



examen de la | **LOI MARITIME DU CANADA**

Autres publications liées à la *Loie maritime du Canada* :

TP13937 – Examen de la *Loie Maritime du Canada* - Document d'orientation (Mai 2002)

Veillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

Transports Canada
Politique maritime (ACF)
Place de Ville
Tour C, 25^e étage, section B
330 rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Téléphone: (613) 991-3536
Fax: (613) 998-1845
Courriel: examenlmc@tc.gc.ca

Ce document est accessible en ligne au www.tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, (Transports Canada) 2003

ISBN 0-662-67359-X

Catalogue No. T22-120/2003

TP14107B
(06/2003)



**LA LOI MARITIME DU CANADA :
VERS L'AVENIR**

Rapport du Comité d'examen
présenté au ministre des Transports

L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS

Monsieur le ministre,

Le 26 mai 2002, vous demandiez au Comité d'examen de la *Loi maritime du Canada* (LMC) de consulter les intervenants du milieu maritime, tel que prévu à l'article 144 de la Loi et, selon le mandat que vous avez confié au Comité, le Comité a l'honneur de vous présenter son rapport final – *La Loi maritime du Canada : vers l'avenir*.

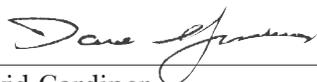
Respectueusement soumis,



Richard Gaudreau
Président



Allan Donaldson



David Gardiner



Frank Metcalf, C.R.

Table des matières

introduction	7
chapitre 1 EXAMEN DE LA LOI ET MANDAT DU COMITÉ	11
chapitre 2 LA LOI MARITIME DU CANADA – HISTORIQUE ET POINT DE VUE DU COMITÉ	15
chapitre 3 CONTEXTE DE L'EXAMEN ET ENJEUX	19
chapitre 4 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES	23
chapitre 5 RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES	25
Investissements du gouvernement du Canada dans les APC	26
Accès aux programmes de financement de l'État	26
Limites d'emprunt des APC	27
Options de financement	27
Frais calculés sur les revenus bruts	28
Paiements tenant lieu d'impôts fonciers	29
Droits et baux	30
Biens immobiliers fédéraux	31
Achat, aliénation et échange	31
Produits de la vente	32
Environnement	33
Responsabilité	33
Informations relatives à l'environnement	34
Fusions d'Administrations portuaires canadiennes	35
Gouvernance	35
chapitre 6 RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	37
Emplacement du siège social	38
Contrôle d'application	38
Publication des avis	39

table des matières

- chapitre 7 | RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PORTS PUBLICS41**
- chapitre 8 | RECOMMANDATIONS RELATIVES AU PILOTAGE45**
 - Arbitrage45
 - Composition des conseils d’administration des Administrations de pilotage46
- chapitre 9 | RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX TRAVERSIERS47**
- chapitre 10 | OBSERVATIONS49**
 - Politique nationale des transports49
 - La Voie maritime du Saint-Laurent50
 - L’environnement53
 - Droits de services maritimes53
 - Sensibilisation du public au transport maritime54
 - Coopération intergouvernementale54
 - Sécurité55
 - Pilotage55
- annexe A | CONSULTATION DES INTERVENANTS57**
- annexe B | LISTE DES RECOMMANDATIONS59**
- annexe C | LISTE DES OBSERVATIONS69**



Introduction

Nous sommes une nation commerçante. En effet, un emploi sur trois au Canada dépend de notre rendement à l'exportation. La reprise économique que nous connaissons actuellement est alimentée par les exportations : ainsi, la compétitivité du Canada au pays et à l'étranger est tributaire d'un réseau de transport national sûr, abordable et intégré. Le transport maritime est une composante vitale de ce réseau. La contribution du secteur maritime au produit intérieur brut est de 2 milliards de dollars par année, et 224 millions de tonnes de marchandises à transporter partout dans le monde lui sont confiées.

Le Canada a besoin d'une stratégie maritime clairement définie qui constituera un des éléments clés de l'économie, tout en appuyant la croissance et le développement de notre commerce international. (surbrillance ajoutée)

Ces réflexions auraient pu être écrites en guise d'introduction au présent rapport, même si, en fait, ce message (qui est tout aussi valable aujourd'hui et sans doute plus urgent que jamais) constitue le fondement de l'introduction d'un rapport présenté en 1995 au Parlement par le Comité

permanent des transports de la Chambre des communes, lequel a donné naissance à la Politique maritime nationale en décembre 1995. Quelques années plus tard, la *Loi maritime du Canada* (LMC) a été adoptée pour insuffler une nouvelle vie à la Politique maritime nationale.

introduction

La majorité des intervenants reconnaissent que la LMC a contribué à améliorer le transport maritime. Les dix-neuf nouvelles Administrations portuaires canadiennes créées en vertu de la LMC bénéficient d'une autonomie et d'une efficacité accrues dans bien des secteurs de la gestion et de l'exploitation. La commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et la cession des services de traversiers constituent des succès analogues. Les intervenants sont néanmoins préoccupés par le fait que le transport maritime ne bénéficie pas de dispositions législatives et d'un soutien suffisant de l'État. De telles interventions seraient nécessaires à la création d'une conjoncture optimale permettant d'accroître et de maximiser les retombées du système de transport pour tout le pays.

Tel que prévu par la LMC, le ministre des Transports, M. David M. Collenette, a entrepris un examen des dispositions et de la mise en œuvre de la LMC en nommant un comité d'examen en mai 2002. Les intervenants du secteur maritime ont présenté au Comité des milliers de pages d'observations et de recommandations

détaillées et substantielles en vue d'améliorer la LMC et de mettre en œuvre la Politique maritime nationale. Ces observations expriment un consensus selon lequel la LMC doit être améliorée pour atteindre ses objectifs, lesquels consistent notamment à adopter

[...] une politique maritime nationale qui vise à assurer la mise en place de l'infrastructure maritime qui est

nécessaire au Canada et qui constitue un outil de soutien efficace pour la réalisation des objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux, et qui permettra de promouvoir et préserver la compétitivité du Canada et ses objectifs commerciaux. *(article 4a)*

Selon certaines observations, et le Comité

en convient, le Canada perd une partie de son trafic international durement gagné au profit de ports américains concurrents et la situation risque de persister. Selon d'autres, la hausse des coûts de transport au Canada commence à affecter notre compétitivité. D'autres encore sont d'avis que la pénurie d'infrastructures modernes constitue une menace réelle et imminente pour les

Le Comité tient à remercier tous ceux et celles qui ont pris part à l'examen de la LMC et qui n'ont ménagé ni leur temps ni leurs efforts pour produire des présentations et des exposés aussi complets et détaillés.

collectivités et les régions fortement tributaires du transport maritime. Alors que de nombreux mémoires traitent d'une collectivité, d'un secteur d'activités ou d'une région en particulier, il est indéniable que le transport maritime est une composante vitale et intégrale de l'ensemble de l'économie canadienne et qu'il a une profonde incidence sur le niveau de vie de tous les Canadiens.

La LMC concrétise le leadership que doit assumer le gouvernement du Canada dans la mise en œuvre de la Politique maritime nationale. C'est pourquoi les mémoires adressés au Comité, presque sans exception, traduisent l'espoir que le gouvernement assumera un rôle de leader, en reconnaissant et en réglant les problèmes urgents et sérieux auxquels sont confrontés tous les secteurs du transport maritime. Le

Comité souscrit aux espoirs des intervenants en s'attaquant à la tâche difficile de formuler ses recommandations.

La mondialisation et d'autres changements radicaux dans l'économie du transport maritime se manifestent particulièrement en Amérique du Nord. Le Comité est d'avis que plusieurs paramètres importants des objectifs de la Politique maritime nationale et, par conséquent de la LMC, nécessitent de toute urgence un réexamen et une révision. Le Comité soumet respectueusement que ses recommandations et observations, lesquelles reflètent la majorité des exposés et des mémoires, contribueront à améliorer de façon significative la situation du transport maritime en lui donnant un nouvel élan pour atteindre les objectifs énoncés dans la LMC.



Chapitre 1

Examen de la Loi et mandat du Comité

Examen de la Loi

Le 26 mai 2002, le ministre des Transports a annoncé la nomination d'un comité de quatre experts de l'industrie maritime avec mandat de consulter les intervenants du secteur et de formuler des recommandations. Ce mandat s'inscrit dans le cadre de l'examen de la LMC qui doit se faire cinq ans après son adoption. La composition du Comité fait en sorte que les différentes régions du pays sont représentées. Le Comité se compose de M. Richard Gaudreau (Québec) (président), de M. Allan Donaldson (Ontario), de M. David Gardiner (Colombie-Britannique) et de M. Frank Metcalf, C.R. (Nouvelle-Écosse).

En même temps que cette annonce, un document d'orientation a été distribué à toutes les parties intéressées. Ce document définissait les objectifs de l'examen aussi bien pour les membres du Comité que pour les intervenants. Il contenait des renseignements généraux sur la façon dont la LMC a été

élaborée en plus de proposer un aperçu de l'industrie du transport maritime et un résumé des principales questions relatives à la LMC et soulevées à ce moment.

Un Secrétariat a été créé au sein de la Direction générale de la politique maritime de Transports Canada afin d'appuyer le Comité tout au long de l'examen et d'aider ses membres à remplir leur mandat.

Au cours de l'été 2002, le Comité a écrit aux intervenants du secteur maritime, aux gouvernements provinciaux et aux ministères et organismes du gouvernement fédéral pour leur demander de participer à cet examen. Une série de consultations publiques a été prévue pour l'automne 2002, et un préavis de l'examen de la LMC a été publié sur le site Web ainsi que dans des journaux de tout le pays. Le Comité a visité onze villes dans sept provinces à l'occasion de ces consultations pancanadiennes : St. John's, Halifax, Saint John, Québec, Montréal,

Ottawa, Toronto, Thunder Bay, Winnipeg, Vancouver et Prince Rupert.

Le Comité a reçu plus de 140 mémoires et entendu plus de 75 exposés de citoyens, de groupes industriels, de syndicats, d'entreprises de transport, de gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, ainsi que de ministères et organismes fédéraux.

Une liste des intervenants a été publiée sur le site Web de l'examen de la LMC, et des exemplaires des présentations ont été fournis sur demande (sauf si leur auteur avait demandé l'anonymat). Une liste complète des organismes et des citoyens qui ont présenté des mémoires ou participé aux consultations du Comité est fournie à l'annexe A.

Le Comité a reçu plus de 140 mémoires et entendu plus de 75 exposés de citoyens, de groupes industriels, de syndicats, d'entreprises de transport, de gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, ainsi que de ministères et organismes fédéraux.

Le site Web de l'examen de la LMC, lancé à l'occasion de la nomination du Comité, s'est révélé un instrument de communication précieux. Ce site a été maintenu et actualisé par le Secrétariat. Il faisait état des dates et endroits des consultations publiques et comportait le nom des intervenants à chaque endroit, ainsi que la liste des mémoires reçus. Ce site a facilité l'acheminement des mémoires par voie

électronique et a permis aux participants de s'inscrire aux consultations publiques et de poser des questions au Secrétariat.

Mandat du Comité

L'examen a été entrepris en vertu de l'article 144 de la LMC :

Au cours de la cinquième année suivant la date de sanction de la présente loi, le ministre effectue *un examen de ses dispositions et de son application* et fait déposer devant chacune des chambres du Parlement un rapport d'examen dans les quinze jours de séance de celle-ci suivant l'établissement du rapport. *(surbrillance ajoutée)*

Le mandat du Comité est énoncé dans le document d'orientation : l'examen n'a pas pour but de modifier les principes ou les objectifs généraux du gouvernement du Canada énoncés dans la Politique maritime nationale et dans la LMC. Le document d'orientation demande au Comité de considérer les problèmes de mise en œuvre qui se sont manifestés au cours des quatre années écoulées depuis l'adoption de la LMC et de formuler :

(i) des recommandations relatives aux modifications de la *Loi maritime du Canada* qui sont conformes aux principes fondamentaux de la loi et qui représentent essentiellement une mise au point de la loi destinée à régler les questions liées à la mise en œuvre;

(ii) une liste d'autres questions définies dans des présentations de parties intéressées, qui exigent des modifications qui débordent de la portée des questions liées à la mise en œuvre traitées dans le rapport du Comité.

Dans l'exécution de son mandat, le Comité a compris qu'il devait garder à l'esprit les principes généraux énoncés dans la Politique maritime nationale de décembre 1995 et à l'article 4 de la LMC. Le texte intégral de cette dernière disposition est reproduit ci-après :

Politique maritime nationale

4. Il est déclaré que l'objectif de la présente loi est de :

(a) *mettre en œuvre une politique maritime nationale qui vise à assurer la mise en place de l'infrastructure maritime qui est nécessaire au Canada et qui constitue un outil*

de soutien efficace pour la réalisation des objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux, et qui permettra de promouvoir et préserver la compétitivité du Canada et ses objectifs commerciaux;

(b) *fonder l'infrastructure maritime et les services sur des pratiques internationales et des approches compatibles avec celles de ses principaux partenaires commerciaux dans le but de promouvoir l'harmonisation des normes qu'appliquent les différentes autorités;*

(c) *veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés de façon à satisfaire les besoins des utilisateurs et leur soient offerts à un coût raisonnable;*

(d) *fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement;*

(e) *offrir un niveau élevé d'autonomie aux administrations locales ou régionales des composantes du réseau des services et installations portuaires et prendre en compte les priorités et les besoins locaux;*

(f) *gérer l'infrastructure maritime et les services d'une façon commerciale qui*

favorise et prend en compte l'apport des utilisateurs et de la collectivité où un port ou havre est situé;

(g) prévoir la cession, notamment par voie de transfert, de certains ports et installations portuaires;

(h) favoriser la coordination des activités maritimes avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

Le Comité est d'avis que l'alinéa 4a) de la LMC reflète un principe d'importance fondamentale et primordiale. Le Comité croit que l'élaboration et l'exécution de toute politique de l'État de nature à affecter le transport maritime, qu'elle découle ou non de la LMC, devrait refléter non seulement ce principe, mais également les autres éléments énoncés à l'article 4. Les intervenants sont convaincus, et le Comité soutient respectueusement, que l'un des objectifs de la Politique maritime nationale de 1995 qui est de :

déplacer le fardeau financier du transport maritime du contribuable canadien à l'utilisateur,

est incompatible avec les objectifs fondamentaux de la LMC.

Compte tenu de l'approche adoptée par d'autres pays à l'égard de leurs infrastructures de transport maritime, en particulier celle

des États-Unis, les intervenants affirment, et le Comité en convient, que le gouvernement du Canada doit favoriser l'entretien et le développement des infrastructures nécessaires à l'atteinte des objectifs de la LMC tout en répondant aux besoins des usagers.

À l'instar des intervenants consultés, le Comité a eu de la difficulté à distinguer les problèmes inhérents à la LMC des questions dépassant sa mise en œuvre, autrement dit, entre les « recommandations » et les « observations ». Les questions qui, de l'avis du Comité, sont reliées directement ou indirectement à la mise en œuvre de la LMC, font l'objet de recommandations. D'autres questions font l'objet d'observations. Toutefois, le Comité est d'avis que les recommandations et les observations sont d'égale importance et sont inextricablement liées.

Le rapport formule deux recommandations générales et contient un certain nombre de recommandations particulières sur les problèmes de mise en œuvre qui ont concerné les Administrations portuaires canadiennes, la Voie maritime du Saint-Laurent, les ports publics, les services de pilotage et les services de traversier. Le dernier chapitre contient les observations que le Comité et la grande majorité des intervenants de tout le Canada ont jugé être fondamentalement liées aux principes directeurs de la LMC.

Chapitre 2

La Loi maritime du Canada – Historique et point de vue du Comité

En 1994, conscient que d'importants segments du réseau de transport du Canada ne fonctionnaient pas en toute efficacité et désireux de réduire la participation de l'État à la gestion et au soutien financier du réseau, le ministre des Transports de l'époque a élaboré une stratégie globale visant à moderniser le réseau de transport du Canada et à le préparer à affronter le XXI^e siècle. Pour atteindre ses objectifs, le gouvernement du Canada a réalisé plusieurs études sur l'ensemble des modes de transport. À la demande du ministre des Transports, le Comité permanent des transports (CPT) de la Chambre des communes a entrepris une étude approfondie de l'industrie maritime canadienne au début de 1995. Le Comité a voyagé dans tout le pays et a entendu les exposés des parties intéressées, notamment des gouvernements provinciaux, des municipalités, des syndicats, des expéditeurs

et d'autres intervenants du secteur maritime. La présentation du rapport du CPT, intitulé *Une stratégie maritime nationale*, comportait la déclaration liminaire citée en introduction au présent rapport et ajoutait :

Cet examen a pour objectif la mise au point d'un réseau de transport maritime efficient, fiable et compétitif, à un coût qui nous permettra de maintenir notre compétitivité sur les marchés mondiaux sans compromettre la sécurité et la protection de l'environnement, qui sont d'une importance capitale. (surbrillance ajoutée)

Le rapport du CPT contenait 33 recommandations dont plusieurs ont été mises en oeuvre par le gouvernement.

Après avoir reçu le rapport du CPT en mai 1995, les représentants de Transports Canada ont tenu des réunions avec les

intervenants de tout le pays et ont organisé de nombreuses consultations sur les questions se rattachant à la politique maritime. En décembre 1995, le gouvernement a publié la Politique maritime nationale et a déclaré son intention d'adopter une loi prévoyant des changements en profondeur dans le secteur portuaire, pour la Voie maritime du Saint-Laurent, les services de traversier et de pilotage. Ses objectifs étaient les suivants :

- assurer des services de transport maritime abordables, efficaces et sécuritaires;
- favoriser une concurrence équitable basée sur des règles de transport maritime;
- déplacer le fardeau financier pour le transport maritime du contribuable canadien à l'utilisateur;
- réduire les infrastructures et les niveaux de service le cas échéant, selon les besoins des utilisateurs;
- poursuivre l'engagement du gouvernement du Canada envers la sécurité des transports, un environnement propre et les services aux collectivités isolées désignées. Le gouvernement maintiendra aussi son

engagement envers toutes ses obligations constitutionnelles. Le principe de la commercialisation se retrouve partout dans la Politique maritime nationale. Dans certains cas, la commercialisation signifie la création de nouvelles structures de gestion pour rendre les opérations plus efficaces. Dans d'autres, elle signifie la réduction des coûts pour le contribuable en comptabilisant les coûts réels du service, en s'assurant que les coûts sont clairs et transparents pour les utilisateurs et en élaborant des systèmes de facturation plus efficaces. Elle signifie aussi de laisser ces derniers décider des services qu'ils recevront et paieront. Elle peut également vouloir laisser au secteur privé le soin de fournir certains services. La commercialisation, dans tous les cas, signifie l'élimination de la réglementation inutile et de la législation désuète. *(extrait de la page 3)*

La Politique maritime nationale constitue un ambitieux programme, qui va même jusqu'à intégrer le concept de recouvrement des coûts par l'État dans le respect des besoins de l'industrie. La politique prévoit la création d'un réseau portuaire national qui comprendra les ports alors jugés financièrement autonomes et névralgiques pour les

échanges intérieurs et internationaux. Ces ports nationaux allaient être gérés par des Administrations portuaires canadiennes. Les ports appartenant à une deuxième catégorie (les ports régionaux et locaux) allaient, à l'intérieur d'une période de six ans, être cédés aux gouvernements provinciaux, aux administrations municipales, aux

organismes communautaires, à des intérêts privés et à d'autres groupes. Les ports éloignés demeuraient sous le contrôle de Transports Canada, à moins que des groupes locaux ne manifestent le désir de s'en porter acquéreurs. Le gouvernement du Canada poursuivrait la commercialisation de l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent et moderniserait les services de pilotage. Les services de traversier seraient aussi commercialisés, mais les services garantis par la Constitution continueraient de bénéficier de l'aide fédérale.

Pour atteindre ces objectifs, une nouvelle loi d'ensemble régissant le secteur maritime s'imposait. En outre, on allait

Par ailleurs, l'article 5 de la LTC et l'article 4 de la LMC établissent des objectifs dont le but est de veiller à ce que le transport maritime du Canada appuie les objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux tout en contribuant à la compétitivité et aux échanges commerciaux du Canada.

introduire la notion du recouvrement des coûts pour tous les moyens de transport en adoptant la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), alors que la *Loi sur les océans* enchâsserait le principe d'un recouvrement des coûts au titre des droits de services maritimes. La LTC a été adoptée en mai 1996, la *Loi sur les océans* en décembre 1996 et la LMC en juin 1998.

Au printemps 2000, un examen de la LTC fut entrepris. Cet examen a conduit, en juin 2001, à la publication d'un rapport intitulé *Vision fondée sur l'équilibre*. Ce rapport traite des grandes questions qui intéressent tous les moyens de transport et de certains aspects liés au transport maritime. Il s'agit d'un document important dont les recommandations ont entraîné des propositions de modifications à la LTC. *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*, publié par le ministre des Transports en février 2003, fournit un cadre au gouvernement du Canada pour faire face aux principaux défis auxquels est confronté le réseau de transport du Canada à moyen et à long terme. Le Comité suggère respectueusement que

le cadre et les amendements qui seront apportés à la LTC et à la LMC seront incomplets si l'on ne prend pas en compte les avantages et les retombées du transport maritime et sa contribution à l'économie du Canada.

Par ailleurs, l'article 5 de la LTC et l'article 4 de la LMC établissent des objectifs dont le but est de veiller à ce que le transport maritime du Canada appuie les objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux tout en contribuant à la compétitivité et aux échanges commerciaux du Canada. Les intervenants et le Comité sont d'avis que les exigences des programmes de recouvrement des coûts et d'autonomie

financière entraveront le respect des principes et des objectifs énoncés à l'article 5 de la LTC et à l'alinéa 4a) de la LMC. C'est en tenant compte de ces préoccupations que le Comité, après délibérations, a formulé des recommandations et des observations visant à clarifier la LMC et à la rendre plus cohérente avec les objectifs de la Politique maritime nationale. Ceci permettrait de « répondre pleinement aux besoins sociaux, économiques et environnementaux de la prochaine décennie et au-delà, et améliorer la qualité de vie des Canadiens ».

(communiqué de presse de Transports Canada n° H 013/03, 25 février 2003).

Chapitre 3

Contexte de l'examen et enjeux

Le transport maritime fait partie intégrante des échanges commerciaux intérieurs et internationaux. Le transport maritime domestique rivalise avec d'autres moyens de transport canadiens. De plus, les routes et les infrastructures canadiennes de transport maritime, notamment la

Voie maritime du Saint-Laurent et les APC, mènent une lutte farouche à leurs concurrents américains. Le transport maritime international est le lien vital qui permet au Canada d'être concurrentiel sur les marchés mondiaux. Le réseau de transport des marchandises est un élément névralgique de la compétitivité du pays. Les ports et les activités maritimes ont de profondes répercussions sur les objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux.

Le réseau de transport des marchandises est un élément névralgique de la compétitivité du pays. Les ports et les activités maritimes ont de profondes répercussions sur les objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux.

La viabilité économique du Canada dépend de plus en plus du commerce international. Le gouvernement du Canada investit des millions de dollars pour favoriser le commerce international par le biais d'entités comme la Banque de développement du Canada, Exportation et développement Canada, la Société commerciale

du Canada, les Programmes d'aide aux exportations, Équipe Canada et la Stratégie Innovation. En 2001, le commerce international du Canada avec des pays autres que les États-Unis s'est chiffré à 51 milliards de dollars pour les exportations et à 125 milliards de dollars pour les importations. Même si le transport maritime est relativement méconnu en dehors des cercles maritimes, c'est incontestablement le transport maritime qui prédomine dans les échanges commerciaux autres que les

Tableau 1

Commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, par mode et par secteur, 1997-2001

Année	Part (%)					
	Milliards de dollars	Routier	Ferroviaire	Maritime	Aérien	Autre
Exportations¹						
1997	54,2	9,1	1,7	72,8	16,4	0,0
1998	48,5	7,8	1,3	71,3	19,6	0,0
1999	46,8	6,6	1,7	70,9	20,8	0,0
2000	53,6	6,3	1,3	69,6	22,8	0,0
2001	51,0	6,1	1,7	67,9	24,4	0,0
Importations						
1997	88,5	31,3	4,5	40,1	22,0	2,1
1998	95,0	35,9	3,6	37,5	21,8	1,1
1999	104,7	34,7	3,3	38,2	23,3	0,5
2000	127,2	30,9	3,5	41,3	23,8	0,6
2001	124,6	32,2	3,9	40,3	22,0	1,6
Année	Part (%)					
	Millions de tonnes ²	Routier	Ferroviaire	Maritime	Aérien	Autre
Exportations						
1997	189,9	1,0	0,2	98,4	0,4	0,0
1998	183,6	0,9	0,2	98,6	0,3	0,0
1999	182,3	1,7	0,3	97,7	0,3	0,0
2000	168,3	2,6	0,7	96,3	0,4	0,0
2001	184,4	2,4	0,3	96,2	1,2	0,0
Importations						
1997	83,4	7,4	1,0	79,7	1,4	10,4
1998	81,2	12,1	1,4	76,5	2,1	8,0
1999	78,0	11,6	1,5	80,7	1,9	4,3
2000	85,3	9,3	1,2	84,8	2,2	2,4
2001	85,2	10,3	1,3	78,8	2,0	7,5

¹ Total des exportations, y compris les exportations et les réexportations nationales. Données préliminaires pour 2001.

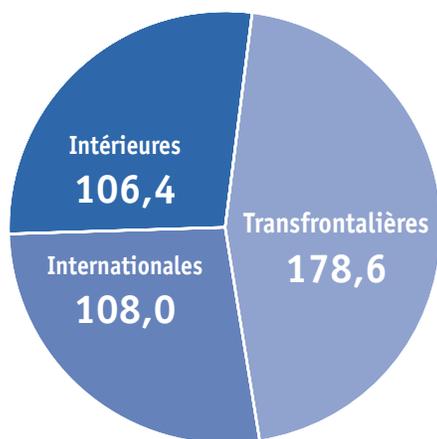
² Tonnage estimé selon les facteurs de conversion du poids établis par Statistique Canada.

Source : Statistique Canada, cat. nos 65-202 et 65-203 : Tableaux spéciaux : Transports Canada, adapté de Statistique Canada.

États-Unis, représentant près de 70 % des exportations et 40 % des importations en valeur. Les pourcentages sont encore plus élevés en terme de tonnage. Le transport maritime est donc une composante essentielle du commerce international du Canada (*voir tableau 1*).

Les retombées économiques des activités maritimes sont attestées par les volumes de marchandises transportées dans le cadre des échanges commerciaux intérieurs, transfrontaliers et internationaux (*figure 1*).

Figure 1
Marchandises maritimes du Canada
manutentionnées par secteur – 2001
(millions de tonnes)



Source: Statistique Canada and Transports Canada

Les faits et enjeux suivants ont été soulevés à maintes reprises par la grande majorité des intervenants. Le Comité juge qu'il est fondamental de les considérer dans ses recommandations et observations afin de

bien répondre aux objectifs en matière de transport maritime fixés par le gouvernement du Canada dans la LMC :

- La LMC ne reconnaît pas expressément que le transport maritime est un important facteur de croissance de l'économie canadienne. D'autres pays considèrent les infrastructures de transport maritime comme des facteurs de croissance économique intrinsèques et de facilitation du commerce tandis que le Canada semble percevoir le transport maritime comme une source de revenu. Par exemple, tous les niveaux de gouvernement aux États-Unis estiment que le transport maritime est indispensable au secteur industriel. Ils ont prouvé leur adhésion à ce principe en le supportant financièrement, de façon directe et indirecte, et en adoptant des lois visant à le soutenir. Les ports canadiens et américains se disputent une part du marché des marchandises importées et exportées en Amérique du Nord. Le traitement par les États-Unis de ses ports en tant que facteurs de croissance économique aboutit à des règles du jeu de plus en plus inégales pour les ports canadiens concurrents.
- Le marché maritime mondial continue d'être concentré entre les mains de quelques grandes multinationales qui dictent les règles en matière de services,

de ports et d'infrastructures intérieures. La mondialisation touche tous les secteurs de l'économie canadienne, notamment les consommateurs ainsi que les fournisseurs et les usagers des services de transport maritime. En raison des changements rapides qui surviennent sur les marchés mondiaux et dans l'industrie maritime internationale, cette tendance ne fera que s'accroître.

- Le commerce mondial et le trafic maritime international connaissent une croissance de plus en plus rapide en raison de la constitution de réseaux intermodaux hautement efficaces sur tout le continent nord-américain. C'est ainsi que Halifax, Montréal et Vancouver bénéficient toutes de l'existence de trains-blocs spécialisés qui transportent des conteneurs directement depuis leurs quais jusqu'à la plaque tournante de Chicago selon des échéanciers hautement concurrentiels avec ceux des ports américains. Les expéditeurs et les compagnies de navigation sélectionnent désormais les ports d'escale en fonction des coûts et des services. Puisque l'on a recours à des navires de plus en plus grands, le secteur maritime doit, conséquemment, adapter ses infrastructures dans les meilleurs délais.
- En dépit de la croissance et de la notoriété du trafic conteneurisé, l'expédition et la manutention des

marchandises en vrac continuent de dominer le secteur du transport maritime au Canada. Le transport des produits en vrac comme les produits pétroliers, les céréales, le minerai de fer, le soufre, la potasse, le charbon, le bois d'œuvre et les minéraux concentrés occupe une très grande part des activités des APC et des ports publics et a de profondes répercussions sur l'économie nationale.

- La dévaluation du dollar canadien par rapport à la devise américaine depuis dix ans a incontestablement rehaussé la compétitivité internationale des produits canadiens et des infrastructures canadiennes de transport maritime. Aucun secteur de l'économie ne peut réussir à long terme s'il est tributaire de facteurs indépendants de sa volonté. Or, le secteur du transport maritime du Canada ne doit pas compter sur un dollar dévalué pour assurer sa compétitivité. Par exemple, l'Administration portuaire de Vancouver affirme qu'une hausse du dollar canadien qui aboutirait à une valeur équivalant à 0,70-0,72 \$US renversera la situation concurrentielle en faveur des ports américains.
- La ratification par le gouvernement du Canada du Protocole de Kyoto exige une baisse importante des émissions de gaz à effet de serre laquelle pourrait être plus facilement atteinte grâce à un recours accru au transport maritime.

Chapitre 4

Recommandations générales

Recommandation 4.1

Tel que suggéré par une vaste majorité d'intervenants, le Comité recommande l'ajout d'un préambule à la *Loi maritime du Canada* qui reconnaîtrait explicitement l'importance historique et actuelle du transport maritime pour notre patrimoine national, notre souveraineté et notre économie.

Recommandation 4.2

Étant donné l'évolution rapide des conditions affectant l'industrie maritime, l'article 144 de la LMC devrait être modifié afin de prévoir un examen de la loi tous les cinq ans.

La reconnaissance de la contribution exemplaire de ce secteur à l'économie du Canada est indispensable si l'on veut assurer la croissance soutenue et l'avenir du transport maritime.

Il est clair aux yeux du Comité que les intervenants sont généralement satisfaits des initiatives prises par le gouvernement du Canada depuis le dévoilement de la Politique maritime nationale qui consiste à céder et à commercialiser une partie de l'industrie du transport maritime. Il n'en reste pas moins qu'il y a encore de nombreux

défis à relever et que le processus de maintien et de développement d'un réseau de transport maritime dynamique est loin d'être terminé.

La reconnaissance de la contribution exemplaire de ce secteur à l'économie du Canada est indispensable si l'on veut

assurer la croissance soutenue et l'avenir du transport maritime. L'article 4 de la LMC énonce les objectifs de la Politique maritime nationale sans toutefois reconnaître explicitement l'importance intrinsèque du transport maritime pour l'économie canadienne. De récentes lois fédérales, comme la *Loi sur les océans*, font amplement usage de préambules pour exposer un énoncé de mission au nom du peuple canadien.

L'évolution rapide et constante de l'industrie du transport maritime réclame un examen régulier de la LMC. Il est dans l'intérêt des intervenants et de tous les Canadiens que la LMC soit examinée régulièrement et modifiée, au besoin, pour que la Politique maritime nationale continue d'être mise en œuvre avec succès.

Chapitre 5

Recommandations relatives aux Administrations portuaires canadiennes

Les Administrations portuaires canadiennes (APC) se caractérisent par une grande diversité sur le plan de l'origine, de la destination, des types et des volumes de marchandises manutentionnées et, par conséquent, des marchés qu'elles desservent.

Chaque APC contribue à l'économie nationale et à la compétitivité du Canada. Le Comité est d'avis cependant que certaines APC jouent un

rôle direct à l'échelle internationale, alors que d'autres jouent un rôle de soutien, encore que très important, dans un contexte plus régional. Les besoins financiers de chaque APC sont différents, mais il est clair, lorsqu'il existe une concurrence directe ou

Les Administrations portuaires canadiennes (APC) se caractérisent par une grande diversité sur le plan de l'origine, de la destination, des types et des volumes de marchandises manutentionnées et, par conséquent, des marchés qu'elles desservent. Chaque APC contribue à l'économie nationale et à la compétitivité du Canada.

indirecte avec des ports américains, qu'il faut à tout prix améliorer les infrastructures et faciliter l'accès à des capitaux.

Pour assurer la santé d'une APC, il est essentiel qu'elle ait accès aux capitaux nécessaires pour rénover et agrandir ses infrastructures.

L'article 25 de la LMC interdit au gouvernement du Canada d'investir dans les APC, sauf dans des cas exceptionnels. En termes

pratiques, la seule source de capitaux qui existe aujourd'hui est l'endettement à cause de l'interdiction faite aux APC de donner des biens immobiliers fédéraux en garantie. Il est possible que certaines APC puissent emprunter pour aménager les infrastructures

dont elles ont besoin, tandis que d'autres ne le peuvent pas pour diverses raisons, notamment dû au manque de liquidités attribuable aux volumes de trafic et à certaines obligations financières que la LMC leur impose.

Il est clair aux yeux du Comité que le gouvernement du Canada devra éventuellement jouer un rôle actif à l'égard de la viabilité financière des APC. Pour ce faire, il devrait être prêt à favoriser les investissements privés ou à investir directement dans les infrastructures de transport maritime pour les rendre dynamiques et compétitives, tel que décrit dans les objectifs de la LMC.

Investissements du gouvernement du Canada dans les APC

Recommandation 5.1

Le gouvernement du Canada devrait investir dans les infrastructures des APC lorsque le montant de capital nécessaire dépasse la capacité d'une APC à le financer à même ses liquidités, comme c'est le cas actuellement, et après qu'un plan d'affaires supportant ces investissements a été approuvé par le ministère concerné.

Bien qu'une APC puisse emprunter pour ses besoins en capitaux, ces derniers peuvent dépasser sa capacité d'emprunt, laquelle est

dépendante de son aptitude à honorer sa dette à même ses liquidités. Le Comité craint que l'incapacité des APC à financer les projets d'infrastructures requis n'aille en définitive à l'encontre des objectifs et des intentions du gouvernement du Canada tels qu'enchâssés dans la LMC.

Accès aux programmes de financement de l'État

Recommandation 5.2

Il y a lieu de clarifier l'article 25 de la LMC pour faire en sorte que les APC soient autorisées à se prévaloir des programmes offerts par le gouvernement du Canada à d'autres entreprises canadiennes.

Étant donné que l'article 25 de la LMC stipule que le gouvernement du Canada ne peut accorder aucun crédit à une APC, sauf dans des cas limités, les APC n'ont pas accès aux programmes de financement du fédéral dont peuvent se prévaloir d'autres entreprises canadiennes. L'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) est d'avis que l'accès à ces programmes permettrait aux APC de moderniser leurs infrastructures lorsque le coût des travaux dépasse leur capacité d'emprunt. L'AAPC ajoute que ces programmes contribueraient à remédier au déséquilibre entre les États-Unis et le Canada concernant l'accès aux crédits

publics pour les infrastructures portuaires. Ces points de vue bénéficient de l'appui général de tous les intervenants.

Limites d'emprunt des APC

Recommandation 5.3

Les procédures de demande et d'approbation visant à hausser les limites d'emprunt devraient être simplifiées et rationalisées afin que les APC puissent réaliser leurs projets dans un délai raisonnable.

L'alinéa 8(2)1) de la LMC prévoit que les lettres patentes d'une APC doivent comporter une limite de ses pouvoirs d'emprunt. Toutes les APC ont la possibilité de demander au ministre de hausser cette limite et le gouverneur en conseil peut approuver l'émission des lettres patentes supplémentaires le permettant. À ce jour, certaines APC ont sollicité et obtenu une augmentation de leurs limites d'emprunt, mais cette procédure peut s'avérer longue et fastidieuse.

L'AAPC soutient que la capacité d'emprunt limitée par le niveau de liquidités ne permet pas aux APC de financer des travaux d'infrastructure importants. Celle-ci affirme que la LMC empêche une APC d'emprunter des fonds dont elle aurait besoin pour assurer le financement de nouveaux terminaux maritimes pouvant coûter des centaines de

millions de dollars. Une APC doit donc faire appel au secteur privé pour se procurer les capitaux nécessaires, lesquels sont accordés uniquement sur la base de ses recettes futures puisqu'elle ne peut fournir de biens immobiliers fédéraux en garantie.

L'AAPC recommande de lever toutes les limites d'emprunt dans la LMC, et un bon nombre d'intervenants (expéditeurs, gouvernements, travailleurs portuaires, etc.) recommandent de laisser le soin aux établissements prêteurs de fixer les limites d'emprunt. Il n'en reste pas moins que les limites d'emprunt qui figurent dans les lettres patentes servent l'intérêt du public en protégeant l'intégrité financière des APC.

Le Comité est d'avis que les APC doivent continuer à se prévaloir du régime en place et à demander, au besoin, une hausse de leurs limites d'emprunt. Cependant, la procédure d'approbation doit être simplifiée pour faire en sorte que les APC puissent réaliser leurs projets dans des délais raisonnables.

Options de financement

Recommandation 5.4

Le gouvernement devrait songer à d'autres modes de financement de nouvelles infrastructures portuaires comme les obligations exonérées d'impôt souvent utilisées aux États-Unis. Le gouvernement devrait également songer

à autoriser un amortissement accéléré des investissements pour les infrastructures aménagées par le secteur privé dans les limites d'une APC.

Outre le financement direct et les autres formes d'aide apportées à l'échelle fédérale, des états et des municipalités, les ports des États-Unis bénéficient d'un traitement fiscal spécial pour les garanties données aux prêteurs selon certaines conditions. Certains ports américains peuvent émettre des obligations exonérées d'impôt dont l'effet est de réduire considérablement le coût d'emprunt d'un port. Le Comité souscrit à la constitution d'un régime fiscal plus avantageux afin de faciliter l'accès au financement des APC et favoriser les investissements du secteur privé dans celles-ci. Le Comité est également d'avis que le gouvernement du Canada devrait offrir d'autres mesures d'incitation accessibles aux investisseurs et aux APC pour atteindre ce but.

Frais calculés sur les revenus bruts

Recommandation 5.5

Les frais payables au gouvernement fédéral devraient être calculés en pourcentage du revenu net d'une APC.

L'alinéa 8(2)h) de la LMC prévoit le paiement de frais calculés sur les revenus bruts d'une APC. Cela procure au

gouvernement fédéral un rendement sur l'utilisation de ses actifs. Les lettres patentes de chaque APC établissent la formule de calcul des frais annuels sur ses revenus bruts.

L'AAPC soutient que, dans bien des cas, les frais calculés sur les revenus bruts ont pour effet de drainer les réserves de capital des APC alors que ces revenus sont nécessaires pour réinvestir dans les infrastructures portuaires afin d'avoir un réseau portuaire efficace et compétitif. Dans certains cas, ces frais peuvent faire courir des risques financiers aux APC, réduisant ainsi leur autonomie financière. Pour maintenir en vigueur leurs lettres patentes, les APC doivent payer ces frais. À défaut d'agir ainsi, une APC devient incapable de s'acquitter des obligations qui lui échoient.

Des iniquités sont également observables entre les APC, car certaines d'entre elles ne sont que propriétaires d'installations portuaires louées à des tiers, alors que d'autres exploitent elles-mêmes leurs installations. Dans le premier cas, ce sont les locataires du secteur privé qui assument les coûts d'exploitation tandis que les revenus des ports exploitants sont dans une large mesure neutralisés par leurs dépenses d'exploitation. Il en résulte que les ports exploitants paient des frais plus élevés sur leurs revenus bruts par rapport aux liquidités dont ils disposent, alors que ce n'est pas le cas pour les ports qui louent

leurs installations à des tiers. C'est pourquoi l'AAPC soutient que les frais calculés sur les revenus bruts devraient être abolis. À défaut de quoi, selon elle, ces frais devraient tout au moins servir à l'aménagement d'un futur du réseau portuaire national.

La plupart des ports membres de l'AAPC, de même que les exploitants de terminaux, les gouvernements municipaux et provinciaux, les syndicats et d'autres intervenants, partagent le point de vue de l'AAPC sur la question des frais. Certains intervenants, comme les Administrations portuaires de Halifax et de Montréal, paraissent favorables au paiement d'une redevance annuelle calculée d'après les revenus nets, estimant que cela cadre mieux avec les pratiques commerciales reconnues et avec la notion de « commercialisation » du gouvernement.

Puisqu'il est opportun que les APC paient des dividendes au gouvernement du Canada pour l'utilisation de ses actifs et pour maintenir en vigueur leurs lettres patentes, le Comité pense que ces dividendes devraient être calculés en fonction des revenus nets de chaque APC et ne devraient pas être perçus comme un flux de revenus visant à neutraliser les dépenses du réseau de transport maritime.

Paiements tenant lieu d'impôts fonciers

Recommandation 5.6

Lorsque le gouvernement du Canada continue d'être propriétaire de terrains dans les limites d'une APC, il devrait effectuer des paiements tenant lieu d'impôts fonciers sur les terrains qui lui appartiennent.

Selon le droit constitutionnel canadien, les activités et les biens de l'État ne sont généralement pas imposables à l'échelle provinciale ou municipale. Une telle exonération s'applique aux activités auxquelles l'État se livre directement ou par l'entremise de ses mandataires. Même si le gouvernement du Canada est exonéré d'impôt depuis 1950, il assume volontairement une part équitable des dépenses des administrations locales. Les contributions du gouvernement aux dépenses des administrations locales dans les municipalités où il possède des biens sont désignées sous l'appellation de paiements tenant lieu d'impôts fonciers (PTLIF).

Toutes les APC, à l'exception de l'Administration portuaire de Montréal, ont dénoncé l'obligation de PTLIF. Leurs craintes portent essentiellement sur les questions de viabilité financière (en particulier des anciennes commissions portuaires qui n'étaient pas assujetties

aux PTLIF) et sur la compétitivité avec les ports américains. Pour certaines APC, les PTLIF représentent un coût de près de 25 % de leurs revenus bruts et, dans certains cas, ces paiements sont supérieurs à leur bénéfice net. Les APC font observer que le gouvernement fédéral verse des PTLIF pour les voies navigables et les installations qui appartiennent à l'État et qui sont gérées par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). Les APC sont d'avis que le gouvernement du Canada doit verser des PTLIF sur les terrains fédéraux qu'elles gèrent, en concordance avec le traitement dont bénéficie la CGVMSL.

Droits et baux

Recommandation 5.7

La LMC devrait être modifiée pour exclure les frais de location de la définition des droits.

En vertu de l'article 49 de la LMC, les APC peuvent fixer les droits à payer pour l'utilisation d'un port, pour les marchandises transitant par un port ou pour les services fournis par l'APC en rapport avec l'exploitation du port. L'article 50 de la LMC interdit aux APC d'exercer une discrimination entre les utilisateurs ou les catégories d'utilisateurs, d'accorder un avantage injustifié à un utilisateur quelconque et d'imposer un désavantage injustifié ou déraisonnable à un utilisateur. Récemment,

la Cour d'appel fédérale a décrété que les frais de location ne sont pas des droits au sens de la LMC et que les articles 49 et 50 de la LMC ne s'appliquent pas à ces frais.

Par souci de clarté, l'AAPC aimerait que la définition des droits soit modifiée pour exclure les frais de location et de loyer. Elle soutient que si l'article 50 de la LMC visait chaque convention de bail, licence, ou autre, cela aboutirait à des contestations judiciaires constantes et résulterait en un véritable chaos administratif pour les APC. Cela entraînerait également des coûts exorbitants et une baisse du bénéfice net, étant donné que chaque bail pourrait être rouvert pour être à nouveau négocié. Les APC estiment que les baux sont des contrats commerciaux négociés librement entre deux parties pour l'utilisation des terrains portuaires. Elles estiment que ces conventions ne doivent pas faire l'objet d'un examen administratif, car elles sont confidentielles et elles reflètent la logique du marché.

En revanche, les exploitants de terminaux et les expéditeurs préconisent une modification de la LMC pour confirmer que les droits découlant des baux doivent être assujettis à la définition des droits figurant dans la LMC. Ils sont favorables à la création d'un mécanisme de règlement des différends entre les usagers d'un port et les APC, prévoyant un recours à l'arbitrage ou à un examen de l'Office des transports du Canada.

Le Comité souscrit à l'interprétation de la LMC par la Cour d'appel fédérale et estime qu'il serait inopportun de modifier la loi pour permettre la révision de ces contrats en fonction des conditions économiques.

Biens immobiliers fédéraux

Achat, aliénation et échange

Recommandation 5.8

Tous les biens immobiliers jugés par les APC excédentaires aux activités portuaires décrites à l'article 28(2) de la LMC devraient être transférés à une valeur nominale de l'annexe B à l'annexe C des lettres patentes de chaque APC.

Recommandation 5.9

Les procédures de demande et d'approbation pour l'achat, l'aliénation et l'échange de biens immobiliers fédéraux devraient être simplifiées et rationalisées afin que les APC puissent effectuer ces opérations dans un délai raisonnable.

Recommandation 5.10

Le sous-alinéa 46(1)b)(i) de la LMC devrait être modifié afin de permettre aux APC d'échanger des biens immobiliers fédéraux contre des biens immobiliers non fédéraux dont la valeur marchande est comparable ou supérieure.

La procédure d'approbation pour l'achat, l'aliénation et l'échange de biens immobiliers fédéraux gérés par les APC est à ce point complexe et fastidieuse que celles-ci hésitent beaucoup à se lancer dans ce genre de transaction. Ce problème est aggravé par le fait que les APC n'ont pas le droit de conserver les produits de la vente, ce qui ne les incite guère à envisager ce type de transactions. En revanche, les APC optent fréquemment pour la location des biens immobiliers excédentaires, ce qui n'est pas toujours la solution commerciale la plus avantageuse.

L'article 44(6) de la LMC stipule qu'une Administration portuaire ne peut gérer, occuper et détenir que les immeubles et les biens immobiliers qui sont mentionnés dans ses lettres patentes. L'annexe B des lettres patentes d'une APC donne la liste des terrains qui sont des biens immobiliers fédéraux, alors que l'annexe C donne la liste des terrains non fédéraux. Dans les faits, lorsque le gouvernement du Canada a créé les APC, la plupart des biens immobiliers se sont retrouvés dans l'annexe B.

Pour être conformes à l'article 44, toutes les transactions relatives aux biens immobiliers fédéraux sont sujettes à la délivrance de lettres patentes supplémentaires qui doivent être approuvées par le ministre. La procédure d'approbation et les obligations liées à chaque transaction foncière diffèrent

selon qu'il s'agit d'un achat, d'une vente ou d'un échange. La complexité de la procédure d'approbation et les dispositions d'autres lois et règlements empêchent les APC de boucler ces transactions dans des délais raisonnables. C'est pourquoi il faudrait que le gouvernement du Canada modifie la LMC pour accélérer les transactions immobilières.

Produits de la vente

Recommandation 5.11

Tous les produits qu'une APC retire de l'aliénation d'un bien immobilier fédéral sous sa gestion devraient être versés dans un fonds de fiducie ou un fonds distinct pour que l'APC puisse les réinvestir dans ses infrastructures.

Avant l'entrée en vigueur de la LMC, les administrations portuaires conservaient les produits de la vente des terrains portuaires selon certaines conditions. À l'heure actuelle, les APC ne sont guère disposées à céder des biens immobiliers excédentaires ou à conclure des transactions qui durent depuis des années, ceci en raison du temps et des investissements requis et parce qu'elles ne peuvent pas conserver les produits de la vente ni réclamer au gouvernement du Canada le remboursement des coûts administratifs s'y rapportant.

Lorsque des ministères vendent des biens immobiliers fédéraux qu'ils administrent, les produits sont versés au Trésor public. Il existe un moyen qui leur permet de récupérer une partie ou la totalité de ces produits auprès du Conseil du Trésor, mais il n'existe aucun mécanisme comparable pour les APC.

L'AAPC a demandé que l'article 46 de la LMC soit révisé pour permettre à une APC de conserver les produits de la vente des biens immobiliers fédéraux dans le but de réinvestir dans les installations portuaires. L'AAPC est d'avis que si l'on permet aux APC de conserver les produits à cette fin, cela leur permettra de développer leurs activités et d'améliorer leurs infrastructures en accord avec leur mandat de gestion. Cela favorisera également l'aménagement d'un réseau portuaire national efficace et concurrentiel, ce qui est conforme à la Politique maritime nationale.

De nombreux intervenants sont favorables au fait que les ports puissent conserver les produits de la vente des biens immobiliers fédéraux. Ils stipulent toutefois que ces fonds doivent servir à l'amélioration des infrastructures et non pas à compenser les dépenses d'exploitation.

Environnement

Responsabilité

Recommandation 5.12

Ni les APC, ni leurs administrateurs ou leurs gestionnaires ne devraient être tenus responsables des conditions environnementales qui existaient avant la création des APC. Le gouvernement du Canada devrait se porter garant des APC, des administrateurs et des gestionnaires pour les réclamations découlant de ces conditions.

En vertu de l'article 62 de la LMC, le gouvernement du Canada a adopté le *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*. Ce règlement interdit tout acte ou omission dans le port ayant ou risquant d'avoir des effets qui, notamment, « compromet[tent] la sécurité ou la santé des personnes se trouvant dans le port », « cause[nt] une nuisance », « cause[nt] des dégâts matériels » et « [ont] des conséquences néfastes sur la qualité du sol, de l'air ou de l'eau », sauf autorisation expresse. Parmi les autres lois sur l'environnement qui concernent les APC, il faut mentionner la *Loi sur les pêches*, la *Loi sur les océans* et la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*.

Les conseils d'administration des APC ont des responsabilités et des obligations fiduciaires et juridiques semblables à celles d'une société du secteur privé en vertu de l'article 22(1) de la LMC. Pour s'acquitter de leurs fonctions, les administrateurs doivent s'assurer que les autorisations ou les interdictions appropriées sont rigoureusement appliquées aux activités qui se déroulent sur les terrains ou dans les eaux navigables du port.

Certains conseils d'administration des APC ont obtenu des avis juridiques et ont déclaré craindre qu'en vertu du régime législatif et réglementaire en vigueur, ils risquent, comme les APC, d'être tenus responsables du rejet d'effluents dans un port ou d'autres impacts environnementaux en zone portuaire. Les APC souhaitent que des modifications soient apportées à la LMC pour que ni les APC, ni leurs administrateurs et gestionnaires ne soient tenus responsables des problèmes environnementaux qui existaient avant leur création. Lorsque le gouvernement du Canada a été impliqué dans des activités entraînant des risques environnementaux, il est alors déraisonnable et improductif que les APC et leurs administrateurs ou gestionnaires soient tenus responsables des conséquences de telles actions.

Informations relatives à l'environnement

Recommandation 5.13

Le gouvernement du Canada devrait assumer le coût qui se rattache à l'identification, à la surveillance et au signalement des risques environnementaux qui existaient au moment où il a créé les APC.

Recommandation 5.14

Les APC devraient assumer le coût qui se rattache à la mise à jour des informations concernant les risques environnementaux apparus depuis l'établissement des APC.

En vertu de la Politique du Conseil du Trésor sur l'environnement relatif aux biens immobiliers, Transports Canada doit s'assurer que des données sont recueillies sur les risques environnementaux relatifs aux biens faisant partie de son portefeuille. Une APC est investie du pouvoir d'accorder des servitudes ou des licences pour des services publics ou des services sur des biens immobiliers fédéraux gérés par elle. Actuellement, rien n'oblige les APC à recueillir des informations sur les risques environnementaux relatifs aux biens immobiliers fédéraux dont elles assurent la gestion.

Transports Canada propose de modifier la LMC pour obliger les APC à recueillir des informations sur les risques environnementaux relatifs aux biens immobiliers fédéraux.

En revanche, l'AAPC affirme que les APC n'ont pas été en mesure de fournir à Transports Canada un inventaire des déversements causés par des tiers sur les terrains de l'État, et ce, en raison du grand nombre de tuyaux appartenant à la fois à des organismes publics et privés qui déversent des effluents non traités dans les ports, sans compter le manque d'information sur leur existence. Si les APC, leurs administrateurs et gestionnaires risquent d'être tenus responsables des impacts environnementaux, ils n'ont alors aucune raison de vouloir recueillir de telles informations. Si le gouvernement du Canada a été impliqué dans des activités entraînant des risques environnementaux avant la création des APC, c'est alors à lui d'assumer le coût de collecte et de mise à jour de ces informations. Les APC doivent prendre en charge le coût de la mise à jour des données sur les risques environnementaux qui existent depuis qu'elles sont devenues responsables de la gestion des biens immobiliers.

Fusions d'Administrations portuaires canadiennes

Recommandation 5.15

La LMC devrait être modifiée pour autoriser les fusions d'APC lorsque l'entité qui en résulte répond aux objectifs de la Politique maritime nationale et de l'article 8(1) de la LMC. La procédure de fusion devrait faire en sorte que tous les intervenants concernés participent à la décision finale d'intégrer ou de fusionner des APC.

L'AAPC a recommandé de modifier la LMC pour permettre aux APC de fusionner, à la condition qu'une telle alliance soit étayée par une analyse de rentabilité réaliste et convaincante. L'Administration portuaire de Vancouver a proposé que la LMC prévoie des fusions ou le partage de différents types d'activités entre des APC (p. ex. la planification stratégique) pour leur permettre de mieux faire face à la concurrence, en particulier celle des ports américains.

En dépit de la recommandation de l'AAPC, l'Administration portuaire de Fraser River et ses partenaires se sont dits préoccupés par l'idée de fusionner les ports de la vallée du Bas-Fraser en C.-B. qui se sont déclarés satisfaits de la structure actuelle des ports. En outre, les exploitants de terminaux et les usagers des ports craignent en général que ces fusions n'éliminent la concurrence

souhaitée par les expéditeurs et déclarent que toute idée de fusion doit faire l'objet de consultations publiques.

Gouvernance

Recommandation 5.16

Pour nommer les administrateurs des APC, le ministre devrait désigner des personnes inscrites sur la liste des candidats recommandés par le comité de mise en candidature des usagers. Au cas où le comité proposerait un nombre insuffisant de candidats, le ministre pourrait désigner toute autre personne qualifiée.

Recommandation 5.17

La LMC devrait être modifiée pour permettre à une personne qui est administrateur, gestionnaire ou employé d'un usager, de faire partie du conseil d'administration d'une APC.

Le Comité a voulu répondre aux préoccupations des usagers qui souhaitent que les candidats les mieux qualifiés soient nommés au sein du conseil d'administration pour défendre leurs intérêts. Le nombre d'administrateurs qui siègent au conseil d'une APC est fixé dans ses lettres patentes et varie de sept à onze. À l'exception de Vancouver (neuf), les APC ont un conseil d'administration composé de sept personnes.

Selon l'article 14(1) de la LMC, le gouverneur en conseil nomme un administrateur proposé par le ministre; les municipalités mentionnées dans les lettres patentes nomment un administrateur; les provinces mentionnées dans les lettres patentes nomment un ou deux administrateurs, selon ce que prévoient celles-ci; le gouverneur en conseil nomme les autres candidats proposés par le ministre en consultation avec les utilisateurs de son choix ou par les catégories d'utilisateurs mentionnées dans les lettres patentes. Certaines personnes ne peuvent être nommées administrateurs, notamment les représentants élus, les non-résidents et les administrateurs, les gestionnaires ou les employés des usagers d'un port.

L'AAPC est en accord avec les critères existants sur la composition du conseil des APC. Les armateurs et de nombreux

expéditeurs préfèrent néanmoins que la majorité des nominations soient faites directement par les usagers des APC. De nombreux intervenants souhaitent que les usagers siègent aux conseils des APC, comme cela est autorisé pour la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le Comité ne voit aucune raison pour laquelle les candidats aux postes d'administrateur des APC ne pourraient pas être des représentants dûment qualifiés des usagers. Il y a quantité d'avantages à avoir des personnes expérimentées et averties au sein d'un conseil, surtout dans le cas des plus petits ports où il se peut que le bassin de candidats ne soit pas très important. Les lettres patentes des APC contiennent des directives sur les conflits d'intérêts qui devraient suffire à apaiser les inquiétudes à cet égard.

Chapitre 6

Recommandations relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent

L'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent préoccupe autant les intervenants que le Comité. La commercialisation de la gestion et de l'exploitation de la portion canadienne de la Voie maritime, réalisée en 1998 en vertu de la LMC, a remporté un succès retentissant, si l'on en croit la grande majorité des mémoires que le Comité a reçus. La direction et le personnel de la Voie maritime ont acquis une culture d'entreprise inspirée du secteur privé, ce qui s'est traduit par de plus grandes économies. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a amélioré son plan d'affaires quinquennal afin de réaliser des économies et de réduire

La commercialisation de la gestion et de l'exploitation de la portion canadienne de la Voie maritime, réalisée en 1998 en vertu de la LMC, a remporté un succès retentissant, si l'on en croit la grande majorité des mémoires que le Comité a reçus.

ses effectifs. Les hausses des péages ont été maintenues en deçà des niveaux prévus. Les frais d'investissement et de renouvellement des actifs ont été maintenus en deçà de la limite de 125 millions de dollars fixée par le plan d'affaires quinquennal. Le gouvernement du Canada n'a pas eu à contribuer financièrement à l'exploitation de la Voie maritime au cours des cinq premières années de la commercialisation.

La gestion de l'organisme s'est avérée efficace, si l'on en croit les utilisateurs du Système et leurs gestionnaires. Les membres du conseil d'administration apportent à la CGVMSL une vaste expérience des affaires,

en particulier dans le secteur maritime. D'autres segments de l'industrie considèrent ce modèle de gestion comme un exemple très convaincant.

Emplacement du siège social

Recommandation 6.1

L'article 97(2) de la LMC devrait être modifié pour permettre au conseil d'administration de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent d'implanter son siège social là où il le juge approprié, dans une optique commerciale et opérationnelle.

Plusieurs intervenants ont mentionné que l'obligation de maintenir à Cornwall (Ontario) le siège social de la Corporation limite sa capacité à exploiter la Voie maritime avec le maximum d'efficacité et de rentabilité. Le Comité en convient et ne voit aucune justification commerciale ou pratique à cet état de fait.

Contrôle d'application

Recommandation 6.2

La partie 4 de la LMC devrait être réexaminée pour s'assurer qu'elle contient des dispositions plus viables et efficaces sur le plan économique quant à la rétention, aux garanties

et à la libération des navires accusés d'avoir commis des infractions à la LMC.

La partie 4 de la LMC traite du contrôle d'application des règlements régissant la Voie maritime et prévoit des recours maritimes standards comme la saisie d'un navire et de sa cargaison par l'entremise des tribunaux. Or, ces pratiques peuvent coûter très cher aux propriétaires d'un navire, de même qu'à la CGVMSL, et peuvent entraîner de longs retards pendant que les procédures doivent franchir toutes les étapes du système judiciaire. Ce type de régime d'application peut convenir aux plus graves infractions ou aux fautes impliquant des propriétaires difficiles à identifier. Cependant, pour des cas d'infraction mineure, il semble que ce système soit inutilement lourd. La plupart des usagers de la Voie maritime sont d'avis qu'une procédure administrative moins coûteuse et plus expéditive pourrait être mise en place.

La CGVMSL a créé un Comité d'examen interne chargé de traiter les nombreuses infractions qui sont commises chaque année au règlement. Les amendes sont généralement minimales et la plupart des infractions ont trait à une vitesse excessive ou à un tirant d'eau excessif. Des protocoles d'entente sur ces questions ont été

signés avec l'Association des armateurs canadiens et la Fédération maritime du Canada. La procédure a donné de bons résultats depuis quatre ans, mais elle ne peut s'appliquer aux usagers qui ne sont pas membres de ces organismes. C'est pourquoi il faudrait réexaminer les dispositions d'application que contient la partie 4 de la LMC.

Publication des avis

Recommandation 6.3

L'article 83(2) de la LMC devrait être modifié pour se lire ainsi :

La société est tenue de faire publier un avis *sur son site Web* ou dans un journal à grand tirage de chacune des villes mentionnées dans l'entente, au moins 30 jours avant l'assemblée donnant l'heure, le lieu et la date de celle-ci et portant que la partie de ses états financiers qui concerne celles de ses activités qui sont liées à la Voie maritime est mise à la disposition du public à son établissement commercial principal pour consultation. (*modification en surbrillance*)

Chapitre 7

Recommandations relatives aux ports publics

Recommandation 7.1

Le gouvernement du Canada devrait s'assurer que le Fonds de cession des ports autorise la poursuite du processus de transfert des ports publics aux gouvernements provinciaux, aux municipalités, aux organismes d'intérêt local ou à des intérêts privés.

Recommandation 7.2

Le gouvernement du Canada devrait collaborer avec les gouvernements provinciaux et les encourager à prendre le contrôle des ports publics qu'ils jugent importants pour les entreprises de la région et, par conséquent, pour l'économie locale, provinciale et nationale.

De nombreux ports publics accueillent des navires canadiens et étrangers et jouent un rôle important à l'échelle régionale, provinciale et même nationale.

Recommandation 7.3

Une APC ne devrait pas prendre le contrôle d'un port public ou fusionner avec lui sans :

- avoir consulté les gouvernements provinciaux et municipaux et les usagers concernés;
- maintenir le niveau de productivité et de souplesse ainsi que les coûts d'exploitation que peut supporter le port public concerné.

En 2000, les ports canadiens autres que les APC ont manutentionné 44 % du trafic maritime total en tonnage¹. De nombreux ports publics accueillent des navires canadiens et étrangers et jouent

¹ Ce qui englobe les ports sous la responsabilité de Pêches et Océans Canada, des gouvernements provinciaux et municipaux et d'installations privées, de même que les ports qui restent sous le contrôle de Transports Canada (*Les transports au Canada en 2001 – Rapport annuel*, p. 79).

un rôle important à l'échelle régionale, provinciale et même nationale. Pour que les ports publics puissent continuer à soutenir efficacement les intérêts locaux, provinciaux et nationaux, le gouvernement du Canada doit élaborer une politique qui garantira l'utilisation efficace des ports publics. La LMC omet de reconnaître leur contribution à l'économie. Le gouvernement ne s'est pas encore départi d'un certain nombre de ports publics et il a généralement mis leur entretien en suspens.

La Politique maritime nationale de 1995 définit la position de l'État sur les ports publics. Certains de ces ports devaient être cédés aux gouvernements provinciaux, aux municipalités, aux organismes d'intérêt local, à des intérêts privés ou à d'autres groupes grâce à un Fonds fédéral de cession des ports d'une valeur de 125 millions de dollars. Le gouvernement espérait que des intérêts provinciaux et locaux assureraient la gestion des ports publics cédés, offrant ainsi de meilleurs services à moindres coûts en se concentrant essentiellement sur les besoins des communautés locales. Le gouvernement a prorogé le programme de cession des ports, qui devait à l'origine prendre fin le 31 mars 2002, jusqu'au 31 mars 2003, date à laquelle Transports Canada devait

analyser l'évolution du programme et ses options au sujet des ports n'ayant pas encore été cédés. Le montant du Fonds de cession des ports a ultérieurement été porté à 170 millions de dollars. Au 31 mars 2003, 446 des 549 ports avaient été cédés, démolis ou déclassés. Sur les 103 ports restants, 71 sont des ports régionaux et locaux et 32, des ports éloignés.

En guise de réponse au programme de cession du gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec a mis l'accent sur l'importance des ports en général, et des ports publics en particulier, ainsi que sur leur impact sur l'économie provinciale. Son intention est de veiller à ce que les ports publics et les APC collaborent pour servir au mieux les intérêts de tous les intervenants. Un forum composé de représentants du gouvernement du Québec et de l'industrie du transport maritime a été mis sur pied pour entre autres assurer l'utilisation efficace et homogène de nombreux ports publics et APC jugés importants pour l'économie du Québec. Le plan du gouvernement du Québec a été élaboré en fonction des objectifs de la LMC et pour s'assurer que les ports publics touchés sont bien entretenus et bénéficient d'une aide suffisante. L'objectif final est de faire en sorte qu'ils continuent de contribuer au

développement des entreprises et des municipalités qui en dépendent et qu'ils assurent un accès sûr et efficace à des services de transport maritime nationaux et internationaux.

Pour atteindre les objectifs de la LMC, il est indispensable que le Fonds de cession des ports continue d'exister et que le gouvernement du Canada privilégie l'élaboration de politiques par ou avec les gouvernements provinciaux qui ont manifesté un intérêt pour l'organisation et l'exploitation des ports publics situés à l'intérieur de leurs territoires.

Recommandation 7.4

Le gouvernement du Canada devrait continuer d'assurer l'entretien des infrastructures des ports publics, notamment les terrains et bâtiments, le dragage et les aides à la navigation, jusqu'à leur cession effective.

On a signalé à l'attention du Comité que les ports publics en instance de

cession sont mal entretenus. De plus, les provinces et les usagers sont nombreux à se préoccuper de l'absence d'une politique prévoyant le maintien et le renforcement du rôle des ports publics comme facteurs de croissance économique.

Recommandation 7.5

Le gouvernement du Canada devrait continuer à exercer son autorité en matière d'environnement, de navigation, de trafic et de sécurité dans tous les ports publics, y compris ceux qui ont été cédés.

L'Association des pilotes maritimes du Canada (Atlantique) affirme que les ports publics cédés font appel à des entreprises privées pour réaliser des sondages bathymétriques. Des problèmes de sécurité risquent de surgir lorsque les ports publics omettent de transmettre les résultats de ces sondages, ce qui empêche la mise à jour des cartes marines. La société Impériale a soulevé des objections analogues.

Chapitre 8

Recommandations relatives au pilotage

La partie 7 de la LMC ne traite que de certains amendements à la *Loi sur le pilotage*. Le mandat du Comité est donc limité, en ce qui concerne le pilotage, à l'examen de ces amendements. Le Comité formule d'autres remarques sur les activités de pilotage dans la section des Observations du présent rapport (*voir chapitre 10*).

La partie 7 de la LMC ne traite que de certains amendements à la *Loi sur le pilotage*. Le mandat du Comité est donc limité, en ce qui concerne le pilotage, à l'examen de ces amendements.

Les intervenants ont formulé des observations devant le Comité au sujet du régime de dernières offres introduit par l'article 15.2 de la *Loi sur le pilotage*, qui dit ceci :

15.2(1) Chaque partie au contrat est tenue de faire parvenir à l'arbitre – ainsi qu'à la partie adverse – sa dernière offre sur toutes

les questions qui demeurent en litige, dans les cinq jours suivant la date à laquelle il en est saisi.

- (2) L'arbitre dispose d'un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle elles lui sont soumises pour choisir l'une ou l'autre des dernières offres dans son intégralité.

Arbitrage

Recommandation 8.1

La *Loi sur le pilotage* devrait être amendée pour y incorporer une disposition analogue à l'article 164(1) de la *Loi sur les transports au Canada* en ce qui concerne la demande de renseignements complémentaires par un arbitre.

(3) La dernière offre choisie par l'arbitre est définitive et obligatoire et est incorporée au contrat de louage de services renouvelé, lequel prend effet à la date d'expiration du contrat précédent.

(4) Les honoraires du médiateur ou de l'arbitre sont à la charge des parties au contrat en parts égales.

De nombreux intervenants craignent que les dispositions en vigueur sur l'autonomie financière des administrations de pilotage et la tarification juste et raisonnable des services de pilotage soient inconciliables. En particulier, l'absence de transparence des données et l'absence d'une définition d'autonomie consacrent pratiquement l'application de hausses tarifaires perpétuelles et potentiellement injustifiées. Les intervenants ont proposé de modifier l'article 15.2 de la *Loi sur le pilotage* pour autoriser un arbitre à demander aux parties les renseignements complémentaires qu'il juge utiles pour la procédure d'arbitrage. *La Loi sur les transports au Canada* prévoit une procédure d'arbitrage détaillée, et le paragraphe 164(1) de cette loi confère à un arbitre de vastes pouvoirs lui permettant de demander des renseignements complémentaires, sauf lorsque les parties conviennent d'exclure ou de limiter ces renseignements.

Composition des conseils d'administration des Administrations de pilotage

Recommandation 8.2

La procédure de sélection des membres des conseils des Administrations de pilotage devrait être officialisée pour consacrer l'usage actuel qui consiste à sélectionner les administrateurs de telle manière que chaque conseil compte au moins deux membres représentant chacun des groupes suivants : l'industrie des transports, les pilotes et le grand public. La *Loi sur le pilotage* devrait aussi contenir une disposition sur « les connaissances et l'expérience », laquelle devrait s'inspirer des paragraphes 15(1) et (2) de la LMC.

Mentionnant des inquiétudes sur l'équité et l'équilibre, certains intervenants, en particulier les représentants des groupes d'utilisateurs, pensent que la définition, la composition et les responsabilités des conseils d'administration des Administrations de pilotage doivent être clarifiées. Les intervenants croient aussi qu'avec un plus grand nombre de représentants des usagers, des décisions à caractère plus commercial seraient prises, et ce, en fonction d'une meilleure connaissance de l'industrie maritime.

Chapitre 9

Recommandation relatives aux traversiers

Recommandation 9.1

Lorsque des gares maritimes appartenant au gouvernement du Canada doivent être cédées ou louées ou que des baux doivent être renouvelés, elles devraient être cédées ou louées aux APC locales ou à des organismes analogues de façon à permettre un accès juste et équitable à tous les exploitants de traversiers de bonne foi. Aucun exploitant de traversiers ne devrait bénéficier d'une situation de monopole.

La LMC contient des dispositions concernant les services de traversier

La LMC contient des dispositions concernant les services de traversier qui sont du ressort de Marine Atlantique SCC.

qui sont du ressort de Marine Atlantique SCC. La LMC prévoit le maintien des services garantis par la Constitution et la prestation de « services analogues » sur d'autres

routes. Le principal pourvoyeur de services doit être le secteur privé, moyennant l'aide financière du gouvernement du Canada au besoin, ainsi que les gouvernements provinciaux ou d'autres parties intéressées et qualifiées. En général, on a jugé que ce processus donnait des résultats concluants, et les intervenants préconisent le maintien de cette politique.

Un élément de discordance a trait aux « sites » des traversiers, c'est-à-dire les ports et les gares maritimes qu'utilisent les services de traversier. Les tenants de la cession de ces installations aux exploitants de traversiers font état de la nécessité d'investissements importants pour assurer le maintien ou l'amélioration des services. Les opposants craignent la création de monopoles exercés par le contrôle des gares maritimes. Le Comité

est d'avis que, pour encourager l'innovation et la concurrence dans les services de traversier, le gouvernement du Canada devrait faire en sorte qu'il y ait accès juste et équitable des ports et des gares de traversiers en faveur des exploitants existants et éventuels. Ceci permettrait la concrétisation des politiques de commercialisation enchâssées dans la LMC.

Chapitre 10

Observations

Les intervenants ont présenté au Comité de nombreux arguments bien étayés qui ne relèvent pas directement des articles de la LMC qui traitent des APC, de la Voie maritime, des ports publics et des services de pilotage et de traversier. Le Comité estime que ces arguments revêtent une grande importance pour

l'atteinte des objectifs de la Politique maritime nationale et de la LMC. Le comité suggère respectueusement au gouvernement du Canada de réfléchir sérieusement aux observations qui suivent.

Le Comité estime que ces arguments revêtent une grande importance pour l'atteinte des objectifs de la Politique maritime nationale et de la LMC. Le comité suggère respectueusement au gouvernement du Canada de réfléchir sérieusement aux observations qui suivent.

Politique nationale des transports

Observation n° 1

Le gouvernement du Canada devrait clairement s'engager à promouvoir l'industrie du transport maritime en l'intégrant et en la reconnaissant mieux dans la *Loi sur les transports au Canada*.

Le Comité partage l'avis des intervenants qui affirment qu'il est d'une importance cruciale que le gouvernement du Canada reconnaisse :

- que le transport maritime est un instrument économique et environnemental stratégique pour le Canada;
- que seul le gouvernement du Canada peut assumer le leadership nécessaire pour encourager et faciliter la collaboration entre les intervenants du secteur du transport maritime (sans oublier les gouvernements provinciaux et municipaux). Pour construire sur les fondements créés par la Politique maritime nationale et la *Loi maritime du Canada*, une telle collaboration doit impliquer les ministères fédéraux responsables de l'industrie et du commerce international.
- que l'industrie du transport maritime et les infrastructures connexes font partie intégrante de l'économie du Canada et contribuent considérablement au bien-être de tous les Canadiens. Les investissements dans le transport maritime devraient être planifiés et engagés de manière à préserver et améliorer notre qualité de vie.
- que le gouvernement du Canada de concert avec l'industrie maritime réalisent la Politique maritime nationale en tenant compte de

l'interdépendance des secteurs du transport maritime et de la production industrielle. En premier lieu, le gouvernement du Canada devrait reconnaître l'importance stratégique nationale des infrastructures portuaires, de la Voie maritime, des activités de dragage et d'autres services pour l'industrie du transport maritime et investir en conséquence.

Observation n° 2

Le gouvernement du Canada devrait créer une conjoncture progressiste favorisant les investissements privés et publics ainsi que des solutions de financement novatrices.

Tous les paliers de gouvernement, de concert avec les dirigeants du secteur privé, doivent travailler à l'élimination d'obstacles institutionnels qui entravent ou qui retardent sérieusement la mise en place de mesures d'encouragement à l'investissement.

La Voie maritime du Saint-Laurent

Observation n° 3

L'avenir de la Voie maritime dépend du leadership du gouvernement du Canada et de l'engagement de tous les intervenants, notamment des provinces, afin de déterminer si cette infrastructure

doit continuer d'être un élément indispensable du futur réseau de transport de notre pays.

La Voie maritime est en service depuis près de 50 ans. Durant cette période, des navires nationaux et étrangers y ont transporté des milliards de tonnes de marchandises jusqu'au cœur industriel de l'Amérique du Nord. Des industries, des ports et des collectivités dépendent de la Voie maritime pour leurs services de transport et leur subsistance.

Depuis dix ans, plusieurs facteurs ont eu un impact sur l'exploitation de la Voie maritime, notamment les suivants :

- Les changements de modes d'expédition dans la Voie maritime, les Grands Lacs et au cœur de l'Amérique du Nord. Le commerce du blé canadien a connu un important revirement des ventes de la Russie et de l'Europe vers l'Asie, et la majorité des exportations de blé sont désormais expédiées vers les ports de la côte Ouest au détriment de la Voie maritime. L'industrie sidérurgique canadienne utilise aujourd'hui moins de charbon et de minerai de fer que par le passé en raison de nouvelles technologies, comme les installations de refusion et l'utilisation des mitrilles d'acier

comme source de matières premières, ce qui entraîne une baisse encore plus importante du trafic sur la Voie maritime.

- Alors que les marchandises conteneurisées constituent le secteur du commerce international qui connaît la plus forte croissance, la Voie maritime n'en bénéficie pas. À l'heure actuelle, la quasi-totalité du trafic conteneurisé est transportée à destination et en provenance du cœur de l'Amérique du Nord par la route ou par le train. Certaines marchandises en vrac classiques, comme les céréales, le bois d'œuvre, les produits agricoles et les pâtes et papiers, sont aujourd'hui transformées en produits à valeur ajoutée adaptés au transport conteneurisé.
- La Voie maritime est aujourd'hui seulement utilisée à 50 % de sa capacité et rien ne laisse présager une éventuelle hausse du trafic sans d'importantes réformes politiques. Certains paramètres du principe de l'utilisateur payeur ont eu pour effet de majorer les coûts d'exploitation des navires au Canada par rapport à d'autres modes de transport. La baisse du trafic se traduit par une majoration des coûts, laquelle

entraîne la migration des marchandises vers les ports des États-Unis ou des transferts modaux. Les péages de la Voie maritime, les droits de service de la Garde côtière et les droits de déglacement ne sont que quelques exemples de facteurs qui contribuent à cette augmentation des coûts.

- Dans le premier plan d'activités quinquennal de la CGVMSL, récemment créé, les coûts de renouvellement des actifs se chiffraient à environ 125 millions de dollars, ce qui comprenait l'ensemble des dépenses d'entretien et d'investissement nécessaires à l'exploitation de la Voie maritime. Les coûts autorisés de renouvellement des actifs pour la période 2003-2004 à 2007-2008 se chiffrent à 170 millions de dollars, soit une hausse de 30 % par rapport au premier plan d'activités quinquennal. La CGVMSL estime que les coûts de renouvellement des actifs pour la période 2008-2013 se chiffreront à environ 330 millions de dollars.
- Depuis 20 ans, les compagnies maritimes qui évoluent sur le marché international ont augmenté la taille de leurs navires afin de réaliser des

économies d'échelle pour leurs clients. Ainsi, un moins grand nombre de navires empruntent la Voie maritime, en raison des limites de largeur et de tirant d'eau.

La Voie maritime se trouve aujourd'hui à la croisée des chemins. Pour être fructueuses, les initiatives de l'État en lien avec la Voie maritime doivent faire appel aux intervenants, notamment les gouvernements provinciaux et municipaux, de même que les partenaires des autres modes. La CGVMSL et les intervenants doivent continuer d'envisager des moyens novateurs d'utilisation de la Voie maritime.

Le U.S. Army Corps of Engineers a proposé la réalisation d'une étude à long terme pour déterminer l'utilisation future de la Voie maritime. Même si la portée de cette étude a été considérablement réduite, on se questionne toujours à savoir si le gouvernement du Canada doit y participer à titre bilatéral comme l'ont suggéré de nombreux intervenants. Le Comité est d'avis qu'avant d'amorcer une telle étude, il faut commencer par reconnaître que la Voie maritime et l'industrie du transport maritime en général sont des éléments indispensables de notre politique nationale des transports actuelle et future.

Tableau 2
Avantages du transport maritime pour l'environnement

Index	Maritime	Ferroviaire	Routier
Consommation d'énergie	1	2,2	9,7
Émissions atmosphériques	1	1,4	7,6
Accidents	1	13,7	74,7
Déversements	1	10,0	37,5
Niveau de bruit	1	1,4	1,3

Source : Sodes et Saint-Laurent Vision 2000. Étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport de marchandises dans l'axe du Saint-Laurent, Annexe 1 (2001).

L'environnement

Observation n° 4

Le recours accru au transport maritime et son intégration au réseau multimodal sont sans doute le meilleur moyen de respecter l'engagement pris par le Canada de réduire ses émissions de gaz à effet de serre en adhérant au Protocole de Kyoto.

Les principaux axes routiers du Canada sont de plus en plus encombrés et la pollution qui en résulte est préjudiciable à l'environnement comme à la santé humaine. De plus, les coûts de développement et d'amélioration des réseaux routiers sont colossaux. Il serait possible, dans une certaine mesure, de réduire ces coûts en recourant davantage au transport maritime. La revitalisation des transports sur les canaux en Europe et l'augmentation du transport des marchandises par bateau

le long de la côte Est des États-Unis illustrent les initiatives prises pour réduire la circulation routière et tirer parti des avantages du transport maritime en faveur de l'environnement (*tableau 2*).

Droits de services maritimes

Observation n° 5

Le Comité partage l'avis des Commissions consultatives maritimes régionales et de la Coalition maritime et industrielle nationale au sujet de l'élimination des droits de services maritimes de la Garde côtière canadienne.

Observation n° 6

Le gouvernement du Canada devrait demeurer responsable du dragage des voies navigables jusqu'aux limites des APC et des ports publics et en assumer les coûts.

Le niveau d'activité dans les ports canadiens, le long des routes maritimes canadiennes et de la Voie maritime dépend de la densité du trafic maritime. Il baissera inmanquablement si les coûts d'utilisation de ces infrastructures augmentent. L'ensemble de la communauté maritime canadienne a conseillé au Comité d'appuyer le mémoire présenté le 26 août 2002 par les Commissions consultatives maritimes régionales et la Coalition maritime et industrielle nationale au sujet des droits de services maritimes de la Garde côtière canadienne. Bien que les droits de services maritimes soient imposés en vertu de la *Loi sur les océans*, le Comité est d'avis que cette question est également du ressort de l'article 4a) de la LMC. Le Comité souscrit à l'idée lancée par la communauté maritime canadienne à l'effet qu'il faut abolir les droits de services maritimes.

Sensibilisation du public au transport maritime

Observation n° 7

Le gouvernement du Canada et d'autres intervenants devraient sensibiliser le public à l'importance du rôle joué par les infrastructures maritimes et par l'industrie du transport maritime dans l'économie nationale.

À travers le Canada, les intervenants ont fait valoir que les activités de transport maritime et leur importance dans l'économie canadienne sont pratiquement inconnues du public. L'industrie du transport maritime contribue dans une large mesure aux économies nationale, provinciales et municipales d'un océan à l'autre. Le gouvernement du Canada devrait aider à améliorer l'image du transport maritime dans l'opinion publique et sensibiliser la population à son importance (p. ex. une Journée maritime nationale).

Coopération intergouvernementale

Observation n° 8

La coopération intergouvernementale pour favoriser la croissance de l'industrie du transport maritime requiert le leadership et le support du gouvernement du Canada.

Tous les paliers de gouvernement doivent favoriser le développement de l'industrie du transport maritime du Canada afin d'assurer la croissance de l'économie à l'échelle nationale, provinciale et municipale. Le gouvernement du Québec a déployé des efforts considérables afin de coordonner la prestation des services de transport maritime dans cette province. Le gouvernement du Canada devrait agir pour favoriser et resserrer la collaboration

entre tous les paliers de gouvernement. Par exemple, les intervenants ont déploré les régimes fiscaux complexes et redondants qui s'appliquent à l'industrie du transport maritime. Ils réclament la mise en place d'un régime uniforme d'imposition des propriétés foncières.

Sécurité

Observation n° 9

Il serait souhaitable que ce soit le gouvernement du Canada et non pas l'industrie du transport maritime qui prenne en charge les coûts de mise en œuvre des mesures de sécurité nationale.

L'Organisation maritime internationale s'occupe en permanence d'élaborer des lignes directrices de sécurité à l'intention de l'industrie du transport maritime. Les intervenants et le Comité souscrivent à l'adoption rapide de mesures de sécurité uniformes pour protéger les infrastructures de transport maritime du Canada conformément aux usages internationaux. Toutefois, le coût de l'ensemble des mesures de sécurité imposées dans l'intérêt des Canadiens après les attaques terroristes du 11 septembre 2001 devraient être pris en charge par le gouvernement du Canada. Par exemple, le gouvernement fédéral des États-Unis finance dans

une large mesure la sécurité dans les ports de mer en leur octroyant des subventions directes.

Pilotage

Observation n° 10

Le ministre des Transports a avalisé 21 recommandations découlant de l'examen des grandes questions de pilotage réalisé en septembre 1999. Il appartient maintenant au gouvernement du Canada de donner rapidement suite aux recommandations en suspens afin de rehausser la compétitivité de l'industrie du transport maritime, d'aider à atteindre les objectifs de la LMC et de la Politique nationale des transports.

L'article 157 de la LMC (qui modifie l'article 53(1) de la *Loi sur le pilotage*) prescrivait l'examen des questions de pilotage demeurées en suspens, notamment la désignation des zones de pilotage obligatoire, le processus de délivrance de brevets et certificats, les exemptions des navires, la formation, l'autonomie financière et la réduction des coûts. Au cours de cet examen, le ministre a été épaulé par l'Office des transports du Canada, qui a tenu des audiences en 1998 et en 1999 et a publié, en septembre 1999, un rapport contenant 21 recommandations. Le

ministre souscrit à ces recommandations et a ordonné qu'on y donne suite, ce qui a été fait dans la plupart des cas.

Toutefois, certaines recommandations importantes n'ont toujours pas été mises en application. Le Comité a reçu des observations d'armateurs domestiques particulièrement en ce qui a trait à la question des exemptions des capitaines qualifiés et au processus de délivrance des certificats de pilotage dans les régions de l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) et de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL). D'autres observations réclamaient un nouvel examen des questions de pilotage. Manifestement, d'importants enjeux, comme les suivants, demeurent :

- le champ d'application de la méthode de gestion des risques en matière de pilotage;
- l'élaboration d'une procédure visant à évaluer les compétences des capitaines, des officiers et des pilotes, et la qualité des services;
- le renforcement par l'APGL des conditions d'exemption des navires des services de pilotage obligatoire.

Les membres du Comité ont des points de vue divergents quant à la position des intervenants face à l'exemption des navires des services de pilotage obligatoire et du processus de délivrance des certificats de pilotage dans les régions de l'APL et de l'APGL. Le Comité se préoccupe en particulier du rapport qui existe entre les armateurs domestiques et les pilotes de l'APL, qui sont souvent marqués par la méfiance et l'incompréhension. Ces tensions sont hautement préjudiciables aux initiatives visant à moderniser et à améliorer de toute urgence l'efficacité du système de pilotage. Plus que jamais, il est essentiel que toutes les parties contribuent à la compétitivité du Saint-Laurent, du réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs, tout en continuant d'assurer la sécurité de la navigation.

Le Comité aimerait être en mesure de formuler des recommandations sur ces questions. Il appartient cependant au gouvernement du Canada de s'assurer que les administrations de pilotage donnent suite aux recommandations en suspens avalisées par le ministre.

Annexe A

Consultation des intervenants

Les administrations, organismes, organisations et personnes qui suivent ont présenté des mémoires écrits au Comité ou ont participé aux consultations du Comité. Pour obtenir des copies des mémoires sur CD-ROM, il suffit d'en faire la demande sur le site Web de Transports Canada.

-
- Administration de pilotage de l'Atlantique
 - Administration de pilotage des Grands Lacs
 - Administration de pilotage du Pacifique
 - Administration de pilotage des Laurentides
 - Administration portuaire de Belledune
 - Administration portuaire de Fraser River
 - Administration portuaire de Halifax
 - Administration portuaire de Hamilton
 - Administration portuaire de Montréal
 - Administration portuaire de Nanaimo
 - Administration portuaire de Port-Alberni
 - Administration portuaire de Prince-Rupert
 - Administration portuaire de Québec
 - Administration portuaire de Saint John
 - Administration portuaire de Thunder Bay
 - Administration portuaire de Toronto
 - Administration portuaire de Trois-Rivières
 - Administration portuaire de Vancouver
 - Administration portuaire de Windsor
 - Agence canadienne d'évaluation environnementale
 - Association canadienne des fabricants de produits chimiques
 - Association des administrations portuaires canadiennes
 - Association des armateurs canadiens
 - Association des armateurs du Saint-Laurent
 - Association des pilotes maritimes du Canada/Gilde de la marine marchande du Canada
 - Association des produits forestiers du Canada
 - Association internationale des débardeurs - Sections 269, 1341, et 1825 de Halifax
 - Atlantic Marine Pilots
 - B.C. Marine Pilots
 - B.C. Wharf Operators Association
 - Bay Ferries Limited
 - Bureau de la concurrence – Industrie Canada
 - Business Council of British Columbia
 - Canaan Shipping Company Ltd. and Modern Terminal Ltd.
 - Canadian Hay Association
 - Chamber of Shipping of British Columbia
 - Chambre de Commerce du Canada
 - Chambre de commerce du Halifax métropolitain
 - Chambre de commerce maritime
 - Chemin de fer Canadien Pacifique
 - Coal Association of Canada
 - Columbia Containers Ltd.
 - Commission canadienne du blé
 - Corporation de Delta
 - Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
 - Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent
 - Corporation des pilotes du Saint-Laurent central
 - Corporation Place du Canada
 - Council of Forest Industries
 - Council of Marine Carriers
 - Council of Tourism Associations of B.C.
 - District de North Vancouver
 - District de West Vancouver
 - District régional de Vancouver
 - Fédération canadienne des municipalités
 - Foerster, Martin & Dorothee and Ron & Deborah Simmons
 - Fording Inc.
 - Global Forage Alliance
 - Gorthon Lines
 - Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador

annexe A | CONSULTATION DES INTERVENANTS

- Grant's Landing Marina
- Great Lakes Marine Pilots
- Greater Vancouver Gateway Council
- Greater Vancouver Transportation Authority
- Halifax Shipping Association
- Hodgson, J.R.F. – Professeur invité, Université Dalhousie
- ILWU Canada – Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada
- ILWU Ship and Dock Foremen – Local 514
- Inglis, Tom E.
- Institut canadien des engrais
- Ircha, Professeur Michael C. – The Transportation Group, Université du Nouveau-Brunswick
- J.D. Irving, Limited
- Jonathan Seymour & Associates Inc.
- L'Association des chemins de fer du Canada
- L'Impériale
- La Fédération Maritime du Canada
- Limoges, Gail
- Logistec Corporation
- Manufacturiers et Exportateurs du Canada – Section de Colombie-Britannique
- Martin, Jim
- Ministère des Transports de l'Ontario
- Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
- Ministère des Transports du Québec
- Ministère des Transports et des Travaux publics de Nouvelle-Écosse
- Montship Inc.
- Municipalité régionale de Halifax
- New Brunswick Mining Association
- Noranda Inc./Falconbridge Limited
- North West Cruise Ship Association
- Nunavut – Ministère du Gouvernement communautaire et des Transports
- Océanex (1997) Inc.
- Office des transports du Canada
- Prince Rupert Grain Ltd.
- Provinces de l'Ouest : Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Manitoba
- Red River Basin Commission
- Ridley Terminals Inc.
- Rigel Shipping Canada Inc.
- Saskatchewan Pulse Growers
- Scotia Prince Cruises
- Shelton, Chris
- Slade, George
- Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)
- Southern Railway of British Columbia Limited
- Toronto Harbourfront Community Association
- TSI Terminal System Inc.
- Upper Lakes Group Inc.
- Vancouver Board of Trade
- Village de Belcarra
- Ville de Burnaby
- Ville de Nanaimo
- Ville de North Vancouver
- Ville de Port Alberni
- Ville de Port Moody
- Ville de Richmond
- Ville de Sorel-Tracy
- Ville de Vancouver – Bureau du directeur général
- Ville de Vancouver – Services d'ingénierie
- WESTAC – Western Transportation Advisory Council
- Western Canadian Shippers' Coalition
- Western Grain Elevator Association
- Western Marine Community
- Western Stevedoring Company Limited
- Westshore Terminals Ltd.
- Weyerhaeuser Company Limited
- Whaley, Steven Randall (navigation de plaisance)
- Wreck Beach Preservation Society
- Yarmouth Area Industrial Commission (Port of Yarmouth)

Le Comité a sillonné le Canada et a rencontré des intervenants de l'industrie du transport maritime dans les villes suivantes :

17 septembre 2002.....	St. John's
18-19 septembre.....	Halifax
20 septembre.....	Saint John
25 septembre.....	Montréal
26 septembre.....	Québec
7 octobre.....	Montréal
8-9 octobre.....	Toronto
10 octobre.....	Thunder Bay
11 octobre.....	Winnipeg
21-24 octobre.....	Vancouver
25 octobre.....	Prince Rupert
12-15 novembre.....	Ottawa



Annexe B

Liste des recommandations

chapitre 4 | RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Recommandation 4.1

Tel que suggéré par une vaste majorité d'intervenants, le Comité recommande l'ajout d'un préambule à la *Loi maritime du Canada* qui reconnaîtrait explicitement l'importance historique et actuelle du transport maritime pour notre patrimoine national, notre souveraineté et notre économie.

Recommandation 4.2

Étant donné l'évolution rapide des conditions affectant l'industrie maritime, l'article 144 de la LMC devrait être modifié afin de prévoir un examen de la loi tous les cinq ans.

Investissements du gouvernement du Canada dans les APC

Recommandation 5.1

Le gouvernement du Canada devrait investir dans les infrastructures des APC lorsque le montant de capital nécessaire dépasse la capacité d'une APC à le financer à même ses liquidités, comme c'est le cas actuellement, et après qu'un plan d'affaires supportant ces investissements a été approuvé par le ministère concerné.

Accès aux programmes de financement de l'État

Recommandation 5.2

Il y a lieu de clarifier l'article 25 de la LMC pour faire en sorte que les APC soient autorisées à se prévaloir des programmes offerts par le gouvernement du Canada à d'autres entreprises canadiennes.

Limites d'emprunt des APC

Recommandation 5.3

Les procédures de demande et d'approbation visant à hausser les limites d'emprunt devraient être simplifiées et rationalisées afin que les APC puissent réaliser leurs projets dans un délai raisonnable.

Options de financement

Recommandation 5.4

Le gouvernement devrait songer à d'autres modes de financement de nouvelles infrastructures portuaires comme les obligations exonérées d'impôt souvent utilisées aux États-Unis. Le gouvernement devrait également songer à autoriser un amortissement accéléré des investissements pour les infrastructures aménagées par le secteur privé dans les limites d'une APC.

Frais calculés sur les revenus bruts

Recommandation 5.5

Les frais payables au gouvernement fédéral devraient être calculés en pourcentage du revenu net d'une APC.

Paiements tenant lieu d'impôts fonciers

Recommandation 5.6

Lorsque le gouvernement du Canada continue d'être propriétaire de terrains dans les limites d'une APC, il devrait effectuer des paiements tenant lieu d'impôts fonciers sur les terrains qui lui appartiennent.

Droits et baux

Recommandation 5.7

La LMC devrait être modifiée pour exclure les frais de location de la définition des droits.

Achat, aliénation et échange des biens immobiliers fédéraux

Recommandation 5.8

Tous les biens immobiliers jugés par les APC excédentaires aux activités portuaires décrites à l'article 28(2) de la LMC devraient être transférés à une valeur nominale de l'annexe B à l'annexe C des lettres patentes de chaque APC.

Recommandation 5.9

Les procédures de demande et d'approbation pour l'achat, l'aliénation et l'échange de biens immobiliers fédéraux devraient être simplifiées et rationalisées afin que les APC puissent effectuer ces opérations dans un délai raisonnable.

Recommandation 5.10

Le sous-alinéa 46(1)b(i) de la LMC devrait être modifié afin de permettre aux APC d'échanger des biens immobiliers fédéraux contre des biens immobiliers non fédéraux dont la valeur marchande est comparable ou supérieure.

Produits de la vente des biens immobiliers fédéraux

Recommandation 5.11

Tous les produits qu'une APC retire de l'aliénation d'un bien immobilier fédéral sous sa gestion devraient être versés dans un fonds de fiducie ou un fonds distinct pour que l'APC puisse les réinvestir dans ses infrastructures.

Responsabilité environnementale

Recommandation 5.12

Ni les APC, ni leurs administrateurs ou leurs gestionnaires ne devraient être tenus responsables des conditions environnementales qui existaient avant la création des APC. Le gouvernement du Canada devrait se porter garant des APC, des administrateurs et des gestionnaires pour les réclamations découlant de ces conditions.

Informations relatives à l'environnement

Recommandation 5.13

Le gouvernement du Canada devrait assumer le coût qui se rattache à l'identification, à la surveillance et au signalement des risques environnementaux qui existaient au moment où il a créé les APC.

Recommandation 5.14

Les APC devraient assumer le coût qui se rattache à la mise à jour des informations concernant les risques environnementaux apparus depuis l'établissement des APC.

Fusions d'APC

Recommandation 5.15

La LMC devrait être modifiée pour autoriser les fusions d'APC lorsque l'entité qui en résulte répond aux objectifs de la Politique maritime nationale et de l'article 8(1) de la LMC. La procédure de fusion devrait faire en sorte que tous les intervenants concernés participent à la décision finale d'intégrer ou de fusionner des APC.

Gouvernance

Recommandation 5.16

Pour nommer les administrateurs des APC, le ministre devrait désigner des personnes inscrites sur la liste des candidats recommandés par le comité de mise en candidature des usagers. Au cas où le comité proposerait un nombre insuffisant de candidats, le ministre pourrait désigner toute autre personne qualifiée.

Recommandation 5.17

La LMC devrait être modifiée pour permettre à une personne qui est administrateur, gestionnaire ou employé d'un usager, de faire partie du conseil d'administration d'une APC.

Emplacement du siège social

Recommandation 6.1

L'article 97(2) de la LMC devrait être modifié pour permettre au conseil d'administration de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent d'implanter son siège social là où il le juge approprié, dans une optique commerciale et opérationnelle.

Contrôle d'application

Recommandation 6.2

La partie 4 de la LMC devrait être réexaminée pour s'assurer qu'elle contient des dispositions plus viables et efficaces sur le plan économique quant à la rétention, aux garanties et à la libération des navires accusés d'avoir commis des infractions à la LMC.

Publication des avis

Recommandation 6.3

L'article 83(2) de la LMC devrait être modifié pour se lire ainsi :

La société est tenue de faire publier un avis *sur son site Web* ou dans un journal à grand tirage de chacune des villes mentionnées dans l'entente, au moins 30 jours avant l'assemblée donnant l'heure, le lieu et la date de celle-ci et portant que la partie de ses états financiers qui concerne celles de ses activités qui sont liées à la Voie maritime est mise à la disposition du public à son établissement commercial principal pour consultation. (*modification en surbrillance*)

chapitre 7 | RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PORTS PUBLICS

Recommandation 7.1

Le gouvernement du Canada devrait s'assurer que le Fonds de cession des ports autorise la poursuite du processus de transfert des ports publics aux gouvernements provinciaux, aux municipalités, aux organismes d'intérêt local ou à des intérêts privés.

Recommandation 7.2

Le gouvernement du Canada devrait collaborer avec les gouvernements provinciaux et les encourager à prendre le contrôle des ports publics qu'ils jugent importants pour les entreprises de la région et, par conséquent, pour l'économie locale, provinciale et nationale.

Recommandation 7.3

Une APC ne devrait pas prendre le contrôle d'un port public ou fusionner avec lui sans :

- avoir consulté les gouvernements provinciaux et municipaux et les usagers concernés;
- maintenir le niveau de productivité et de souplesse ainsi que les coûts d'exploitation que peut supporter le port public concerné.

Recommandation 7.4

Le gouvernement du Canada devrait continuer d'assurer l'entretien des infrastructures des ports publics, notamment les terrains et bâtiments, le dragage et les aides à la navigation, jusqu'à leur cession effective.

Recommandation 7.5

Le gouvernement du Canada devrait continuer à exercer son autorité en matière d'environnement, de navigation, de trafic et de sécurité dans tous les ports publics, y compris ceux qui ont été cédés.

Arbitrage

Recommandation 8.1

La *Loi sur le pilotage* devrait être amendée pour y incorporer une disposition analogue à l'article 164(1) de la *Loi sur les transports au Canada* en ce qui concerne la demande de renseignements complémentaires par un arbitre.

Composition des conseils d'administration des Administrations de pilotage

Recommandation 8.2

La procédure de sélection des membres des conseils des Administrations de pilotage devrait être officialisée pour consacrer l'usage actuel qui consiste à sélectionner les administrateurs de telle manière que chaque conseil compte au moins deux membres représentant chacun des groupes suivants : l'industrie des transports, les pilotes et le grand public.

La *Loi sur le pilotage* devrait aussi contenir une disposition sur « les connaissances et l'expérience », laquelle devrait s'inspirer des paragraphes 15(1) et (2) de la LMC.

chapitre 9 | RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX TRAVERSIERS

Recommandation 9.1

Lorsque des gares maritimes appartenant au gouvernement du Canada doivent être cédées ou louées ou que des baux doivent être renouvelés, elles devraient être cédées ou louées aux APC locales ou à des organismes analogues de façon à permettre un accès juste et équitable à tous les exploitants de traversiers de bonne foi. Aucun exploitant de traversiers ne devrait bénéficier d'une situation de monopole.



Annexe C

Liste des observations

Politique nationale des transports

Observation n° 1

Le gouvernement du Canada devrait clairement s'engager à promouvoir l'industrie du transport maritime en l'intégrant et en la reconnaissant mieux dans la *Loi sur les transports au Canada*.

Observation n° 2

Le gouvernement du Canada devrait créer une conjoncture progressiste favorisant les investissements privés et publics ainsi que des solutions de financement novatrices.

La Voie maritime du Saint-Laurent

Observation n° 3

L'avenir de la Voie maritime dépend du leadership du gouvernement du Canada et de l'engagement de tous les intervenants, notamment des provinces, afin de déterminer si cette infrastructure doit continuer d'être un élément indispensable du futur réseau de transport de notre pays.

L'environnement

Observation n° 4

Le recours accru au transport maritime et son intégration au réseau multimodal sont sans doute le meilleur moyen de respecter l'engagement pris par le Canada de réduire ses émissions de gaz à effet de serre en adhérant au Protocole de Kyoto.

Droits de services maritimes

Observation n° 5

Le Comité partage l'avis des Commissions consultatives maritimes régionales et de la Coalition maritime et industrielle nationale au sujet de l'élimination des droits de services maritimes de la Garde côtière canadienne.

Observation n° 6

Le gouvernement du Canada devrait demeurer responsable du dragage des voies navigables jusqu'aux limites des APC et des ports publics et en assumer les coûts.

Sensibilisation du public au transport maritime

Observation n° 7

Le gouvernement du Canada et d'autres intervenants devraient sensibiliser le public à l'importance du rôle joué par les infrastructures maritimes et par l'industrie du transport maritime dans l'économie nationale.

Coopération intergouvernementale

Observation n° 8

La coopération intergouvernementale pour favoriser la croissance de l'industrie du transport maritime requiert le leadership et le support du gouvernement du Canada.

Sécurité

Observation n° 9

Il serait souhaitable que ce soit le gouvernement du Canada et non pas l'industrie du transport maritime qui prenne en charge les coûts de mise en œuvre des mesures de sécurité nationale.

Pilotage

Observation n° 10

Le ministre des Transports a avalisé 21 recommandations découlant de l'examen des grandes questions de pilotage réalisé en septembre 1999. Il appartient maintenant au gouvernement du Canada de donner rapidement suite aux recommandations en suspens afin de rehausser la compétitivité de l'industrie du transport maritime, d'aider à atteindre les objectifs de la LMC et de la Politique nationale des transports.