma deuxième question s'adresse aux représentants des gros ports. Il semblerait que deux obstacles vous empêchent de mener à bien vos projets d'expansion économique. D'abord, il y a l'accès aux importantes sources de financement fédérales, qu'il s'agisse des milliards de dollars affectés à la Porte de l'Asie-Pacifique ou des 2,1 milliards de dollars pour les initiatives liées aux postes frontaliers et aux portes d'entrée. Le deuxième obstacle concerne l'accès à davantage de sources de financement privées.

Voici ma question : Auriez-vous pu mener à bien certains de vos projets plus rapidement si un projet de loi comme celui-ci avait été adopté il y a des mois, il y a des années, entre autres?

Il s'agit ici d'une question d'opportunité. Si nous retardons l'adoption des changements proposés, cela vous posera-t-il un problème? Auriez-vous pu agir plus rapidement? De fait, ces deux obstacles seront clairement éliminés grâce à ce projet de loi.

Voilà mes questions.

M. Sean Hanrahan: Pour ce qui est de la première question, monsieur Watson, en tant que dirigeants d'un petit port sur le plan de la taille et des revenus, nous sommes très heureux de voir le gouvernement prendre des mesures dans deux domaines précis. L'un est l'accès, comme vous dites, aux sources de financement fédérales. Ce n'est pas qu'on ne soit pas sur un pied d'égalité; c'est, franchement, une question d'améliorer les conditions qui nous sont offertes. C'est une question de parité entre les programmes en ce sens que nous pourrions faire une demande au même titre que n'importe quelle autre entité commerciale. À mon avis, cela est une très bonne chose.

Le deuxième aspect concerne le code d'emprunt, qui n'a pas encore été mis au point et qui doit être simplifié autant que possible. Le principe sous-jacent à l'accroissement des plafonds d'emprunt et de l'accès aux fonds, si vous voulez, est un pas de géant.

Que signifieront les codes subséquents pour les petits ports, les ports de deuxième niveau? Eh bien, c'est quelque chose sur laquelle il faudra s'entendre avec Transports Canada.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur.

Capitaine Gordon Houston: Merci. Pour ce qui est de savoir si nous aurions pu aller de l'avant plus rapidement, nous sommes en réalité très chanceux que la loi sera modifiée alors que nous entamerons une période d'engagements financiers très importants. Les changements ne nous auraient pas tellement aidés s'ils étaient survenus plus tôt. De toute évidence, il faut bâtir à mesure qu'on grandit, et c'est à cette étape que nous sommes rendus.

M. Jeff Watson: Les gouvernements minoritaires durent peu longtemps, et, normalement, le mandat du présent gouvernement arriverait à sa fin, si l'on regarde la moyenne des mandats des gouvernements minoritaires antérieurs. Sur une échelle d'un à dix, à quel point l'adoption de ce projet de loi est-elle urgente? C'est pour le printemps, l'automne? À quel point les retards vous nuiront-ils? J'aimerais en avoir une idée.

Capitaine Gordon Houston: Hier.

M. Sean Hanrahan: Mon collègue a dit hier.

M. Jeff Watson: Cette question de délai aiderait à orienter le travail du comité et, subséquemment, du Parlement en général. C'est ce à quoi je veux en venir. Ce n'est pas de la partisanerie. Je tiens compte des réalités historiques et je souhaite aider le comité à étudier le projet de loi le plus tôt possible en vue de le faire adopter — pour vous.

• (1220)

M. Sean Hanrahan: C'est une excellente question, monsieur Watson. Je répondrai brièvement: le printemps. L'idéal serait que le projet de loi reçoive la sanction royale au printemps.

Revenons sur ce que j'ai dit tantôt. Le commerce devrait doubler d'ici 2020. C'est dans 11 ans. Il suffit simplement de coordonner tout ce qui encourage la commercialisation et le développement au même moment où nous réalisons cette croissance imminente. Alors, monsieur, la réponse serait le printemps.

Le président: M. Maloney a offert son temps de parole à M. Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je soupçonne qu'il le fait parce qu'il veut que quelqu'un parle de la porte d'entrée des Grands Lacs d'un point de vue économique, c'est-à-dire le développement de l'économie canadienne dans son ensemble.

Merci, messieurs, de signaler l'existence d'une stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique. Les membres du gouvernement ne se gênent pas pour s'en attribuer tout le mérite. Je ne veux pas que nous fassions preuve de partisanerie, mais il s'agit d'une des portes d'entrée. Par contre, je constate que MM. Hanrahan et Leroux, de même que M. Pelletier, ont très bien parlé au sujet de la porte d'entrée qui part du Canada atlantique et qui traverse le port de Montréal.

Je tiens à vous remercier avant de parler strictement de l'évolution des structures économiques et commerciales qui influe sur la vision que les administrations portuaires ont du monde et sur les façons dont elles doivent s'y adapter.

Il y a une variété de ports en Ontario. M. Watson en a souligné un. Il y en a plusieurs autres. Je pense notamment à ma ville natale — Toronto —, bien que certaines personnes considèrent qu'elles connaissent à fond ce qui se passe dans cette ville. Vous voudrez sûrement nous expliquer pourquoi il importe de réfléchir aux changements macroéconomiques auxquels il faut se préparer. C'est pourquoi je vous ai demandé — et je me demande, monsieur Hanrahan, si vous répondrez d'un autre point de vue différent — de parler des enjeux de gouvernance des APC qui tiendront compte de tout différend éventuel ou prévisible qu'il y aura entre les APC et les autorités locales relativement au développement de l'infrastructure liée aux structures commerciales en évolution. D'après vous, pourquoi est-il important que les pouvoirs accordés aux APC, confirmés par les tribunaux, ne débordent pas la structure du matériel qu'il faut traiter du point de vue des investissements locaux, mais dans une perspective plus générale?

Je veux revenir sur ce qu'a dit M. Pelletier. Il a dit que le port de Montréal dépend beaucoup de trois marchés : d'abord, le Nord de l'Europe; deuxièmement, celui au sud de la Méditerranée; troisièmement, le marché de l'Inde en passant par le canal de Suez. Il me semble qu'il s'agit d'une approche beaucoup plus sérieuse à ce que doit faire un port comme Montréal pour devenir la porte d'entrée des Grands Lacs, du Nord-Est des États-Unis, du Midwest américain et du plus gros marché du Canada, le Golden Horseshoe.

Les ports canadiens qui sont situés à l'intérieur de cette porte d'entrée, à savoir les ports des Grands Lacs, doivent se doter d'une stratégie semblable fondée sur une évaluation considérablement similaire de leur avenir économique. Je me demande alors si vous pensez que les enjeux de gouvernance abordés par le projet de loi C-23 tiennent compte suffisamment de l'expansion prévue ou si vous estimez qu'ils devraient porter uniquement, malgré la confirmation des décisions sur les pouvoirs par les tribunaux, sur les enjeux locaux.

• (1225)

M. Patrice Pelletier: Je peux peut-être répondre en partie, mais c'est à vous de déterminer si cela concerne le projet de loi C-23.

Le Canada a trois portes d'entrée, soit l'Atlantique, le continent et le Pacifique. Quant à la porte d'entrée continentale, elle est à la fois sur la Voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs et dans le Sud de l'Ontario. Le but est d'établir un plan ensemble. Ce plan serait axé sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs. On mène actuellement une étude de marché qui permettra d'établir une stratégie au sujet du marché et des moyens d'atteindre la destination finale.

Les gens, à l'intérieur de cette zone, commencent à s'organiser comme on l'a fait pour la porte d'entrée du Pacifique. Ils se sont très bien organisés. Je crois que Gordon peut vous en dire plus long à ce sujet.

J'ai noté des points communs à bien des égards. Nous n'avons pas abordé la question de l'environnement, mais l'Alliance verte — Green Marine — est active dans notre région du monde. On agit avant d'édicter des lois ou de s'imposer des règlements visant à améliorer l'environnement. Je constate une tendance à cet égard. Selon moi, les autorités portuaires de moindre importance ou les autorités régissant un bassin différent ou adjacent ne seront pas pour autant désavantagées.

À mon avis, les moyens que nous prendrons pour accroître le commerce à l'échelle nationale constituent l'élément sous-jacent dans ce dossier. Nous savons qu'il existe des portes d'entrée. Nous devons établir des liens avec la porte située dans le Sud de l'Ontario, qui est très différente de la nôtre. Nous sommes reliés parce que nous savons où nous allons. Soixante pour cent des marchandises qui arrivent à Montréal restent au Canada, tandis que 40 p. 100 prennent la direction des États-Unis. De plus, 75 p. 100 de ces marchandises destinées au marché américain sont acheminées vers le Midwest des États-Unis, qui constitue une plaque tournante importante. La situation est la même pour nos homologues de l'Ontario. Personnellement, je trouve que notre objectif général est semblable.

L'hon. Joseph Volpe: Il s'agit, essentiellement, de votre point de vue en ce qui concerne la protection et l'amélioration d'un atout qui peut servir plus tard.

Le président: Je suis désolé, mais vous avez largement dépassé les cinq minutes.

Monsieur Jean.

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

Comme vous le voyez, le temps presse. Il ne semble jamais y en avoir assez.

J'ai deux questions. D'abord, en ce qui concerne le désavantage concurrentiel sur le fleuve Saint-Laurent en raison du niveau d'eau, est-ce que le problème se pose dans d'autres ports ou régions? Autrement dit, est-ce que les choses iraient mieux si le niveau de l'eau était plus élevé?

M. Patrice Pelletier: La situation est paradoxale. En 2007, tout le monde savait que le niveau d'eau était jugé bas, mais le trafic de conteneurs n'a jamais été aussi élevé à Montréal. Des navires de Maersk d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax ont fait escale à Montréal. Il s'agit des plus gros navires à s'arrêter à Montréal. En même temps, nous parlons de Toronto.

Ce que j'essaie de dire à propos du niveau d'eau, c'est qu'il faut trouver des moyens d'optimiser le trafic. Il ne faut pas oublier que nous facilitons le commerce, mais que nous ne le contrôlons pas. Nous sommes la porte d'entrée, et nous connaissons nos capacités.

M. Brian Jean: J'ai malheureusement peu de temps, mais j'aimerais réellement savoir si la situation est la même dans les autres ports. C'est très important.

Capitaine Gordon Houston: Oui, c'est la même chose pour nous. Il y a également une limite de tirant d'eau sur le fleuve Fraser, du côté du port de Vancouver, pour protéger la rivière.

M. Brian Jean: Doit-on effectuer d'importants travaux de dragage?

Capitaine Gordon Houston: Ces travaux coûtent environ 12 millions de dollars par année.

M. Brian Jean: En est-il de même pour le dragage dans le fleuve Saint-Laurent? Ces travaux sont-ils suffisants ou s'agit-il d'un fond rocheux?

M. Patrice Pelletier: Qu'est-ce qui est suffisant?

M. Brian Jean: Le dragage.

M. Patrice Pelletier: Oui, c'est possible, mais il doit se faire à certains endroits. Le problème ne se pose pas tout le long du Saint-Laurent, mais seulement à des points précis.

M. Brian Jean: A-t-on déterminé les coûts? A-t-on mené une étude là-dessus?

M. Patrice Pelletier: Nous avons les éléments d'information qui nous permettent de déterminer les coûts.

M. Brian Jean: J'ai une dernière question, si vous me le permettez, monsieur le président.

J'ai remarqué que le volume des marchandises, en tonnage, a augmenté de 17 p. 100, tandis que la valeur des marchandises s'est accrue de 46 p. 100. Cette augmentation semble toucher certains secteurs en particulier. Je me demande quels changements sont survenus dans l'éventail des produits. Il y a manifestement une différence importante entre 17 et 46. Quels sont les nouveaux produits? Que s'est-il passé?

• (1230)

M. Gary Leroux: Je pense que cet écart est probablement attribuable en grande partie à l'augmentation du nombre de conteneurs qui arrivent au Canada. Les marchandises en vrac sont de toute évidence beaucoup moins coûteuses. On parle notamment du charbon, de la potasse et d'autres marchandises en vrac.

M. Brian Jean: Si je comprends bien, on trouve toujours les marchandises de base, mais il y a maintenant d'autres produits, n'est-ce pas?

M. Gary Leroux: Les marchandises qui arrivent au Canada sont destinées aux magasins Wal-Mart, Target et Costco. Il s'agit de biens dont le coût est plus élevé par comparaison avec les marchandises en vrac.

M. Brian Jean: Ce que je veux savoir, c'est s'il s'agit là d'une façon d'optimiser les profits à l'avenir.

M. Gary Leroux: Le nouveau port à conteneurs de Prince Rupert devrait augmenter le trafic de conteneurs à destination du Canada, et comme l'a indiqué M. Gordon Houston, il y a également une augmentation considérable du trafic de conteneurs au port du fleuve Fraser, à Vancouver. On devrait donc constater une hausse de la valeur des marchandises.

M. Brian Jean: Cette tendance devrait-elle se poursuivre?

M. Gary Leroux: Oui.

M. Brian Jean: Parfait.

Merci.

Le président: Il ne nous reste presque plus de temps.

Je sais que vous avez encore quelques courtes questions à poser, mais nous avons une motion à examiner.

Les noms de M. Laframboise et de M. Volpe figurent sur ma liste pour la prochaine série de questions. Messieurs, vous avez droit à deux minutes.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

L'article 45 est modifié. On dit ceci :

(3.2) L'administration portuaire peut au titre de l'alinéa 28(2)a louer tout immeuble fédéral ou bien réel fédéral qu'elle gère [...]

Ça va vous permettre de louer des terrains que vous gérez présentement. À court terme, est-il prévu que le Port de Montréal fasse affaire avec le secteur privé et loue une partie de l'espace qui lui appartient?

M. Patrice Pelletier: Nous avons des locataires à court et à long terme. Nous n'avons pas de plan immédiat pour ce qui est de changer partiellement ou radicalement notre façon de faire.

M. Mario Laframboise: Y a-t-il des demandes en ce sens, du fait que les gens le savent?

M. Patrice Pelletier: Non.

[Traduction]

Le président: D'accord.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je me trouve dans une position où je dois prendre la parole au nom de certains de mes collègues, plus particulièrement M. Don Bell, qui est absent, surtout que M. Houston représente ici les ports de la région des bases-terres continentales.

Je tiens simplement à signaler aux membres du comité que le caucus de la Colombie-Britannique s'est réuni pour discuter non seulement de la fusion des ports, mais aussi des répercussions du projet de loi C-23 sur les basses-terres continentales et, plus encore, sur la porte d'entrée du Pacifique. Sans parler pour mes collègues ni limiter ce que nous ferons ou dirons dans ce dossier, je voulais seulement signaler à M. Houston que les membres du caucus libéral approuvent les mesures prises dans ce dossier. Je suis convaincu que cette nouvelle plaira beaucoup, voire énormément, à M. Fast. Il est important que les intervenants connaissent la position des députés. La question n'a rien à voir avec les intérêts locaux de certains d'entre nous. Nous souhaitons faire avancer le dossier de la porte continentale, qui touche exclusivement Toronto.

Le président: Puisqu'il n'y a pas d'autres commentaires, j'aimerais remercier nos invités pour leur présence parmi nous aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps de venir faire vos exposés. Je suis convaincu que le comité tiendra

compte de vos observations lorsque nous irons de l'avant avec le projet de loi. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant faire une courte pause de deux minutes, puis nous reprendrons nos travaux et discuterons de la motion de M. Volpe, entre autres.

• _____ (Pause) _____

•

• (1240)

Le président: J'aimerais avoir l'attention de tout le monde. Nous avons quelques points à l'ordre du jour, dont un avis de M. Volpe.

Très rapidement, si vous me le permettez, je vous signale que de onze heures à midi, jeudi, nous recevrons des représentants de la Chambre de commerce maritime. Je me demandais si l'ensemble du comité pouvait se réunir pendant une heure, soit de midi à treize heures. J'allais tenir une réunion de sous-comité, mais comme tout le monde est ici, chacun peut donner son opinion, si cela vous convient.

Mardi prochain, M. Cannon comparaitra de midi à treize heures. J'invite simplement les membres du comité à songer aux points qu'ils aimeraient aborder entre onze heures et midi. Je n'ai rien de prévu pour cette période.

Enfin, nous avons une motion à examiner et une demande visant à présenter une autre motion.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Oui, j'ai manqué de six heures, je crois, le délai pour donner avis au comité d'une motion qui m'intéresse personnellement depuis des années. La question m'a été signalée par nombre d'intervenants, et je pense que la plupart des députés en ont entendu parler. J'aimerais pouvoir vous présenter cette motion, mais j'ai besoin du consentement unanime du comité pour ce faire, sinon j'attendrai jusqu'à jeudi. La motion porte sur les eaux navigables et sur une étude à ce sujet. J'ai le document dans les deux langues officielles, et j'aimerais vous le distribuer si possible.

Le président: Nous avons donc besoin du consentement de tous les membres du comité pour présenter cette motion après celle de M. Volpe.

M. Brian Jean: Je souhaite uniquement discuter de la motion, mais je préférerais que tous les membres du comité soient présents parce que j'estime que la question est très pertinente pour l'Alberta, l'Ouest du pays et le Québec.

Le président: Ai-je votre consentement?

Des voix: Oui.

Le président: D'accord. Nous examinerons la motion de M. Volpe en premier. C'est à vous, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, j'aimerais commencer par resituer un peu le contexte.

Il s'agit de l'accident de voiture survenu à Bathurst, au Nouveau-Brunswick, qui a causé la mort de jeunes membres d'une équipe de basket-ball et d'un des adultes qui les accompagnaient. Hier, cet accident a fait l'objet d'une déclaration à la Chambre des communes en vertu de l'article 31 du Règlement. Cette déclaration nous a tous touchés, en tant que députés, et si nous avions pu, nous aurions tous offert nos sincères condoléances aux familles, aux élèves de l'école et aux membres de la collectivité touchés par cette tragédie.

La motion à l'étude vise à examiner les lignes directrices en matière réglementaire relevant de la compétence de Transports Canada. Au moins deux autres enquêtes sont en cours en ce moment, l'une menée par la GRC, si je ne me trompe pas, M. Zed, et l'autre par la province.

L'hon. Paul Zed: Oui.

L'hon. Joseph Volpe: Les autorités locales font aussi enquête.

Peu importe le moment où j'ai déposé cette motion; j'estime maintenant que nous serons mieux en mesure de tenir une discussion éclairée sur la motion lorsque nous aurons obtenu ces rapports. Certains collègues ici présents trouveront peut-être ma proposition étrange, mais j'aimerais que nous reportions l'étude de la question jusqu'à ce que nous recevions les rapports d'enquête détaillés, de façon à accorder à ce dossier toute l'importance qu'il mérite.

• (1245)

Le président: Y a-t-il des commentaires?

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je comprends la position de M. Volpe, mais j'aimerais peut-être qu'on rencontre les responsables de Transports Canada pour leur poser des questions. Je suis d'accord pour dire qu'il faut probablement attendre les résultats des enquêtes, mais il serait peut-être pertinent de poser des questions sur la façon dont Transports Canada autorise certains véhicules et sur la manière dont fonctionne ce système. Ça m'échappe un peu. Vous disiez qu'il y avait une heure à combler mardi prochain. Peut-être pourrait-on inviter les responsables de Transports Canada.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: J'étais heureux que l'on propose cette motion, mais je suis déçu de constater que son auteur hésite maintenant en raison des études en cours. Je crois que ces enquêtes sont pertinentes. Toutefois, en raison du véhicule impliqué, cet accident soulève des questions quant au rôle de Transports Canada en dehors de ces études. En fait, le Congrès américain a tenu des audiences à ce sujet, et dans quarante États, il est illégal pour les conseils scolaires d'acheter ces véhicules.

Au Canada, Edmonton a ses règles, et Calgary en applique d'autres. Le véhicule en question est même interdit en Nouvelle-Écosse. Les règles concernant son utilisation sont de la bouillie pour les chats, et je ne parle pas seulement de cette tragédie. Ce véhicule en particulier — mais cela vaut aussi pour d'autres, même si c'est un bon exemple des problèmes qui se posent — est utilisé à différentes fins, entre autres par des groupes confessionnels qui se rendent à toutes sortes d'événements.

Il y a beaucoup de données scientifiques au sujet de ce véhicule. Parmi les questions que j'aimerais poser à Transports Canada, il y a celle entourant le lien avec la loi. Le ministère ne semble pas avoir l'occasion de faire preuve de leadership sur la question et l'utilisation de véhicules de ce genre. Selon moi, cela vaudrait la peine, surtout si nous avons le temps, de commencer à examiner un peu la question. Je crois qu'il y a un véritable rôle à jouer.

Je le répète, si nous n'intervenons pas dans ce dossier... Des municipalités et des provinces ont décidé d'agir, et le gouvernement fédéral devrait en faire autant. Si une collectivité interdit un certain usage de ce véhicule, par exemple en limitant le nombre de passagers à dix ou moins, pourquoi la règle serait-elle différente ailleurs? J'estime qu'il serait bon d'établir des lignes directrices générales.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, j'ai eu l'occasion de demander au ministère d'effectuer une étude à ce sujet. Le document n'est pas dans les deux langues officielles, mais une fois que nous aurons la traduction, nous pourrions en distribuer des copies aux membres du comité. J'aimerais signaler que j'en ai remis une à M. Volpe, parce que le document provenait du ministère et qu'il avait directement à voir avec sa motion.

Je tiens toutefois à dire que, selon moi, c'est une bonne motion, mais que nous devrions attendre les résultats des autres enquêtes en cours, parce qu'il s'agit d'abord et avant tout d'une question relevant de la compétence des provinces. Je tiens à ce que ce soit très clair. Nous pouvons mener des études globales, mais dans les faits, il n'est pas possible d'imposer une interdiction aussi restrictive dans la loi canadienne. Les provinces et les territoires ont compétence en matière d'utilisation des routes.

Cela dit, il semblerait, d'après le rapport préliminaire de M. Frank Wilson et l'information qu'il contient que, dans ce cas précis, la fourgonnette a dérapé sur le côté. L'accident aurait pu être évité si le véhicule avait été muni d'une commande électronique de stabilité, ce qui deviendra obligatoire sous peu au Canada. En fait, l'accident s'est produit si rapidement que le chauffeur n'a même pas eu le temps de freiner.

La fourgonnette ne s'est pas renversée. Le chauffeur n'a tout simplement pas eu le temps de réagir. Le véhicule a dérapé et a été heurté de plein fouet par un camion. Voilà la cause de la catastrophe. Cela aurait pu arriver à n'importe quel autre véhicule.

Indépendamment de ce que je viens de dire, je pense que nous devrions attendre que la province termine son étude. Je crois que la GRC fait aussi enquête. Il est logique, selon moi, d'attendre que ces derniers aient terminé, puisque la question ne relève pas de notre compétence. J'aurai à ce moment-là la version française du document dont je vous parle, et je pourrai en donner des copies à tous les membres afin qu'ils prennent connaissance des résultats préliminaires. Le document, qui compte environ cinq pages, contient de l'information utile.

Le président: Si vous me le permettez, avant de céder la parole à M. Zed, j'aimerais poursuivre la discussion un peu plus longtemps étant donné que M. Volpe n'a pas officiellement déposé sa motion. Le moment venu, je lui demanderai de se prononcer.

Monsieur Zed.

M. Paul Zed: Merci à tous.

La question est de toute évidence très importante dans notre province, le Nouveau-Brunswick. Mon premier réflexe est de me ranger du côté de M. Jean. En ce moment, la province est encore en deuil. De grandes enquêtes sont en cours. Le premier ministre a lui-même ordonné la tenue d'un examen approfondi. Je pense qu'il serait préférable de laisser la province régler la question dans les limites de sa compétence pour l'instant.

Cet accident est une tragédie nationale et publique. Toutes les provinces en ont été témoins. Partout, les municipalités, les écoles et les groupes confessionnels s'intéressent à la question. Ils n'ont pas besoin qu'Ottawa leur dise de le faire.

Même si j'approuve la teneur de la motion, ce dossier touche chez moi une corde sensible puisque je viens du Nouveau-Brunswick.

● (1250)

Le président: Je vous laisse conclure, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Dans le cas de cet accident, l'un des éléments importants, si j'ai bien compris, c'est que le véhicule n'était pas muni de pneus d'hiver, ce qui aurait amélioré la sécurité. Cela m'avait échappé et j'aurai dû vous l'indiquer plus tôt.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président.

Merci de nous permettre d'avoir ces discussions préliminaires sur la motion. Certains de mes collègues ont fait de très bonnes remarques. Je suis content de voir que tous se sentent comme je me suis senti en rédigeant cette motion.

M. Jean semble indiquer que nous sautons aux conclusions sans avoir étudié la question suffisamment en profondeur. Je ne veux pas tomber dans ce piège.

En ce qui concerne le cas exposé par M. Masse, je me suis déjà retrouvé dans la même situation que le conducteur de cette camionnette, à l'époque où j'étais entraîneur d'équipes de basket-ball. Il est déjà difficile de s'occuper d'un groupe d'adolescents quand les conditions sont excellentes; et lorsqu'on amène ces jeunes à un tournoi de basket-ball, les conditions sont loin d'être idéales. J'ai conduit exactement le type de véhicule dont il est question. Ces véhicules ont été proscrits assez rapidement dans ma ville, mais de manière indirecte. Par exemple, les conseils scolaires exigeaient un permis particulier et des assurances supplémentaires pour les conduire. Eh bien, si la personne qui est à la fois l'entraîneur et le conducteur doit assumer la responsabilité et les frais — je crois que les avocats qui se trouvent autour de cette table vous le diront —, son enthousiasme à l'idée de participer à d'autres activités pourrait bien se refroidir. Bien sûr, les conseils scolaires ne pouvaient pas se permettre d'assumer les frais de transport supplémentaires, ce qui a mis un frein aux programmes.

Cela n'a pas empêché de nombreux conducteurs de se lancer dans l'exploitation du marché après-vente de ce véhicule. Si j'ai bien compris, il est maintenant interdit à plusieurs endroits, du moins pour l'utilisation que j'en faisais, comme beaucoup d'autres entraîneurs.

Bien que certains puissent trouver cela étrange, je voudrais, maintenant que nous avons soulevé cette question, lui accorder l'attention soutenue qu'elle mérite. Sans vouloir contredire M. Laframboise, je ne suis pas sûr que je pourrai examiner la question en profondeur si nous accordons à Transports Canada seulement l'heure qui reste au programme de la prochaine séance. Je crois vraiment que nous devons consacrer beaucoup plus de temps à la rencontre avec les représentants de Transports Canada pour tenter d'obtenir les réponses que nous cherchons.

Si Transports Canada établit la réglementation et les lignes directrices, que personne ne vienne essayer de me duper — ce que je ne crois pas que l'on ferait. Je veux m'assurer que nos efforts, à titre de parlementaires, sont aussi sincères que les premières victimes de cette tragédie le souhaiteraient.

Dans cette optique, je propose de reporter cette rencontre au moment où nous recevrons les résultats de l'examen des experts de ce domaine pour être en mesure de poser des questions pertinentes aux représentants de Transports Canada. Je voulais m'assurer que nous nous penchions sur cette question, mais je vous demande de la

remettre à plus tard pour que nous puissions porter un jugement beaucoup plus éclairé sur les réponses que nous obtiendrons.

● (1255)

Le président: Je demande au comité de laisser cela de côté pour l'instant. M. Volpe pourra y revenir dès que nous recevrons les rapports.

Passons maintenant à la motion de M. Jean.

M. Brian Jean: Les membres en ont-ils reçu une copie?

Le président: Oui.

M. Brian Jean: Je ne sais pas si les gens le réalisent, mais, du moins dans ma province — je l'ai entendu dire par plusieurs ministres provinciaux —, la Loi sur la protection des eaux navigables entraîne souvent un chevauchement des ressources et ralentit beaucoup le développement. Elle fait naître des préoccupations en matière d'environnement. À vrai dire, c'est un cauchemar dans les milieux ruraux du Canada. Je voudrais présenter cette motion visant l'étude de la Loi sur la protection des eaux navigables et son incidence sur la gouvernance et l'utilisation de ces eaux, ainsi que sur la protection de l'environnement. Les dispositions de cette loi remontent à plus de cent ans dans bien des cas, et ont besoin d'une mise à jour.

Pour faire une comparaison, si j'avais un ruisseau et que ce stylo — qui ne flotte pas, mais disons qu'il s'agit d'un crayon pour mon exemple — flottait, ce ruisseau serait alors une voie navigable et nécessiterait un nombre incroyable d'interventions du gouvernement fédéral. Le problème, c'est que beaucoup de gouvernements provinciaux exigent déjà le même travail, et qu'il faut parfois deux ou trois ans pour l'accomplir. Il est ici question de construire un pont et un passage pour piétons, entre autres. Ce matin, M. Watson donnait l'exemple d'un petit ruisseau situé dans sa circonscription, qui ne requiert qu'un passage pour piétons. Il ne peut pas être construit et le projet est en suspens depuis quelques années simplement parce que ce ruisseau est considéré comme une voie navigable, même si un canoë ne pourrait jamais y flotter, peu importe les circonstances. Voilà le problème.

Après avoir regardé les bulletins d'interprétation et observé diverses situations, je crois que la meilleure chose à faire est de soumettre cette question à l'étude de l'ensemble du comité. Je crois que nous avons le temps de le faire. Nous pourrions par exemple rencontrer les représentants du ministère jeudi prochain, au moins pour commencer les travaux, si nous avons le temps. Je sais que c'est un peu rapide, mais je crois qu'il serait opportun de le faire.

Je voulais aussi ajouter que le ministre, bien qu'il vienne parler du projet de loi C-23, sera prêt à répondre aux questions sur les infrastructures, car ce dossier a suscité des préoccupations. Je souhaite qu'on traite des infrastructures dans les prochaines réunions, soit au cours des 30 ou 40 jours à venir.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Je suis disposé à me pencher sur cette question, mais avant de m'engager, je voudrais connaître le nombre de séances prévues. Je voudrais aussi recevoir des précisions dans le contexte des autres sujets qui feront l'objet d'une réunion du comité. Je suis d'accord pour commencer par inviter les ministres et entendre la position du ministère. Je crois que ce sera du temps bien utilisé. Je voudrais toutefois placer cette question dans le contexte de toutes les affaires dont est chargé le comité. Elle vaut sans doute la peine d'être étudiée. La rencontre avec les représentants du ministère me convient.

Je dois partir, maintenant, mais cette approche me convient tout à fait.

M. Brian Jean: Je n'ai que deux choses à dire. D'abord, toutes les provinces et les territoires sont d'accord pour remanier cette loi. C'est ce que je comprends du message du ministère. Ensuite, je crois que c'est une très bonne idée. Le ministère pourrait nous présenter un exposé, s'il est préparé pour le faire, comme l'a proposé M. Fast. Nous pourrions décider de la voie à suivre à ce moment-là.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je n'ai pas pu faire analyser la motion par le bureau du leader. Je n'ai pas d'objection fondamentale à soulever, mais je ne peux pas donner mon accord aujourd'hui étant donné que j'ai besoin de l'autorisation du bureau du leader. Ce ne sont que des questions de technicalité.

[Traduction]

Le président: Monsieur Volpe.

[Français]

L'hon. Joseph Volpe: Ça ne serait pas un problème si on invitait les représentants du ministère à comparaître mardi, par exemple.

[Traduction]

Le président: Que pensez-vous d'inviter les représentants du ministère à la première heure de la séance de jeudi, seulement pour nous donner un bref aperçu de ce vers quoi nous nous dirigeons? Le comité pourra alors décider de l'orientation à prendre.

M. Brian Jean: Dois-je proposer la motion?

Le président: Oui.

M. Brian Jean: J'en fais donc la proposition.

(La motion est adoptée.) [Voir le *Procès-verbal*.]

• (1300)

Le président: La première heure de notre réunion de jeudi sera consacrée à la présentation du ministère sur l'évolution récente de la question des eaux navigables. Le ministre prendra ensuite la parole.

Merci.

La séance est levée.

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

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

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