



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 011 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 5 février 2008

—
Président

M. Mervin Tweed

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

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

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

Le mardi 5 février 2008

•(1110)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour, et bienvenue à la 11^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

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

Nous accueillons aujourd'hui M. Bill Freeman, du Community Airport Impact Review, et Adam Vaughan et Brian Iller qui comparaissent à titre personnel.

Je précise à l'intention du comité que nous accueillerons le ministre à midi et que nous interrompons donc nos travaux un peu avant, afin de pouvoir lui consacrer une heure entière. Cela étant, je pense, conforme à la volonté de la plupart des membres du comité.

Nous avons déjà fait savoir à nos témoins que, le temps nous étant compté, les exposés ne doivent pas dépasser trois à quatre minutes. Nous pourrions ainsi consacrer le reste du temps aux questions.

Si les témoins n'ont pas eux-mêmes choisi l'ordre dans lequel ils entendent intervenir, nous donnerons en premier la parole à M. Vaughan. Vous avez quatre minutes.

M. Adam Vaughan (à titre personnel): Je m'appelle Adam Vaughan. Je suis membre du conseil municipal de Toronto, où je représente une des circonscriptions faisant face au lac.

Je tiens à évoquer devant vous aujourd'hui, certaines des préoccupations que cette politique nous inspire, en raison des diverses incidences qu'elle risque d'avoir sur la ville de Toronto. Cela vous surprendra peut-être de la part d'un élu local et notamment d'un édile torontois, mais je tiens plus particulièrement à insister aujourd'hui sur le fait que les crédits que l'on envisage d'accorder à Toronto ne correspondent peut-être pas à l'intérêt de la ville.

Nous estimons en effet que ces crédits fédéraux pourraient être plus utilement engagés dans d'autres villes et consacrés à d'autres projets. Ce n'est pas un argument qu'on entend très souvent de la bouche de représentants municipaux. Ce n'est pas un argument qu'on a souvent entendu avancer au nom de Toronto mais le financement qu'on se propose d'accorder à notre port, qui en fait, n'a de port que le nom, se ferait au détriment d'autres ports canadiens, ports qui, eux, ont effectivement besoin d'investissements stratégiques afin de renforcer leurs activités de commerce international et stimuler leur développement économique.

L'importance économique du port de Toronto est purement locale. On n'y décharge que trois sortes de cargaisons. Il y a d'abord le sucre, destiné à une raffinerie de sucre située sur le front de lac et qui est en quelque sorte le vestige d'une époque où l'on trouvait encore dans le centre-ville des distilleries et des brasseries. Or, ce n'est plus le cas, et si ce n'était pour le sucre cubain bon marché, la raffinerie

elle-même ne serait probablement plus là. Étant cependant parvenue à se maintenir, elle est desservie de manière tout à fait satisfaisante par les bateaux qui viennent de temps à autre l'alimenter. Elle n'a aucunement besoin de grands travaux d'infrastructure ou de crédits fédéraux.

Les deux autres marchandises qui transitent par le port sont le sel destiné à la voirie, qu'il est plus économique d'acheminer par bateau, mais qui pourrait, si le port disparaissait soudainement, être expédié soit par chemin de fer soit par camion. Et puis, il y a le gravier et les agrégats destinés à la construction, puisqu'on constate actuellement dans le centre-ville de Toronto, un véritable boom de la construction. Mais, encore une fois, si nous ne disposions pas de ce port... De nombreuses villes, il est clair, se font livrer par d'autres moyens, tout le gravier, le sable et les agrégats dont elles ont besoin pour alimenter les cimenteries.

Mais, dans tout cela, le plus important est le fait que la Toronto Port Authority n'est pas constable de son activité. Pendant de nombreuses années, lorsque les libéraux étaient au pouvoir, le gouvernement fédéral n'a effectué aucune nomination au conseil d'administration portuaire. Celle-ci ne comprenait non plus aucun représentant de la ville de Toronto. En effet, le conseil municipal a refusé d'y nommer des représentants, comme nous refusons de reconnaître la compétence de cet organisme sur notre front de lac. Le gouvernement fédéral n'a pas procédé à la nomination des cinq représentants fédéraux et l'administration portuaire a pu néanmoins poursuivre ses activités, un seul membre du conseil, nommé par le gouvernement provincial, prenant à lui seul toutes les décisions au nom du Programme d'infrastructure fédérale. C'est comme ça que les choses se sont passées. Personne ne semblait s'inquiéter de cette manière de gérer une administration portuaire et d'exercer les responsabilités que cela comporte.

Depuis l'arrivée des conservateurs aux affaires, plusieurs nominations ont été effectuées et mes collègues auront d'ailleurs l'occasion d'en reparler. Toronto, cependant, refuse de nommer un représentant et de reconnaître à cette administration portuaire un quelconque pouvoir sur ce port qui n'en est pas un.

En effet, aucune marchandise ne transite par ce port. Les porte-conteneurs qui semblent effectivement décharger des conteneurs, ne le font pas vraiment, les conteneurs en question étant vides. Et d'ailleurs, ils n'arrivent même pas par bateau. Ils sont en fait livrés par camion et leur unique raison d'être est de permettre à l'administration portuaire de s'exercer au chargement et au déchargement de bateaux inexistantes. On ne devrait donc même pas parler de port car, ce n'en est effectivement pas un.

Cela ne veut cependant pas dire que la situation soit simple. Ainsi, par exemple, alors que je siège depuis un an au conseil municipal, j'ai déjà dû, à deux reprises, et à cause de l'administration portuaire, aller en justice. La première fois, c'est parce que nous souhaitions aménager un trottoir à côté d'une école publique située face au lac. Cet organisme fédéral jugeait important d'installer là un terrain de stationnement afin de nous permettre d'assurer, dans l'exercice de nos responsabilités locales, que les écoliers puissent se rendre, dans de bonnes conditions, de leur domicile à leur école. On nous a donc actionnés en justice afin de nous interdire de construire ce trottoir à côté d'une école publique et d'un centre communautaire. Ils nous ont avertis que si l'administration portuaire n'obtenait pas gain de cause dans cette affaire, elle raserait le petit parc situé à proximité en invoquant une servitude qui lui avait été, à une certaine époque, accordée afin de lui permettre de construire un pont, à la construction duquel elle avait par ailleurs déjà renoncé. Voilà la situation absurde dans laquelle nous nous trouvons.

Mais les problèmes ne s'arrêtent pas là. On se trouve, en effet, dans une situation d'opposition et de contradiction entre deux projets d'investissement fédéral sur le front de lac. Que fera l'administration portuaire si on lui permet de recueillir des fonds qu'elle n'entend aucunement consacrer à la réparation du mur du port... Le mur du port s'écroule, en effet, mais l'administration portuaire refuse de le réparer. Elle refuse même d'en être considérée comme le propriétaire. Elle prétend que ces travaux ne relèvent pas de ses responsabilités. C'est une administration portuaire qui affirme une telle chose.

Si, donc, vous financez de telles initiatives, et si vous affectez à l'autorité portuaire des crédits destinés aux projets d'infrastructure des transports, comment expliquer cela à la TTC, la société des transports de Toronto? Comment expliquer cela aux entreprises de transport routier de l'Ontario, dont les camions ne parviennent pas à se frayer un chemin à travers les embouteillages de Toronto?

• (1115)

Le président: Monsieur Vaughan.

M. Adam Vaughan: Je conclus.

Le président: En deux mots.

M. Adam Vaughan: Comment expliquer cela, aux entreprises du transport routier de l'Ontario dont les véhicules sont constamment pris dans les embouteillages de Toronto? Comment leur expliquer que l'argent de leurs impôts va être versé à une administration portuaire inexistante afin de lui permettre de financer des modèles de gestion inexistant dans le cadre d'un organisme qui n'a fait que s'endetter au nom du Canada et qui est administré d'une manière parfaitement contraire à la volonté de la population de notre ville?

Je vous demande donc de ne plus considérer qu'il y a à Toronto une administration portuaire et de ne pas y nommer de représentants fédéraux...

Le président: Monsieur Vaughan, vous allez devoir passer la parole à quelqu'un d'autre.

M. Adam Vaughan: ... et de ne pas lui accorder de crédits fédéraux.

Le président: Je sais bien que la question mérite de longs développements, mais le temps nous est compté et je vous demande donc de respecter le temps de parole.

Monsieur Freeman, vous disposez de quatre minutes.

M. Bill Freeman (directeur, Community Airport Impact Review): Je représente Community Air, une association communautaire qui regroupe essentiellement des habitants du centre-ville.

Nous nous intéressons de très près à l'aéroport de l'île de Toronto qui, je vous avoue, est, pour la population locale, une source de bien des difficultés.

Je sais que vous n'êtes pas, pour la plupart, de la région de Toronto et je précise donc qu'à Toronto, cet aéroport est, depuis cinq ans au moins, l'objet d'une controverse politique véhémente. Le problème se pose depuis au moins 20 ans.

Cet aéroport est situé à environ deux kilomètres du quartier des affaires dans le centre de la ville. Or, le front de lac est en pleine rénovation, en plein renouveau. Des milliards de dollars, de fonds tant publics que privés, sont investis dans de vastes projets de régénération du front de lac. La population y est tout à fait acquise et je remercie le gouvernement fédéral de la part qu'il prend à tout cela, mais je ne peux pas le remercier de cette administration portuaire de Toronto qui s'est servie des pouvoirs qui lui avaient été au départ conférés pour construire et agrandir cet aéroport.

Le problème essentiel a en effet pour origine l'agrandissement de cet aéroport. Au départ, c'était un petit aéroport de rien du tout mais, selon les projets en préparation, l'aéroport devrait bientôt accueillir jusqu'à 20 appareils. Évidemment, cela soulève de graves problèmes au niveau de la pollution, de la sécurité et de la circulation, mais le problème essentiel en l'occurrence, enfin, disons, l'un des problèmes est que l'administration portuaire de Toronto, forte des pouvoirs que lui confère la Loi maritime du Canada, est parvenue à circonvenir l'action des organismes locaux de contrôle et de planification dans l'exercice de compétences qui, en Ontario, relèvent de la municipalité.

David Miller, l'actuel maire de Toronto, a, en 2003 lors de sa première campagne électorale, essentiellement dû son succès à sa prise de position sur cette question. Je me rappelle le slogan qu'il avait lancé à l'époque « Non à l'agrandissement de l'aéroport de l'île. » À l'époque, la controverse portait sur la construction d'un pont raccordant la ville à l'aéroport. L'administration portuaire renonça à la construction de ce pont mais a procédé à l'agrandissement de l'aéroport, contrairement à la volonté clairement exprimée de la population de Toronto.

Je précise que, d'après un sondage effectué en 2003, au moins 60 p. 10 de la population étaient opposés à ces travaux.

D'après nous, tout le problème est dû aux dispositions de la Loi maritime du Canada. Nous voudrions, dans les faits, qu'en matière de planification, les pouvoirs soient rendus à la ville de Toronto. Cela nous semble normal. Cela permettrait aux citoyens d'avoir voix au chapitre.

Laissez-moi terminer sur ce point. Tout à l'heure, je répondrai volontiers à vos questions. Je vous remercie de votre attention.

• (1120)

Le président: Merci, monsieur Freeman.

Monsieur Iler, vous disposez, vous aussi, de quatre minutes.

M. Brian Iler (à titre personnel): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité.

Il y a dix ans, le gouvernement du Canada a commis une grave erreur qui, tant pour la ville de Toronto que pour sa population, a eu des conséquences désastreuses. Cette erreur a consisté à ranger le port de Toronto parmi les administrations portuaires désignées par la Loi maritime du Canada.

Selon cette loi, un port doit répondre à deux critères essentiels: un port doit présenter une importance stratégique pour le commerce du Canada et, deuxièmement, être financièrement autonome et pouvoir vraisemblablement le demeurer.

Or, monsieur le président, en l'occurrence, l'administration portuaire ne répond à ni l'une ni l'autre de ces deux conditions et n'y répondait déjà pas à l'époque. Ainsi que M. Vaughan l'a relevé tout à l'heure, ce port ne présente pas la moindre importance stratégique pour le commerce du Canada, et il n'a, en outre, jamais été financièrement autonome. Au contraire, il n'a vécu que grâce aux subventions et à la dissipation de ses avoirs.

Or, parmi les dispositions de la Loi maritime du Canada, il y en a une qui prévoit qu'au moins quatre des administrateurs représenteront les utilisateurs du port, et cela afin d'assurer que l'administration portuaire sera comptable de son action devant les citoyens de Toronto et les utilisateurs.

Je rappelle que sous les gouvernements libéraux, les administrateurs censés représenter les utilisateurs n'ont jamais été nommés et, comme l'a rappelé M. Vaughan, les gouvernements libéraux qui se sont succédés ont laissé le conseil d'administration se réduire à un seul membre. Or, comment parler d'obligation redditionnelle, lorsque absolument tout ce qui se fait au sein de l'administration portuaire relève en fait d'une seule personne, un avocat, d'ailleurs, parfaitement sympathique, nommé par le gouvernement provincial.

Hélas, le gouvernement conservateur n'a fait qu'empirer la situation. Il a en effet nommé, contrairement à ce que prévoit la Loi maritime du Canada, des gens qui n'ont absolument rien à voir avec les utilisateurs. C'est effarant.

Dans ces conditions-là, que devient l'obligation redditionnelle? Actuellement, le conseil d'administration contient cinq personnes nommées par le gouvernement fédéral, une nommée par la province de l'Ontario, le poste d'administrateur censé représenter la ville était vacant, celle-ci refusant de se prêter à cette imposture. Ce port ne présentant aucune importance nationale, il ne devrait pas être soumis au contrôle de personnes désignées par le gouvernement fédéral. Le port devrait être en effet contrôlé par une majorité d'administrateurs nommés par la ville de Toronto, c'est-à-dire être soumis à un contrôle local étant donné qu'il présente une importance purement locale.

Nous estimons, par conséquent, qu'il conviendrait de modifier la loi afin que, dorénavant, le conseil d'administration soit constitué de cinq personnes nommées par la ville de Toronto, plus une personne désignée par la province et une par le gouvernement fédéral.

Il est clair que s'il y a dix ans cette erreur n'avait pas été commise, le gouvernement fédéral aurait évité cette dépense inconsiderée de 35 millions de dollars de fonds publics. La ville de Toronto n'aurait pas été actionnée en justice et elle n'aurait pas eu à verser 48 millions de dollars de l'argent du contribuable local. Ni moi, ni M. Freeman n'aurions été actionnés en justice par l'administration portuaire. Et enfin, M. Vaughan aurait évité le procès que lui fait actuellement l'administration portuaire.

Cette administration portuaire est dérégulée, ingouvernable et irresponsable.

Monsieur le président, votre comité a les moyens de porter remède à ce problème et de corriger l'erreur qui a été faite en retirant notre port des mains de l'administration portuaire, en rendant à la ville les terrains sur lesquels est installé l'aéroport de l'île et en remplaçant cet aéroport par une mise en valeur spectaculaire des terrains.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Iler.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Volpe, vous disposez de cinq minutes.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je demande à mes collègues ainsi qu'aux témoins qui comparaisent aujourd'hui de m'excuser du grand retard avec lequel Air Canada a acheminé ses passagers jusqu'ici. J'aurais peut-être dû emprunter une autre ligne.

Monsieur Freeman, est-ce que je peux vous lire quelque chose? J'ai entendu ce que vous nous avez dit. Vous avez envoyé, à l'administration portuaire de Toronto, une rétractation et des excuses. Permettez-moi d'en donner ici lecture. Voici ce que vous avez écrit à l'époque :

Ma note et les commentaires qui l'accompagnaient, publiés sur le site Internet, affirmaient un certain nombre de choses au sujet de l'administration portuaire de Toronto et de ses dirigeants et administrateurs, notamment Henry Pankratz, Lisa Raitt et Alan Paul, mettant en cause leur compétence, leur honnêteté, leur sens des responsabilités et leur respect des dispositions en vigueur. Nous reconnaissons que ces déclarations sont dénuées de fondement et qu'elles n'auraient dû ni être faites ni être diffusées. Nous reconnaissons en outre que cette action en justice n'a été engagée contre nous pour aucun motif inavouable ou répréhensible. Nous retirons entièrement les propos en question et présentons des excuses sincères à l'administration portuaire de Toronto, à ses dirigeants et administrateurs et à Henry Pankratz, Lisa Raitt et Alan Paul en particulier.

Vous avez, je crois, vous et M. Brian Iler, signé cette déclaration.

• (1125)

M. Bill Freeman: C'est exact.

L'hon. Joseph Volpe: Pourriez-vous me dire si dans l'intervalle qui sépare ces excuses et la séance d'aujourd'hui, il s'est produit quelque chose qui vous ait porté à réitérer vos accusations et déclarations diffamatoires?

M. Bill Freeman: Monsieur Volpe, nous n'avons aucunement réitéré nos accusations. D'abord, il convient que les membres du comité sachent que tout ça a donné lieu à un débat très vif et que, effectivement, nous avons dit certaines choses que nous regrettons. C'est pour cela que nous avons présenté nos excuses. Cela dit, nous n'avons pas changé...

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Freeman, vous voulez parler des déclarations que vous avez faites aujourd'hui?

M. Bill Freeman: Nous n'avons aucunement, dans l'intervalle, cessé de nous opposer à l'agrandissement de l'aéroport de l'île. Voilà la question essentielle, et c'est une question qui, effectivement, continue à se poser.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Freeman, c'est peut-être, à vos yeux, la question essentielle. Nous nous penchons actuellement sur le projet de loi C-23 sur les modifications qu'il est proposé d'apporter à la loi. Le président du comité a très volontiers donné aux particuliers l'occasion de prendre la parole ici. Vous intervenez devant le comité à titre personnel, mais vous vous présentez en tant que membre d'une communauté qui, à Toronto, est tout à fait... Je précise, en passant, que j'habite moi aussi Toronto.

M. Bill Freeman: J'habite, en effet, Toronto.

L'hon. Joseph Volpe: Bien. Mais combien de personnes votre organisation regroupe-t-elle?

M. Bill Freeman: J'ai cité le chiffre de 2 000 personnes. C'est à peu près cela.

L'hon. Joseph Volpe: Mais il s'agit...

M. Bill Freeman: Il s'agit des personnes à qui nous envoyons notre bulletin. Nous organisons des réunions. Il est clair que ces 2 000 personnes n'assistent pas à toutes les réunions, mais enfin, un nombre considérable de gens y assistent.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Freeman, en l'occurrence, nous nous penchons sur la question des ports et non sur celle de l'aéroport de l'île. Nos travaux portent sur les administrations portuaires. Permettez-moi de poser à M. Adam Vaughan une question.

Monsieur Adam Vaughan, nous avons déjà eu l'occasion de nous entretenir. Je m'adresse à vous avec toute la déférence qu'appellent vos fonctions électives. Cela dit, vous aussi avez choisi d'intervenir devant le comité à titre personnel. J'ai pris connaissance de vos observations écrites, et je ne sais pas très bien si je dois m'adresser à vous en tant que particulier ou en tant que conseiller municipal.

Avez-vous soumis préalablement vos observations écrites au conseil municipal, et ces observations correspondent-elles à la position que le conseil municipal de Toronto a prise sur la question?

M. Adam Vaughan: Dans la mesure où le conseil municipal a décidé de ne pas nommer de représentant à l'administration portuaire de Toronto, de ne pas reconnaître la légitimité de celle-ci, pour divers motifs exposés tout à l'heure, ma position est conforme à celle qu'a adoptée le conseil. C'est d'ailleurs la position constante du conseil municipal depuis l'instauration de l'administration portuaire il y a dix ans.

Les observations sont donc parfaitement conformes à la fois au mandat que j'ai demandé aux électeurs de me confier et à la position adoptée par notre conseil municipal.

L'hon. Joseph Volpe: Mais, monsieur Vaughan, permettez-moi de faire remarquer...

M. Adam Vaughan: Si vous prenez...

L'hon. Joseph Volpe: ... que c'est de votre part une simple interprétation car il n'y a pas eu de résolution adoptée sur ce point.

M. Adam Vaughan: Je tiens à ajouter que cet été, lorsque le conseil s'est penché sur la question de l'aménagement d'un trottoir près d'une école publique située à proximité d'un des locaux de l'administration portuaire, la position que j'ai défendue au nom des habitants de mon quartier, a été adoptée à l'unanimité par le conseil municipal ainsi que par notre conseil communautaire qui, lui aussi, s'est penché sur la question. C'est la position que je défends actuellement en justice. L'administration portuaire affirme pour sa part qu'en matière de planification ses compétences englobent cette partie du bas de la rue Bathurst, et qu'elle doit pouvoir, à partir de cette rue, accéder à ses locaux.

L'hon. Joseph Volpe: Mais je ne vois pas le rapport avec le projet de loi C-23.

M. Adam Vaughan: Nous proposons...

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Vaughan, un instant, je vous prie. Nous nous attachons actuellement à examiner les moyens par lesquels le gouvernement se propose de faire des administrations portuaires des entreprises rentables. Nous entendons tenir compte de ce qui se passe au niveau local, tout en prenant en considération le contexte plus large. Voilà la tâche qui nous incombe en tant que députés fédéraux.

SI vous souhaitez évoquer devant nous les problèmes de planification que vous éprouvez au sein de votre conseil municipal, et les relations entre ce conseil et nos administrations portuaires, il faudrait, me semble-t-il, que vous nous fournissiez copie des résolutions adoptées par votre conseil afin que nous sachions

précisément quelle est la position de celui-ci à l'égard de l'administration portuaire.

Monsieur Vaughan, je comprends fort bien l'importance des questions susceptibles de retenir l'attention d'un conseiller local, mais je tiens à préciser que nous nous penchons ici sur les questions d'ordre plus général. C'est pour cela que je vous ai demandé si nous devions vous considérer comme intervenant ici à titre personnel, et dans ce cas-là nous examinerions les observations d'un simple citoyen en nous interrogeant sur le bien-fondé des arguments exposés. Par contre, si vous faites état, devant le comité, de choses qui ont été officiellement décidées par le conseil, il faudrait, me semble-t-il, que vous puissiez faire état d'une résolution de notre conseil exposant la position que vous seriez chargé d'exposer devant le comité. Nous ne serions pas, ainsi, pris au dépourvu.

● (1130)

M. Adam Vaughan: Dans ces conditions-là, permettez-moi de répondre. L'avis annonçant cette séance du comité m'est parvenu peu avant le début d'une réunion du conseil municipal, ce qui veut dire qu'il aurait fallu convoquer une réunion d'urgence afin que le conseil puisse s'entendre sur la position à prendre au sujet des diverses dispositions de ce projet de loi.

C'est vous qui avez décidé de ne pas organiser d'auditions dans les villes où il existe un désaccord avec l'administration portuaire. Nous n'avons été avisés que très peu de temps à l'avance de la tenue de cette séance, mais nous avons souhaité nous exprimer sur certaines des dispositions de ce projet de loi.

C'est donc bien en tant que conseiller municipal que je prends la parole, en parfait accord avec les positions adoptées par le conseil, mais également en tant que représentant local d'une population habitant un quartier en bordure de lac. Cela dit, vous avez soulevé quatre questions qui appellent une réponse.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Vaughan, il reste au comité un certain nombre de questions à examiner. Vous représentez quelque chose qui, si vous voulez, s'écarte un petit peu des témoignages recueillis en général non seulement par ce comité, mais par tous les comités parlementaires. Je suis député depuis un certain temps déjà et, de manière générale, nous nous attachons à examiner chaque question sous l'angle de la répartition des compétences, c'est-à-dire de manière non partisane, ou bien sous l'angle des intérêts propres aux individus ou aux acteurs concernés.

Or, si je comprends bien, vous prenez la parole ici en tant que membre d'une organisation politique partisane.

M. Adam Vaughan: Excusez-moi...

L'hon. Joseph Volpe: Un instant, monsieur Vaughan. Vous avez fait campagne sous une étiquette politique très précise.

Le président: S'il vous plaît.

L'hon. Joseph Volpe: Il faut savoir si un témoin qui prend la parole devant le comité fait état de ses propres idées ou exprime une position partisane.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Adam Vaughan: Excusez-moi, mais ce que vous dites là est un mensonge et vous le savez pertinemment.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Adam Vaughan: Monsieur Volpe, on s'attend à ce que, dans l'exercice de vos fonctions, vous fassiez preuve de toute la dignité se rattachant à la charge dont vous êtes investi. Or, ce que vous venez de dire est un mensonge.

Le président: Monsieur Vaughan, s'il vous plaît.

S'il vous plaît, monsieur Vaughan.

Je vous remercie.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Vaughan, lors des élections municipales vous avez fait campagne sous l'étiquette NPD.

Le président: Un peu de silence, s'il vous plaît.

Peut-on éteindre les microphones?

Monsieur Vaughan, je vous rappelle que c'est en décembre que le comité a entamé son examen du projet de loi C-23. Quant à savoir si vous n'en avez été avisé que tardivement, la question est posée, mais le temps imparti à chacun est compté et je dois passer la parole à M. Laframboise.

M. Adam Vaughan: Excusez-moi, mais ma réputation vient, de propos délibérés, d'être mise en cause par un membre du comité.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci beaucoup.

Ma question s'adresse à vous, monsieur Vaughan, pour la simple et bonne raison qu'avant de devenir député, j'ai été président de l'Union des municipalités du Québec. Ce que vous dites aujourd'hui est très important. Vous signez la lettre à titre de conseiller municipal de la Ville de Toronto. Je sens que vous éprouvez un malaise à l'égard des modifications. Jusqu'ici, vous êtes le seul témoin qui ait fait la lumière sur certains problèmes, entre autres ceux qui ont trait aux nominations au conseil d'administration et aux changements apportés à la loi.

J'aimerais savoir pourquoi la Ville de Toronto n'a pas déposé de mémoire. Une résolution aurait été appréciée. Je comprends qu'il s'agit d'une grande ville et que ce n'est pas facile. J'aimerais toutefois que vous nous donniez une explication. Cela pourrait changer notre façon de voir le projet de loi. Ce que vous dites est important pour moi. Si la façon dont les conservateurs veulent modifier le conseil d'administration pénalise la Ville de Toronto... Je ne veux surtout pas qu'une des grandes villes du Canada soit pénalisée par ce projet de loi.

Pourquoi la ville n'a-t-elle pas déposé un mémoire ou une résolution? Je vais vous laisser le temps de répondre.

[Traduction]

M. Adam Vaughan: Le conseil municipal n'a pas adopté de résolution sur cette question, étant donné que les dispositions précises de ce projet de loi n'ont pas été portées à sa connaissance en bon temps.

Lorsque nous avons examiné la question au sein du cabinet du maire et avec le secrétaire en charge du front de lac, et que nous avons constaté que, selon le ministre, le financement en question ne ferait pas appel à de nouveaux crédits mais serait prélevé sur les crédits actuellement disponibles, nous nous sommes aperçus que cela risquait de restreindre les crédits auxquels nous aurions pu prétendre au titre du financement des infrastructures de transport dégagé à l'intention des villes pour diverses sortes de projets, que ce soit les transports en commun, l'amélioration des réseaux routiers ou la reconstruction des ports. Nous avons compris qu'en ce qui concerne les crédits fédéraux d'infrastructure, la ville de Toronto allait être mise en concurrence avec un organisme fédéral.

Il est exact de dire que si le conseil municipal était amené à débattre du fait qu'en matière de crédits d'infrastructure, la décision

allait passer des autorités municipales à un groupe de personnes nommées par le gouvernement fédéral et responsables ni devant la ville, ni devant le port, et ne représentant ni l'un ni l'autre, il déciderait à l'unanimité de s'opposer aux changements qu'il est envisagé d'apporter à la Loi maritime du Canada et de s'opposer aussi à un tel mode de gestion des infrastructures. Ce qui est en cause en l'occurrence c'est la responsabilité devant les représentants locaux, devant les institutions locales et, plus particulièrement, la question de savoir si ce n'est pas aux gouvernements locaux qu'il revient de contrôler à la fois la planification et le développement économique de leurs installations.

Je comprends fort bien que l'intérêt national pourrait exiger que l'on fasse en sorte que des ports tels que Vancouver, Prince Rupert et Halifax répondent aux besoins de l'économie nationale. Dans le cas des ports que je viens de citer, on peut effectivement soutenir que les installations doivent relever du gouvernement fédéral.

Mais, la taille du port de Toronto le confine à la 44^e place. Il compte pour 0,4 p. 100 du volume des marchandises acheminées au Canada par la voie maritime. Les cargaisons en question intéressent presque exclusivement l'économie locale de notre ville. Dans ces conditions-là, la municipalité de Toronto ne saurait avaliser une décision qui aboutit à instaurer un organisme fédéral qui n'a de comptes à rendre ni aux utilisateurs du port ni aux autorités municipales, ni même à l'industrie des transports maritimes et, qui plus est, concurrence les villes pour l'attribution des crédits destinés à financer les infrastructures des transports. Excusez-nous de ne pas en avoir saisi plus tôt le conseil municipal.

Il ne faut pas se faire d'illusions. Au fur et à mesure que d'autres villes se rendront compte des diverses incidences de ce texte, la Fédération canadienne des municipalités ne tardera pas à se manifester, de même que diverses autres instances municipales. S'agissant de crédits fédéraux, il n'est pas correct de mettre les villes en concurrence avec des organismes fédéraux. C'est tout simplement inacceptable.

Je rappelle, enfin, que M. Volpe a évoqué la question de la viabilité de cette administration portuaire. Or, depuis qu'elle a été créée, cette administration portuaire a toujours été déficitaire. Seuls les procès qu'elle a engagés lui ont rapporté de l'argent. Aujourd'hui encore, elle m'attaque en justice, me reprochant de vouloir aménager un trottoir à l'intention des enfants qui fréquentent une école locale qui, d'après elle, ne figure même pas dans son plan des moyens de transport. Or, cette école a été construite dix ans avant que soit créée l'administration portuaire.

Cette administration portuaire ne respecte ni les pouvoirs locaux ni les institutions locales. Elle n'investit pas dans les transports maritimes. Elle construit des terrains de stationnement. Elle a construit un quai d'accostage à l'intention du transbordeur de Rochester un an après que ce transbordeur eut cessé toute activité. Elle ne prend aucune part au transport maritime. On ne comprend vraiment pas comment on pourrait prélever des crédits qui pourraient être affectés à Halifax ou à Prince Rupert, pour investir dans le front de lac de Toronto où il n'y a, pour ainsi dire, aucune activité maritime. Qui prétendra que ces crédits doivent permettre de réparer le mur du port alors que le gouvernement fédéral refuse toute responsabilité à cet égard, même si c'est lui qui l'a construit en 1911... Mais, de ponctionner les crédits qui devraient être affectés en priorité à nos infrastructures côtières, aux fermiers des Prairies, aux mineurs du nord de l'Ontario et aux scieries de la Colombie-Britannique et du Québec... On ne parvient même plus à faire expédier des marchandises à partir du port de Toronto. Il n'y a plus de liaisons ferroviaires. De port, il n'y en a plus.

Mais, à Ottawa, on ne veut pas l'entendre. Vous me demandez de faire état d'une résolution du conseil municipal.

Et moi je vous demande de vous résoudre à soutenir l'activité de ports qui, comme Montréal et Prince Rupert, présentent effectivement pour l'économie nationale une importance stratégique. Je vous demande de laisser à la ville de Toronto le soin de s'occuper de son front de lac et d'en assurer la mise en valeur d'une manière conforme aux besoins de notre économie locale, économie qui n'a rien à avoir avec le transport maritime et qui ne repose guère sur le commerce international.

• (1135)

[Français]

M. Mario Laframboise: À votre avis, pourquoi les députés fédéraux de la région de Toronto ne prennent-ils pas la position de la ville?

[Traduction]

M. Adam Vaughan: Je précise que plusieurs députés fédéraux appartenant au Parti libéral ont soutenu ma candidature au conseil municipal.

M. Mario Laframboise: Vraiment?

M. Adam Vaughan: Vraiment.

Une voix: Pourriez-vous nous en citer?

Tony Ianno s'est souvent rendu à mon bureau de campagne pour offrir ses services et nous sommes restés en contact.

Mais j'ai fait campagne en tant que candidat indépendant.

Le président: Messieurs, s'il vous plaît, ne nous écartons pas de la question.

M. Adam Vaughan: J'ai fait campagne sous l'étiquette indépendante et des conversations que j'ai pu avoir avec divers députés libéraux j'ai retiré l'impression que l'intérêt du Parti libéral l'emporte sur les principes d'une bonne gouvernance. C'est bien ce qu'on constate au niveau de l'administration portuaire. C'est d'ailleurs pour cela qu'avant la dernière élection, même les libéraux ont eu peur de nommer des administrateurs. Ils savaient bien que cela nuirait à leur réputation à Toronto.

Hélas, le gouvernement actuel a, pour sa part, décidé d'y nommer des gens qui ignorent tout de ce que les textes régissant les administrations portuaires prévoient en matière de gouvernance.

Nous essayons de comprendre ce que le gouvernement fédéral fait dans notre port. Nous tentons de comprendre pourquoi il s'y intéresse. Son intérêt n'a certes rien à voir avec le transport maritime. Il n'est même pas certain que ces nouveaux administrateurs sachent tant soit peu nager.

Le président: Merci, monsieur Vaughan.

Monsieur Masse.

• (1140)

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

Je suis en mesure de dire aux membres du comité... Je viens tout juste de quitter la séance d'un autre comité où les conservateurs et les libéraux avaient, au dernier moment, ajouté des témoins et prolongé la séance. Cela me rappelle qu'ont assisté à ces séances des maires qui ont pourtant pris la parole sans s'être au préalable munis d'une résolution de leur conseil municipal. Il n'y a, je pense, pas lieu pour vous de vous excuser du fait que vous ne vous êtes pas muni d'une résolution du conseil municipal.

Cela dit, il conviendrait, je pense, d'avancer sur un certain nombre de points. Il conviendrait aussi de s'entendre sur un certain nombre de détails. Il est exact de dire que ce texte permettra à l'administration portuaire, celle de Toronto notamment, mais d'autres aussi, de prétendre à une partie de ces 2,1 milliards de dollars de crédits de lancement. Pour l'attribution de ces crédits, l'administration portuaire concurrencera effectivement divers autres projets d'infrastructure tels que ceux qui sont prévus pour la région Windsor-Détroit, ainsi que divers autres projets d'infrastructure est-ouest et nord-sud.

En ce qui concerne Toronto, les documents remis au comité permettent de constater que l'administration portuaire de cette ville pourra emprunter jusqu'à 27 millions de dollars et assumer une dette à long terme de 14 millions de dollars.

Il convient, en outre, de retenir la réponse à une question que j'avais posée au sujet de la politique d'utilisation des sols. D'après le document distribué, cette initiative stratégique doit permettre de favoriser une bonne utilisation des propriétés actuelles ou récemment acquises, au moyen de baux ou de permis accordés à des tiers. Cette solution peut être la bonne dans certains cas, mais dans d'autres cas, si la situation actuelle a donné lieu à conflit, je ne vois dans le texte de ce projet de loi aucune disposition susceptible d'aider les municipalités à régler ce genre de problème.

C'est pourquoi je tiens à demander à nos témoins si, dans l'hypothèse où cette disposition est adoptée, et que les administrations portuaires sont autorisées à contracter de nouveaux emprunts à long terme et à prétendre à une partie des crédits fédéraux d'infrastructure, la situation que l'on constate actuellement risque d'empirer et d'aggraver les problèmes qu'éprouve actuellement la municipalité de Toronto. Pensez-vous, d'une manière générale, que cela pourrait également être à la source de conflits dans d'autres régions?

M. Adam Vaughan: Cela nous ramène au fait que cette administration portuaire n'administre aucun port et qu'on ne comprend donc pas pourquoi vous souhaitez lui conférer le pouvoir d'emprunter? Cette administration portuaire a-t-elle à financer des projets qui revêtent une importance critique au niveau de l'infrastructure, des transports ou des finances gouvernementales? Pourquoi autoriser cet établissement à contracter des emprunts? Une des raisons qui, jusqu'ici, l'ont porté à emprunter est, simplement le souci de se maintenir à flot. Cette administration portuaire a fait preuve d'une grande capacité à perdre de l'argent.

Elle possédait des biens immobiliers qui lui restaient de l'époque où elle était à la Commission du havre de Toronto, avant que les compétences en ce domaine soient retirées à la ville de Toronto.

Vous avez dit qu'elle n'est pas censée bâtir des immeubles en copropriété mais le fait est que, par le passé, l'administration portuaire s'est lancée dans ce genre de construction et ce qui est clair, c'est qu'elle n'exerce aucune activité proprement maritime.

Depuis un an et demi nous tentons d'obtenir qu'elle répare les deux chenaux de navigation du havre de Toronto. Elle s'y refuse. C'est en partie faute d'argent, mais c'est en partie aussi parce qu'elle refuse d'assumer le problème. Par un heureux hasard, les lettres patentes qui lui ont été délivrées ont soustrait le havre à la compétence de l'administration portuaire, ne lui laissant que les chenaux de navigation et deux quais d'accostage, ses compétences ne s'étendant cependant qu'à la navigation empruntant ces chenaux. En effet, elle n'est aucunement tenue de les entretenir. Pourquoi avoir procédé ainsi? Je ne comprends vraiment pas.

Pourquoi conférer des pouvoirs à un organisme qui ne répond de ses activités que devant le ministre, et dont les réunions publiques se limitent à 15 minutes de questions auxquelles on répond en orientant ceux qui les posent vers des lobbyistes qui travaillent en fait pour l'administration portuaire. Cette administration dépense davantage d'argent en honoraires d'avocat et de lobbyiste qu'en activités ayant trait au transport maritime. Or, on envisage de lui reconnaître le pouvoir d'emprunter, uniquement j'espère pour des investissements en capital, mais on se demande tout de même quelle est la stratégie à long terme que poursuit l'administration portuaire pour le front d'eau. La vérité est que l'administration portuaire n'a pas de stratégie. À quoi se résument ses interactions avec la zone portuaire? Outre les trois transporteurs qui acheminent le sel, le sucre et le sable, on ne voit rien. La seule chose qu'elle ait faite pour le secteur riverain est de construire, en y consacrant 10 millions de dollars, un quai d'accostage qui n'a pas la moindre utilité sur le plan des transports, étant donné qu'il n'a pas été construit dans l'arrière-bassin, où il aurait pu servir aux utilisateurs, et qu'en outre il a été construit après la mise en liquidation du transbordeur auquel il était censé servir.

Outre le site Internet de ce transbordeur inexistant, la seule chose qui en reste sont les panneaux indiquant, sur l'autoroute, la direction à suivre pour arriver à ce quai d'accostage fantôme. C'est un désastre. On ne comprend vraiment pas pourquoi le nouveau gouvernement souhaiterait nommer de nouveaux administrateurs au lieu, tout simplement, de supprimer cet organisme. Mais ce qui est proprement effarant, c'est de conférer à l'administration portuaire le pouvoir d'emprunter, de lui donner ainsi accès aux crédits et aux capitaux qui, comme nous le savons tous, ont très sensiblement diminué ici à Ottawa, et donc d'effectuer des prélèvements sur les capitaux qui pourraient autrement aller à Montréal, qui s'attache actuellement à agrandir son port qui, lui, est un authentique port de transit des marchandises, ou à Prince Rupert et au port en eau profonde de la côte ouest qui joue un rôle essentiel au niveau des secteurs agricoles et des ressources naturelles des Prairies. On ne comprend vraiment pas comment il peut être envisagé de retirer l'argent à ces industries-là afin de l'affecter à cette bande d'incompétents qui s'activent sur le front d'eau de Toronto.

Nous manquons actuellement de ponts pour assurer le transport transfrontalier des marchandises. Or, prévoit-on de construire davantage de ponts vers les États-Unis? Non.

• (1145)

M. Brian Masse: Selon un des amendements que je propose, le vérificateur général effectuerait, chaque année, un audit de tous les ports canadiens. Vos organisations seraient-elles favorables à une telle mesure?

M. Adam Vaughan: Oui tout à fait.

Un témoin: Nous sommes tous partisans d'une telle mesure.

Un témoin: Nous y sommes entièrement favorables.

M. Brian Masse: Et, enfin, y aurait-il quelque chose à faire au niveau de la Loi sur les municipalités et les ports? Nous réfléchissons actuellement aux moyens de soumettre les ports au genre de contrôles prévus dans la Loi sur les municipalités. Pensez-vous que cela offrirait tout de même un certain nombre de garanties aux propriétaires locaux?

M. Adam Vaughan: Lorsque, à Ottawa, les libéraux ont instauré le programme d'infrastructure, ils l'ont fait avec beaucoup d'intelligence, tenant compte des initiatives locales et sachant bien que ce sont ces initiatives qui constituent, en quelque sorte, le moteur du programme fédéral d'infrastructure.

Lors d'une entrevue qu'il m'a accordée à l'époque où j'étais à Radio-Canada, Paul Martin a rappelé que notre tâche n'est pas de décider où l'on va construire un pont, mais de contribuer à l'économie des localités qui ont les moyens de construire un pont, et, en outre, de les aider, en cas de besoin, à construire un deuxième pont.

Les fonds du programme d'infrastructures fédéral doivent servir au développement économique mais ce sont les économies locales qui sont les mieux à même de décider du genre d'infrastructures à mettre en place. Partant de ce principe, le programme d'infrastructures a contribué sensiblement au développement des collectivités canadiennes, des plus petites aux plus grandes. Voilà une politique intelligente.

Or, le projet de loi qui retient actuellement notre attention, tend à écarter du débat les autorités locales, de confier les investissements locaux à un organisme instauré par le gouvernement fédéral, qui n'a pas à répondre de ses activités devant les électeurs et, en outre, l'autoriser à faire concurrence aux élus locaux pour l'affectation des crédits d'infrastructure. Cela nous paraît tout à fait inacceptable.

J'aurais pensé que les libéraux, qui avaient eu l'intelligence de confier aux autorités locales le soin de piloter le programme d'infrastructures, contribuant ainsi énormément aux économies locales, auraient la sagesse de respecter ces mêmes principes lors de la rédaction de ce nouveau texte. Or, ce qu'on constate, au contraire, c'est davantage de générosité.

Le président: Merci, monsieur Vaughan.

Je passe maintenant la parole à M. Jean.

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

Je tiens aussi à remercier nos témoins.

Je précise en outre que si vous obtenez une résolution du conseil municipal et que Toronto décide de ne pas accepter de crédits destinés à l'administration portuaire, vous pourriez toujours transférer ces crédits à Fort McMurray, ma circonscription. En effet, nous ne dirons pas non. Nous serons même très heureux d'accueillir l'argent dont vous ne voulez pas.

M. Adam Vaughan: Mais ces crédits sont destinés à une administration portuaire.

M. Brian Jean: Qu'à cela ne tienne, nous construisons un port.

Je tiens à confirmer ce qu'a dit tout à l'heure un des témoins. En fait, par ses recettes d'exploitation, le port de Toronto se place au sixième rang, et cela ne tient pas compte de l'aéroport. Je tenais tout de même à le préciser.

Mais, monsieur Vaughan, j'ai les chiffres devant moi. Je ne cherche pas à polémiquer, mais les chiffres sont là. J'ai été moi-même surpris d'apprendre qu'avec neuf millions de dollars de recettes d'exploitation par an, le port se situe à la sixième place, et cela ne comprend pas les revenus d'exploitation de l'aéroport du centre-ville de Toronto. Je viens du nord de l'Alberta et je ne tiens aucunement à alimenter une polémique sur ce point. J'aimerais simplement bénéficier des crédits dont vous ne voulez pas. Ce n'est donc pas là le problème.

M. Adam Vaughan: Nous vous ferons parvenir d'autres renseignements, mais le port de Toronto se situe, au Canada, à la 44^e place. C'est clair que davantage de marchandises transitent par Goderich, en Ontario, que par Toronto.

M. Brian Jean: Je ne faisais que citer les chiffres dont je dispose et, si vous le voulez, je suis tout à fait prêt à les soumettre à la discussion.

M. Adam Vaughan: La ville de Hamilton accueille davantage de trafic des marchandises que Toronto.

M. Brian Masse: Communiquez-nous vos renseignements.

M. Brian Jean: Volontiers.

M. Bill Freeman: L'année dernière, le rapport annuel de l'administration portuaire de Toronto...

M. Brian Jean: Monsieur Freeman, je ne vais pas me lancer dans un débat contradictoire. Je ne fais que vous citer les chiffres qui m'ont été transmis. C'est très volontiers que je vous les communiquerai.

Je me demandais, également, si vous avez eu l'occasion de vous pencher sur les mesures que le gouvernement conservateur propose d'inscrire dans ce texte afin d'assouplir les règles concernant l'aménagement des terres.

Il s'agit de permettre aux administrations portuaires canadiennes d'accorder des baux ou des permis temporaires, à condition que certains critères soient respectés. Aux termes du second critère prévu, chaque usage individuel doit être compatible avec le plan d'utilisation des terres du port et prendre en compte le plan d'utilisation des terres de tout gouvernement local voisin.

Il s'agit, ensuite, d'exiger des administrations portuaires canadiennes, qu'elles élaborent, pour les terrains confiés à leur gestion, un plan d'utilisation des terres. Il est en outre prévu que ces plans d'utilisation doivent prendre en compte les facteurs sociaux, économiques et environnementaux pertinents ainsi que les règlements de zonage régissant les terrains avoisinants.

Avez-vous pris connaissance des mesures proposées?

M. Adam Vaughan: Oui.

M. Brian Jean: Vous comprenez donc que pour Toronto et son conseil municipal, cela s'annonce plutôt bien.

M. Adam Vaughan: Seul un avocat pourrait savoir comment il convient, au juste, d'interpréter cette notion de « prise en compte ».

M. Brian Jean: Je suis aussi avocat et je comprends ce qu'il faut entendre par cela.

M. Adam Vaughan: Et pourtant dans mon quartier, où nous souhaitons aménager un trottoir près d'une école publique, afin que les écoliers puissent traverser la rue en toute sécurité, l'administration portuaire nous fait un procès, nous reprochant notre mauvaise foi et affirmant que ses propres besoins doivent l'emporter sur ceux de nos enfants.

• (1150)

M. Brian Jean: Mais, monsieur Vaughan, raison de plus d'intervenir ici avec les autres témoins, afin de favoriser l'adoption du projet de loi et, partant, de cette nouvelle politique.

M. Adam Vaughan: Ne pourrait-on pas remplacer la notion de « prise en compte » par la notion de « subordination »...

M. Brian Iler: Le texte tente simplement de prendre en compte l'arrêt par lequel la Cour suprême du Canada a tranché une affaire opposant l'administration portuaire de Vancouver à la ville de Vancouver. C'est un problème que l'on retrouve assez souvent au Canada, l'opposition entre une administration portuaire et la collectivité.

La ville de Vancouver et diverses associations communautaires ont dû se pourvoir en Cour suprême du Canada afin de retirer à

l'administration portuaire une partie des pouvoirs qu'elle possédait en matière d'utilisation des sols. En effet, l'administration portuaire revendiquait en ce domaine une compétence exclusive. Cela devait changer sur l'ensemble du territoire national. Cela doit changer.

M. Brian Jean: Je suis d'accord.

M. Brian Iler: Le problème est que les administrations portuaires, et leur mode de gestion interne sont uniquement axés sur les intérêts du gouvernement fédéral qui, à Toronto, ne sont pas du tout en cause, étant donné que notre port dessert des intérêts purement locaux. On avait, dans tout cela, laissé de côté les intérêts de la collectivité.

M. Brian Jean: Excusez-moi, monsieur Iler, mais j'aurais d'autres questions à poser. Je tiens à répéter, cependant, que vous devriez oeuvrer pour l'adoption rapide du projet de loi.

Ma dernière question a trait à ce que vous avez dit concernant la volonté de Toronto ou du conseil municipal de nommer à l'administration portuaire cinq représentants. Soyons juste, si ces cinq représentants sont nommés au conseil d'administration, il leur faudra, en vertu d'une obligation fiduciaire, oeuvrer pour le bien de l'administration portuaire. Cela étant, je ne vois pas très bien en quoi cela avantagerait la ville de Toronto si, effectivement, vous voulez profondément changer la situation actuelle.

M. Adam Vaughan: Contrairement au gouvernement fédéral, nous appliquons des règles très strictes en matière de nomination de lobbyistes à divers organismes ou commissions. Ce qui est clair, c'est que nous ne nommerions pas à l'administration portuaire des représentants de secteurs qui n'ont rien à voir avec le port. Nous nous attacherions à y nommer des gens effectivement intéressés à l'administration d'un port. Nous nous assurerions en outre que les activités de l'administration portuaire sont bien axées sur le port même.

M. Brian Jean: Je souhaite céder mon temps à M. Volpe.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Silence.

M. Brian Masse: J'aurais vraiment tout vu. Voilà un échange éhonté de bons procédés. Je n'aurais jamais cru assister à une chose pareille.

Le président: Monsieur Masse, je vous en prie.

Il me reste trois minutes et je vois, sur ma feuille, le nom de M. Zed. S'il préfère céder son temps de parole, cela ne dépend que de lui.

M. Paul Zed (Saint John, Lib.): Eh bien, oui, j'aimerais également entendre M. Volpe s'exprimer sur la question.

Des voix: Oh, oh!

M. Paul Zed: Mais, si c'est à moi d'intervenir, je m'exprimerai très brièvement et partagerai avec M. Volpe mon temps de parole.

Je viens moi-même d'une ville portuaire, en l'occurrence Saint John au Nouveau-Brunswick. En tant que critique du portefeuille des villes, collectivités et de l'infrastructure, j'ai récemment eu l'occasion d'effectuer un déplacement et de me rendre à Toronto, où j'ai pu rencontrer votre maire et plusieurs conseillers municipaux, ainsi qu'à Vancouver, Calgary et Winnipeg. Je n'ai jamais auparavant entendu un conseiller municipal intervenir devant un comité pour refuser un partenariat ou une relation stratégique avec le gouvernement national. Monsieur le conseiller Vaughan, c'est bien la première fois que cela m'arrive.

Je me souviens du temps où les représentants de la ville de Toronto étaient venus à Ottawa pour parler de l'écologie, des terres, de l'économie et de la population de Toronto, ainsi que du développement de son havre et de son port. Quand on entend le mot « port », comme vous le disiez tout à l'heure et comme l'a également dit le commandant, on pense à un lieu de navigation à la voile, mais un port s'est également un point d'accès.

Lorsque, à l'occasion d'une conversation avec le maire de Toronto, je l'entends me dire que votre ville est un point d'accès pour le reste du Canada, ce qui est également vrai de Fort McMurray, de Vancouver et de Saint John, et que j'apprends que son site Internet est traduit en 94 langues, je me dis que Toronto est bien un port.

Je sais que vous vous préoccupez d'un certain nombre de problèmes qui ont surgi dans votre ville, mais permettez-moi, en toute déférence, de dire que vous vous trompez d'adresse. Nous sommes ici pour examiner un texte modifiant la loi maritime. Or, si vous voulez évoquer les difficultés que vous éprouvez actuellement sur le plan de l'administration locale, la dernière fois, me semble-t-il, que j'ai entendu M. Freeman, M. Vaughan et M. Iler s'exprimer était à la une du *National Post* et sur la chaîne de Radio-Canada lorsqu'ils ont présenté leurs excuses...

• (1155)

M. Adam Vaughan: Je n'ai jamais présenté d'excuses; je n'ai jamais eu à le faire.

M. Paul Zed: ... disons, lorsque vous avez émis certaines réserves au sujet de propos qui vous étaient reprochés.

Comme M. Laframboise, j'ai été très surpris de voir que vous aviez fait imprimer votre exposé sur du papier à en-tête du conseil municipal alors qu'au cours des entretiens que j'ai pu avoir en tant que critique du portefeuille en question, il a toujours été question de partenariats et de relations stratégiques.

Je cède le temps qui me reste à M. Volpe.

Le président: Il vous reste 40 secondes.

L'hon. Joseph Volpe: Ce n'est pas beaucoup, mais je voudrais apporter une petite précision.

Je suis heureux que M. Vaughan reconnaisse l'intelligence de notre approche en matière d'infrastructures. Au départ, je craignais que les dispositions de ce projet de loi soient mêlées à diverses autres questions qui n'ont absolument rien à voir avec l'objet de nos travaux. Mais M. Freeman et M. Iler ont, tout à fait sciemment, lié la question à celle des autorités de l'île et de l'aéroport du centre-ville, M. Vaughan laissant alors entendre que le port vivait uniquement du produit des procès qu'il intentait.

Qu'il soit dit que, dans le cadre du procès que vous évoquiez tout à l'heure, le gouvernement fédéral — et un des avocats concernés dans cette affaire est venu expliquer au comité ce qui s'était passé — s'est réuni avec des représentants de la province et de l'administration municipale afin d'essayer de tirer la ville d'un procès qu'elle ne pouvait pas gagner. Tout cela a été exposé au comité dans le cadre d'un témoignage et, en fait, le gouvernement du Canada, lorsque la ville a accepté une transaction, lui a versé plus de 35 millions de dollars afin de l'indemniser des suites d'une action en justice qu'elle avait intentée de manière injustifiée, à l'administration portuaire notamment.

Il ne faut donc pas confondre. J'estime, et je m'adresse particulièrement à M. Freeman et à M. Iler, que si vous souhaitez influencer le contenu du projet de loi C-23, il va vous falloir vous y prendre autrement.

Le président: Monsieur Volpe, je regrette, mais, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, il nous faut maintenant accueillir le ministre.

Je tiens à remercier nos témoins pour le débat vif et vigoureux auquel ils ont pris part. Je vous remercie du temps que vous nous avez consacré.

Nous allons maintenant suspendre la séance quelques instants afin de permettre au ministre et à ses collaborateurs de prendre part à nos travaux sur le projet de loi C-23.

• _____ (Pause) _____

•

• (1200)

Le président: Nous entamons maintenant la deuxième partie de notre 11^e séance.

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Il est accompagné de plusieurs de ses collaborateurs du ministère des Transports, Emile Di Sanza, directeur général de la politique maritime, Janet Kavanagh, directrice de la politique des ports et Ekaterina Ohandjanian, conseillère juridique.

Bienvenue devant le comité.

Monsieur le ministre, si vous avez préparé un exposé, je vous invite à nous le présenter, après quoi, nous passerons aux questions.

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): En effet, monsieur le président.

Chers collègues, je tiens à vous remercier de m'avoir convié à prendre la parole devant vous ce matin.

Je dois dire que c'est avec un grand plaisir que j'ai serré la main de M. Volpe en entrant dans la salle.

L'hon. Joseph Volpe: Ma parole, on m'en veut! D'abord une campagne de détraction, puis des simulacres d'amitié. Ça me réchauffe le cœur.

L'hon. Lawrence Cannon: Chers collègues, c'est avec plaisir que je vais aujourd'hui poursuivre avec vous la discussion portant sur le projet de loi C-23 et sur les modifications que l'on se propose d'apporter à la Loi maritime du Canada. Comme vous le savez, aux termes de la LMC, le ministre des Transports doit procéder à l'examen des dispositions de la loi et de son application.

En 2002, le gouvernement a chargé un comité d'examen d'entreprendre, dans les diverses régions du pays, des consultations au sujet de la Loi maritime du Canada et de formuler des recommandations à l'intention du ministre des Transports. De larges consultations ont eu lieu auprès de tous les paliers de gouvernement, des administrations portuaires canadiennes, des entreprises de transport maritime, des associations représentant l'industrie maritime, de même que d'autres modes de transport, des expéditeurs, des sociétés de logistique et des syndicats. De ce processus de consultation est né le rapport d'examen de la LMC, que le ministre des Transports a déposé à la Chambre en juin 2003 et qui a servi de base au projet de loi C-61.

[Français]

Les modifications proposées dans le projet de loi C-61 visaient à prendre appui sur le contexte opérationnel commercial décrit dans la Politique maritime nationale de 1995, puis la Loi maritime du Canada de 1998. Ces modifications tenaient compte des préoccupations de l'industrie et reconnaissaient l'importance de promouvoir les investissements stratégiques et l'amélioration de la productivité.

Le projet de loi C-23 donne suite à plusieurs des recommandations formulées dans la foulée de l'examen de la Loi maritime du Canada. Selon moi, le projet de loi C-23 va même beaucoup plus loin, en ce qu'il optimise notre régime d'administration portuaire de sorte que nous puissions soutenir la concurrence au sein de l'économie mondiale et place les principaux ports du Canada dans une position plus concurrentielle face aux autres installations internationales.

Les ports attendent ces changements depuis longtemps. Les administrations portuaires canadiennes nous ont dit que ces modifications étaient indispensables au succès des ports maritimes du pays en cette ère de mondialisation. Quelques provinces nous ont également livré un message similaire.

Si nous attendons davantage, nous laisserons échapper des possibilités. Ces possibilités pourraient avoir une incidence considérable et à long terme sur l'économie des régions et, en bout de piste, sur l'économie canadienne.

[Traduction]

Le transport maritime compte pour environ un cinquième du volume des exportations canadiennes vers les États-Unis et pour plus de 95 p. 100 des quelque 162 millions de tonnes de biens et de produits transformés que le Canada exporte vers d'autres pays. Le secteur maritime contribue beaucoup à l'économie et aux revenus des administrations fédérales et provinciales. Il est en outre un puissant moteur de création d'emplois. Toutes les régions de notre pays profitent de la production et des emplois créés par le secteur maritime.

Certes, les retombées nettes les plus importantes sont d'abord en Colombie-Britannique, puis en Ontario et au Québec, mais les activités du transport maritime ne sont pas sans produire d'effets économiques majeurs dans l'ensemble des régions. De toute évidence, le secteur maritime intervient pour beaucoup dans l'économie et génère des emplois rémunérateurs, sans parler de sa contribution sensible aux revenus des gouvernements fédéral et provinciaux. Les modifications proposées dans le cadre du projet de loi C-23 auraient une incidence positive sur l'industrie maritime et permettraient aux administrations portuaires canadiennes, dont l'apport à l'économie de notre pays est important, de s'adapter aux nouvelles tendances de la mondialisation et d'appuyer les objectifs commerciaux nationaux du Canada.

Au stade où nous nous en sommes, il importe, selon moi, de faire la distinction entre les propositions législatives proposées dans le cadre du projet de loi C-23 et les initiatives stratégiques connexes et complémentaires qui pourraient être mises en place. Quand nous nous sommes engagés à faire preuve d'ouverture et de transparence, et afin que vous compreniez parfaitement la stratégie que nous prévoyons d'adopter au niveau des administrations portuaires canadiennes, nous vous avons fait part des différentes initiatives stratégiques que nous envisageons.

Je sais qu'un certain nombre de questions ont été soulevées et que des opinions se sont exprimées au sujet des initiatives de gestion foncière. J'ai donc réuni des renseignements complémentaires qui, je l'espère, répondront à vos questions. Ces initiatives stratégiques sont non seulement importantes, mais nécessaires. Elles résultent d'analyses et d'examen approfondis, dont, dans certains cas, des études indépendantes. Leur incidence au niveau du secteur concerné sera immédiate, dans le cadre des dispositions actuelles. Cela dit, elles ne forment pas l'essentiel du projet de loi C-23, mais complètent plutôt ses dispositions.

Bien que le projet de loi ait une portée nationale, je suis conscient qu'il a entraîné d'importantes discussions concernant le rôle des municipalités.

● (1205)

[Français]

De par leur nature, nos villes sont des moteurs économiques, mais elles peuvent servir — et elles servent — également de plaques tournantes et de portes d'entrée essentielles pour les transports. Elles fournissent un accès aux ports, aux aéroports et aux points frontaliers, ce qui signifie que ce qui se passe dans les villes est essentiel pour le reste du pays. Grâce à Chantiers Canada, un plan d'infrastructure de 33 milliards de dollars, nous finançons des investissements de projets liés au transport en commun, aux routes locales et aux autoroutes pour aider à atténuer le problème croissant de la congestion.

Nous sommes convaincus que ces investissements auront un impact important sur la compétitivité et l'environnement du Canada, de même que sur la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes. Le plan Chantiers Canada soutient l'accent national relativement aux portes d'entrée commerciales.

Nous ne pouvons pas parler de portes d'entrée commerciales sans parler des ports. En plus de l'initiative de la porte d'entrée et du corridor Asie-Pacifique, j'ai signé un protocole d'entente avec les provinces de l'Ontario et du Québec, en juillet, pour établir la porte d'entrée continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec.

Il existe plusieurs occasions liées au transport maritime le long du fleuve Saint-Laurent et sur le territoire des Grands Lacs. Les occasions d'accroître le transport maritime à courte distance pourraient contribuer à alléger la congestion, faciliter le commerce, réduire les émissions de gaz à effet de serre et accroître l'efficacité du réseau de transport grâce à une utilisation améliorée de la capacité des voies navigables.

● (1210)

[Traduction]

En octobre 2007, le gouvernement fédéral a également signé avec les quatre provinces de l'Atlantique, un protocole d'entente tendant à faciliter l'important travail lié à l'élaboration d'une stratégie visant la porte de l'Atlantique. De nombreuses occasions méritent d'être envisagées et cela vaut, bien sûr, pour nos ports.

Je sais que des préoccupations se sont exprimées au sujet de la participation des collectivités aux activités portuaires, notamment en ce qui concerne l'utilisation des terrains. À ce sujet, je tiens à citer les observations faites mardi dernier par le capitaine Houston. Il a confirmé que de nombreuses démarches ont été faites par le passé afin que les municipalités aient l'occasion de s'exprimer pleinement au sujet de l'aménagement du port, au-delà même de l'obligation incombant à cet égard à l'administration portuaire.

S'agissant de l'administration portuaire de Vancouver-Fraser, le capitaine Houston a expliqué qu'un forum de liaison municipale a été créé afin de réunir les membres du conseil d'administration et les conseillers municipaux. Il s'agissait de garantir la prise en compte du point de vue de la communauté. De plus, chaque projet entrepris par l'administration portuaire de Vancouver-Fraser est soumis au processus d'aménagement des municipalités concernées afin qu'elles formulent leurs observations, celles-ci étant retenues dans toute la mesure du possible.

Je tiens à ajouter que j'ai récemment eu l'occasion de voir comment ce processus se déroule en pratique. Le travail auprès des communautés de Delta, de Surrey et de Langley et d'autres encore, ainsi qu'avec Transports Canada et l'administration portuaire Vancouver-Fraser, fait partie d'un effort collectif qui a abouti à la création du corridor ferroviaire Roberts Bank. Il s'agit de neuf sauts-de-mouton qui faciliteront la circulation et réduiront la congestion dans le lower mainland près de Roberts Bank.

Il est manifeste que les besoins des municipalités sont pris en compte dans toutes les activités liées aux ports, mais il convient également de relever qu'un dialogue régulier est désormais engagé, ce qui va permettre à tous les intervenants de mieux comprendre, non seulement le point de vue des autres, mais l'ensemble de la situation. Les modifications proposées dans le cadre du projet de loi C-23 sont essentielles au succès de notre stratégie de portes d'entrée et de corridors.

Ces initiatives stratégiques sont certes importantes, mais je suis ici, aujourd'hui, pour discuter du projet de loi C-23, et notamment des modifications à la Loi maritime du Canada.

Cinq éléments sous-tendent ce projet de loi. La première modification vise à assurer l'égalité des chances des ports canadiens par rapport aux ports des autres pays. Le projet de loi C-23 a aboli l'interdiction faite aux ports canadiens de bénéficier de fonds fédéraux pour financer, dans le cadre de programmes de contributions, les travaux d'infrastructure, de sécurité et de préservation de l'environnement. À l'heure actuelle, les ports canadiens, à quelques exceptions près, n'ont pas accès aux crédits fédéraux alors que dans le reste du monde les ports bénéficient de plus en plus de subventions gouvernementales pour réaliser des projets d'infrastructure, d'environnement et d'amélioration de la sécurité.

D'autre part, le secteur du transport autre que maritime bénéficie déjà de ce type de financement. Il n'est donc pas logique d'en exclure les administrations portuaires canadiennes, d'autant plus que les ports font partie intégrante des objectifs à long terme de nos stratégies nationales en matière de points d'accès et de corridors commerciaux.

Comme vous le savez, un des objectifs de notre cadre de politique national pour les portes et les corridors commerciaux stratégiques est d'optimiser l'efficacité du réseau de transport intermodal existant. Une meilleure utilisation du mode maritime, surtout pour le transport maritime à courte distance, dont les projets peuvent être financés dans le cadre de Chantiers Canada, constitue une solution clé si l'on veut soulager notre réseau routier et ferroviaire tout en protégeant l'environnement.

Le transport maritime à courte distance constitue également un chantier prioritaire aux États-Unis. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues américains afin d'exploiter davantage les possibilités de ce mode de transport. Donnons donc à nos administrations portuaires la possibilité d'oeuvrer sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport et avec les ports des autres pays.

[Français]

Nous proposons également une modification à la loi qui prévoit l'accès à un régime commercial d'emprunt pour les ports dont les revenus sont supérieurs à 25 millions de dollars par année, et ce, pendant trois années consécutives. Les modifications permettraient aux ports les plus importants et les plus diversifiés de prendre des décisions financières à la mesure de leurs moyens, prudentes et viables. Les ports admissibles décidant de mettre en oeuvre un régime commercial d'emprunt seraient assujettis à un code régissant

les emprunts assorti de responsabilités comparables pour les conseils d'administration.

Des modifications sont proposées en vue d'assurer la stabilité et la continuité à long terme au chapitre de la gouvernance des ports. Le projet de loi C-23 prévoit la reconduction de la nomination des membres des conseils d'administration, ce qui signifie que la durée de leur mandat passera de six à neuf ans, soit trois mandats de trois ans. Ainsi, les administrateurs demeureront en poste jusqu'au renouvellement de leur mandat ou jusqu'à la nomination d'un nouveau membre. J'ajoute qu'il s'agit d'un mandat d'une durée maximale de neuf ans.

Au sujet de la gouvernance, j'aimerais expliquer un point très important, souvent oublié ou du moins mal compris. Vous vous rappellerez peut-être que le capitaine Houston a lui aussi mentionné ce point dans ses observations devant ce comité. Il s'agit du fait que les membres du conseil d'administration sont des représentants nommés. Leur obligation fiduciaire consiste à représenter les intérêts de l'administration portuaire. D'ailleurs, la loi stipule que les membres du conseil d'administration n'ont pas comme responsabilité les personnes qui sont nommées. Par conséquent, il importe peu qu'une ou trois personnes soient nommées, car les membres du conseil d'administration doivent représenter l'intérêt supérieur du port.

•(1215)

[Traduction]

D'autres modifications visent à faciliter les fusions, lorsque celles-ci se justifient. Vous êtes peut-être au courant de la fusion de trois administrations portuaires à partir du 1^{er} janvier 2008. Les modifications proposées dans le cadre du projet de loi C-23 comportent en outre d'autres dispositions prévoyant une démarche uniforme et simplifiée destinée à faciliter, à l'avenir, les fusions qui s'imposeraient.

Les modifications que nous proposons en matière de sanctions administratives pécuniaires prévoient, pour les ports, un régime actualisé d'application de la loi en harmonie avec des mesures législatives similaires visant des organismes tels que la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. On a constaté que pour les infractions réglementaires, il est plus efficace, plus économique, et préférable tant du point de vue des utilisateurs que des agents chargés de l'application des textes de recourir à un mécanisme indépendant d'examen et d'appels plutôt qu'à un long processus judiciaire.

Monsieur le président, honorables collègues, je considère que les modifications proposées constituent, pour le réseau de transport maritime, la meilleure solution et qu'il est grand temps de l'adopter. Ces modifications constituent une partie essentielle des politiques et des dispositions adoptées par notre gouvernement en faveur des transports et du commerce au Canada. Elles font également partie intégrante des objectifs à long terme de nos trois stratégies nationales en matière de portes d'entrée et de corridors commerciaux (Asie-Pacifique, continentale et de l'Atlantique).

Le projet de loi C-23 permettra de doter les ports canadiens des outils dont ils ont besoin pour affronter leurs concurrents dans le cadre du commerce international et pour soutenir leurs activités au sein du cadre de politique nationale sur les portes et corridors commerciaux stratégiques. Il est temps de mettre en place ces changements dans l'intérêt même de l'économie canadienne.

Monsieur le président, chers collègues, je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Zed.

M. Paul Zed: Merci, mes chers collègues.

Monsieur le ministre, merci de vous être rendu aujourd'hui à notre invitation.

Je ne parle manifestement pas au nom de tous, mais je pense pouvoir dire qu'une majorité est tout à fait favorable aux mesures de modernisation contenues dans ce projet de loi.

Je dois dire, cependant, que je m'inquiète de l'insuffisance éventuelle des financements. Ne pourriez-vous pas nous préciser, à cet égard, quelle sera la politique du gouvernement.

Comme vous le savez, je viens de Saint John, une ville portuaire. Au lieu d'appliquer trois stratégies distinctes, ne pourrait-on pas adopter une stratégie atlantique continentale dans le cadre de laquelle, conformément à une politique nationale, on soutiendrait les initiatives de tous les groupes concernés oeuvrant dans le cadre d'un effort collectif?

Si je vous demande cela, c'est en raison des questions qui se posent à l'égard du Saint-Laurent et, plus généralement, du transport maritime. Traditionnellement, dans la région des Maritimes, nos échanges se font selon un axe nord-sud mais, surtout depuis le 11 septembre, de nouveaux problèmes sont apparus. J'aurais donc voulu savoir quels étaient les grands axes de votre réflexion à cet égard.

J'aurais voulu, en outre, que vous nous disiez quelque chose de Churchill. En tant que critique du portefeuille des villes et collectivités, je suis amené à effectuer des déplacements dans les diverses régions de notre pays et j'ai ainsi pu constater qu'au Manitoba on s'intéresse beaucoup à Churchill. En effet, le réchauffement de la planète et les changements climatiques attirent les regards sur Churchill.

Pourrais-je en outre, monsieur le président, demander au ministre de nous dire quelque chose des défis auxquels les diverses collectivités, et notamment les ports de moindre envergure, vont devoir faire face sur le plan de la sécurité et de l'action policière. Le problème ne se pose pas de manière aussi aiguë dans les villes les plus importantes, mais il est clair que dans des villes comme Halifax, St. John's, Terre-Neuve et Saint John, Nouveau-Brunswick, où la responsabilité pour les services de police a été, en 1990, confiée aux municipalités... A-t-on envisagé la possibilité de dégager pour cela des crédits spéciaux.

Excusez-moi pour le grand nombre de questions.

• (1220)

L'hon. Lawrence Cannon: Je vous en prie.

M. Paul Zed: Vous commencez à y être habitué.

L'hon. Lawrence Cannon: D'abord, je tiens à vous remercier de vos encouragements et du soutien que vous avez apporté à ce projet de loi.

Pour ce qui est de notre stratégie des portes, l'accord-cadre se conforme en gros à la géographie de notre pays et aux courants des échanges que l'on peut constater. Je laisserai à Emile et à ses collègues le soin de vous exposer cela de manière un peu plus détaillée.

Mais disons, d'une manière générale, que c'est en fonction de cela que nous avons conçu la porte continentale Ontario-Québec, qui s'ouvre sur le coeur même des États-Unis, ainsi que la porte Asie-Pacifique qui existait déjà, mais à laquelle nous avons, au cours de ces dernières années, apporté d'importants financements. Tout cela créé, me semble-t-il, un environnement propice aux bonnes

pratiques, et constitue un bon exemple de ce que nous voulons faire afin d'améliorer notre compétitivité vis-à-vis de nos concurrents étrangers.

En ce qui concerne la porte de l'Atlantique, nous avons vu le besoin d'adopter une approche plus globale et c'est pour cela que les quatre provinces se sont engagées dans le cadre du protocole d'entente. Au cours des mois qui viennent, nous allons recueillir des données sur la base desquelles nous pourrions lancer une campagne de promotion.

Vous avez raison de dire que les changements climatiques ouvrent au Canada de nouvelles possibilités dans la région de Fort Churchill. Le premier ministre s'y est d'ailleurs rendu il n'y a pas longtemps pour annoncer de nouveaux investissements dans le système ferroviaire.

Ce genre d'initiative peut d'ailleurs s'inscrire dans le cadre de Chantiers Canada. Nous avons d'ailleurs réservé des crédits qui seront affectés aux analyses et aux recherches sur les nouvelles tendances qui se dégagent. Nous réfléchissons déjà à une porte arctique et à l'adoption, dans cette région, d'une stratégie d'ensemble.

En ce qui concerne les questions de police et de sécurité, je peux dire qu'au cours des quelques derniers mois, nous avons mis en place des programmes permettant de sécuriser les zones réservées, du moins les zones à accès restreint dans les ports. Les programmes sont déjà en place. Nous avons conclu des ententes avec l'administration portuaire de Montréal, ainsi qu'avec l'administration portuaire d'Halifax. Emile pourra vous en dire plus à ce sujet.

À Vancouver, un syndicat et une organisation de travailleurs nous ont demandé d'attendre l'issue de leurs élections pour mettre en place le nouveau dispositif. Cela ne devrait tarder.

Emile, peut-être voulez-vous ajouter quelque chose.

M. Emile Di Sanza (directeur général, Politique maritime, ministère des Transports): Ainsi que le ministre vient de nous le dire, les protocoles d'entente signés par le Québec, l'Ontario et le gouvernement fédéral, et l'entente analogue conclue avec la région de l'Atlantique prévoient une série d'études et d'exercices de réflexion sur les portes d'entrée. Nous allons notamment étudier les flux commerciaux, les courants de circulation et les besoins qui se manifestent au plan des infrastructures. Ensuite, il faudra établir les priorités.

Évidemment, rien de cela ne fera obstacle aux projets commerciaux épousant une géographie différente. On en relève d'ailleurs déjà un certain nombre dans la région atlantique ainsi que dans la région de Montréal, puis, plus haut, sur la voie maritime ainsi que dans la région des Grands Lacs. Rien de ce que nous prévoyons de faire ne fera obstacle à cela.

En ce qui concerne la sécurité, j'attire votre attention sur la modification législative que l'on propose d'adopter et qui permettrait de financer des projets d'investissement au plan non seulement des infrastructures et de la protection de l'environnement, mais également dans le domaine de la sécurité. Un programme avait déjà été mis en place en ce domaine, mais il a pris fin en novembre 2007. La disposition qui nous intéresse en l'occurrence, laissera la porte ouverte à d'éventuels programmes de financement.

• (1225)

Le président: Merci.

Je passe maintenant la parole à M. Laframboise et le ministre voudra peut-être, dans le cadre de sa réponse, nous dire très brièvement quelque chose de la situation à Churchill — car c'est, bien sûr, un autre sujet auquel je m'intéresse beaucoup.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, vous savez que le Bloc québécois va appuyer ce projet de loi. Ça m'a forcé à faire quelques recherches. Pour ce qui est de la gouvernance, vous indiquez à l'article 11 du projet de loi qui ne peut pas être membre du conseil d'administration, et vous incluez les dirigeants et employés d'une administration portuaire. Vous connaissez l'amour que je porte au monde municipal. Or, à l'alinéa 16a) de la loi, on dit ceci au sujet des personnes qui ne peuvent être administrateurs d'une administration portuaire :

a) les maires, conseillers, dirigeants et employés des municipalités mentionnées dans les lettres patentes;

Compte tenu de cette disposition, j'aimerais que vous m'expliquiez comment il se fait que Ghislain Harvey siège à titre de président au conseil d'administration de l'Administration portuaire du Saguenay alors qu'il est chef de cabinet du maire, donc dans l'organigramme de la ville, en plus d'être PDG de Promotion Saguenay, une créature de la ville. Essayez de m'expliquer ça.

L'hon. Lawrence Cannon: D'après ce que je comprends, la Ville de Saguenay est tout à fait souveraine pour ce qui est des gens qu'elle nomme au conseil d'administration de l'administration portuaire. En ce sens, nous n'entrevoions pas nécessairement de conflit. C'est la Ville de Saguenay qui a nommé le titulaire à ce poste.

M. Emile Di Sanza: Il faudrait qu'on fasse d'autres recherches à ce sujet, monsieur le ministre.

L'hon. Lawrence Cannon: J'ai vérifié, monsieur Laframboise, et c'est ce qu'on m'a dit.

M. Mario Laframboise: Il y aurait peut-être lieu de demander un avis juridique, compte tenu des gens que l'article 16 de la loi exclut à titre d'administrateurs. Ça me rassurerait.

L'hon. Lawrence Cannon: D'accord.

M. Mario Laframboise: En ce qui a trait à la gouvernance, l'article 13 du projet de loi dit ceci :

13. La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :

21.1 Sous réserve des lettres patentes, le conseil d'administration peut déléguer aux dirigeants ou à un comité constitué par les administrateurs les pouvoirs de gestion des activités de l'administration portuaire.

C'est comme si des sous-contrats pouvaient être alloués. Or, mes recherches m'ont amené à penser que pour éviter les conflits d'intérêts, l'administration portuaire ne pouvait pas accorder de contrats à des administrateurs. J'aimerais que vous m'assuriez que l'Administration portuaire du Saguenay n'a alloué aucun contrat à des membres du conseil d'administration et que ce projet de loi ne permettra pas cette pratique.

Est-ce l'objectif?

L'hon. Lawrence Cannon: Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'il ne faudrait pas que ça permette à des gens d'échanger allégrement des contrats.

M. Emile Di Sanza: Ici, le but est strictement de faciliter l'exercice des responsabilités des conseils d'administration. Dans le cas des ports plus petits, par exemple, il peut être difficile pour le conseil d'administration d'avoir à assumer toute la charge de travail. Dans une certaine mesure, ces gens peuvent déléguer certains pouvoirs à des administrateurs. Il reste qu'ultimement, les responsabilités sont toujours le conseil d'administration et ses membres.

● (1230)

M. Mario Laframboise: Monsieur Di Sanza, peut-on donner des contrats aux membres du conseil d'administration?

Mme Ekaterina Ohandjanian (conseillère juridique, Justice Canada, ministère des Transports): C'est une question qui relève du code de déontologie. C'est du cas par cas; on doit connaître les faits particuliers pour pouvoir examiner cette question. Je pense que cette question n'est pas visée par le projet de loi C-23 ou par la Loi maritime du Canada. Ce sont les lettres patentes et le code de déontologie qui s'appliquent aux administrateurs, qui pourront peut-être trouver une réponse si on leur présente des faits particuliers.

M. Mario Laframboise: Peut-on confier des contrats à des membres du conseil d'administration?

Mme Ekaterina Ohandjanian: La question générale...

L'hon. Lawrence Cannon: La réponse claire, c'est non.

M. Mario Laframboise: D'accord.

Évidemment, le Port de Montréal m'a rassuré, car il voit une possibilité d'agrandissement. Monsieur le ministre, il faut que vous me rassuriez aussi.

On sait que le Port de Montréal n'a pas de dettes, et je ne voudrais pas qu'il soit pénalisé en ce qui a trait à l'aide gouvernementale. Je ne voudrais pas que seuls ceux qui sont endettés soient admissibles aux programmes d'aide. Pouvez-vous nous assurer que tous les ports seront admissibles aux programmes d'infrastructure et que leur capacité financière de faire leurs propres investissements ne sera pas prise en compte? Voyez-vous les choses différemment?

L'hon. Lawrence Cannon: Il faut peut-être prendre un peu de recul. D'une part, notre stratégie sur les portes d'entrée et les corridors de commerce vise principalement à voir les outils dont on dispose et, d'autre part, à identifier les lieux de congestion qui font obstacle à la bonne marche de notre commerce. Cela nous permet ensuite de faire des investissements appropriés pour maintenir l'avantage concurrentiel qu'on détient dans certains domaines. Cette façon de faire ne sera pas basée sur des chimères ou des idées frivoles. Un encadrement nous permettra de dire clairement dans quelle direction on se dirige. On donne accès à ces fonds avec une intention directe précise. C'est la nature des protocoles d'entente que nous avons signés avec les gouvernements.

Du point de vue géographique, le port de Montréal est le second port en importance au Canada. Il est majeur et on veut contribuer, en complément, à son développement, de façon à ce qu'on puisse continuer à avoir un avantage sur le marché qu'on souhaite pénétrer.

M. Mario Laframboise: Son projet de quoi de villégiature pour recevoir les bateaux de croisière serait-il admissible au programme d'infrastructure, ou cela dépend-il toujours des programmes?

M. Emile Di Sanza: Cela dépendra des critères du programme et du plan d'affaires que le Port de Montréal mettra de l'avant avec ses partenaires. La question est aussi de savoir si le Port de Montréal voudra demander des fonds pour ce projet particulier, car il a accès à d'autres sources de financement, il a d'autres partenaires. Dans certains cas, les ports vont financer leurs projets avec leurs partenaires du secteur privé plutôt que de demander des fonds au secteur public.

M. Mario Laframboise: Sauf que c'est eux qui décident. Pouvez-vous les orienter?

L'hon. Lawrence Cannon: Oui, il est certain que ça se décide en partenariat. C'est l'esprit qu'on met de l'avant ici.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre de vous être rendu à notre invitation. Je tiens également à vous remercier, vous et vos collaborateurs, d'avoir répondu aux questions que nous vous avons transmises. Souvent, il n'en est pas ainsi et je tiens à vous remercier de votre collaboration à cet égard.

Dans le document qui nous a été distribué, mon attention s'est portée sur la question de l'accès des administrations portuaires aux fonds prévus pour les portes d'accès commerciales. Selon votre document, il est « envisagé » de donner à une administration portuaire accès à ces fonds. Pouvez-vous nous préciser si cela exige l'adoption de nouvelles dispositions législatives ou une décision du Cabinet et s'il est garanti qu'elles auront effectivement accès à ce fond? Deuxièmement, quels sont les autres fonds qui pourraient leur être ouverts.

L'hon. Lawrence Cannon: Permettez-moi de répondre d'abord à votre deuxième question. Les administrations portuaires continuent à avoir, comme avant, accès aux sources traditionnelles de financement. Nous ne faisons qu'élargir la gamme des moyens mis à leur disposition puisque, dorénavant, les administrations portuaires pourront obtenir un financement du fonds Chantiers Canada pour, par exemple, le transport maritime à courte distance ou d'autres programmes d'infrastructure.

Si je vous ai bien compris, monsieur Masse, vous aimeriez savoir si cela exigera l'adoption de nouvelles dispositions...

• (1235)

M. Brian Masse: Oui, car pour l'instant on dit simplement qu'une telle mesure est envisagée. La chose ne semble pas encore définitive.

M. Emile Di Sanza: C'est simplement parce que nous en sommes encore à l'étape du projet de loi.

M. Brian Masse: Ah bon.

Là aussi les projets seront évalués en fonction de leurs mérites. Pourriez-vous nous dire ce qu'il convient d'entendre par projet évalué en fonction de ses mérites. Pourriez-vous nous en citer des exemples?

L'hon. Lawrence Cannon: Disons qu'un projet évalué en fonction de ses mérites se distingue des aides accordées aux divers paliers de gouvernement et...

M. Brian Masse: Une route par exemple? Car si les crédits proviennent du fonds sur l'infrastructure frontalière, je m'inquiète un petit peu.

L'hon. Lawrence Cannon: Oui, ces crédits proviendront des fonds pour les portes et entrées et non du fonds sur l'infrastructure frontalière. Prenez l'exemple du passage Détroit-Windsor, que vous connaissez bien. Envisagez la chose comme un corridor et vous constatez que le gouvernement de l'Ontario, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral sont convenus de se pencher sur les points de passage formant des goulets d'étranglement et sur la manière de réduire, au cours des 10, 15, 30 et 40 prochaines années, ces obstacles au commerce? Voilà le plan que nous voulons mettre en oeuvre. Après cela, de concert avec nos partenaires provinciaux, nous déciderons de la manière la plus économique de procéder. Peut-être estimerons-nous que, pour soulager le réseau routier, il faut créer une liaison maritime à courte distance. Dans ce cas-là nous envisagerons une solution qui, pour le moment, demeure hypothétique.

Voilà ce que j'entends par projet évalué en fonction de ses mérites. Les paliers de gouvernement concernés en décident de concert.

M. Brian Masse: Je vois un peu mieux à quoi cela correspond.

Mais ce qui m'inquiète un peu, c'est qu'on ne prévoit pas d'augmenter les crédits disponibles. Les fonds que vous évoquez existent déjà. Il s'agit donc d'augmenter le nombre d'intervenants pouvant y faire appel. Or, nous savons que les besoins de ces intervenants se chiffrent par milliards et qu'ils vont donc se faire concurrence pour obtenir des financements.

Je suis content que vous ayez parlé du point d'entrée Windsor-Détroit. C'est la première fois que vous me devancez sur cette question et je vous en remercie. J'y vois une raison d'espérer. Nous savons que nous allons devoir engager des travaux d'infrastructure qui coûtent des milliards et nous nous inquiétons à l'idée de nous retrouver face à d'importants projets concurrents. Ce que je voudrais savoir, donc, c'est si le gouvernement a décidé d'augmenter, dans le cadre de ce fonds, les crédits destinés aux ports.

Je me pose en même temps une question plus essentielle, cependant, car je ne vois pas très bien pourquoi ce projet de loi prévoit de donner aux administrations portuaires accès à ce fonds. Étant donné les sommes qu'elles sont autorisées à emprunter et la dette à long terme qu'elles peuvent contracter — d'après ce tableau, elles ont déjà accès à des milliards de dollars — on comprend mal la nécessité de leur donner accès à des financements publics. Est-ce en raison d'un manque d'investisseurs privés? Est-ce ce que l'on craint? Cela s'inscrit-il dans le cadre des P3? De quoi ont-elles actuellement besoin? En effet, elles ont déjà accès à d'énormes capitaux qu'elles peuvent emprunter à long terme. Pourquoi donc les administrations portuaires devraient-elles sur ce plan, concurrencer les autres projets frontaliers.

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Masse, tout cela fait partie d'une stratégie plus vaste visant à nous permettre de maintenir notre compétitivité et d'assurer le bon fonctionnement de nos portes d'entrée et corridors commerciaux. Nous ne faisons, essentiellement, qu'élargir la gamme des moyens disponibles.

Je m'explique. Je pense que le meilleur exemple est ce que nous avons fait à Roberts Bank. J'en ai déjà ailleurs parlé tout à l'heure. Cela fait partie de la porte d'entrée Asie-Pacifique. Nous y avons affecté 40 ou 50 millions de dollars, peut-être un petit peu plus, et cela a attiré, tant des municipalités que du secteur privé, plus de 300 millions de dollars en investissements. Il s'agissait de parvenir à une intégration complète des réseaux de transport de nos biens et services afin d'ouvrir une voie allant jusqu'au centre même du Canada, dans les régions de l'Ouest, de prendre en compte les besoins des diverses communautés et de voir, par exemple, s'il y avait des arrêts aux passages à niveaux afin que les trains de marchandises puissent passer sans encombre. Cela a exigé un effort collectif. Or, pour ce genre de choses, il faut pouvoir disposer d'un capital de départ afin de lancer le projet. Voilà de quoi il s'agit.

• (1240)

M. Brian Masse: Mais alors j'ai à vous poser deux questions très rapides qui n'exigeront pas de longues réponses.

Étant donné cette stratégie, et les principes qui la sous-tendent, êtes-vous d'accord pour que le vérificateur général vérifie les comptes des administrations portuaires, étant donné qu'elles vont dorénavant bénéficier de financements publics? Et puis, il y a également la question des emprunts.

Deuxièmement, allez-vous prévoir des mesures de soutien pour que, en cas de différend avec la municipalité, au sujet du recours à de tels partenariats, les municipalités puissent opposer leur veto ou, à tout le moins, soumettre la question à une instance indépendante? Actuellement, la province de l'Ontario lutte, car on refuse d'affecter les fonds prévus pour le corridor Windsor-Détroit à l'aménagement du passage frontalier. Va-t-on instaurer certains mécanismes permettant d'intervenir dans ce genre d'hypothèse?

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Masse, vous savez je me méfie un peu du droit de veto car, d'après moi, cela ne contribue guère à de bonnes relations.

M. Brian Masse: Peut-être pourrait-on avoir recours à un mécanisme de médiation.

L'hon. Lawrence Cannon: Oui.

Je vais demander à Emile de nous en dire un peu plus au sujet du vérificateur général et peut-être, aussi, au sujet de la médiation.

M. Emile Di Sanza: Le vérificateur général pourrait, il est clair, opérer une vérification des financements publics apportés à une administration portuaire.

M. Brian Masse: Mais il serait assez difficile de suivre ces fonds s'ils sont utilisés par l'administration portuaire pour des investissements faits en partenariat, car il peut alors s'agir de baux et de...

M. Emile Di Sanza: Il y a divers autres moyens tels que les contrôles spéciaux auxquels sont soumis les ports, et les vérifications comptables. Il est clair que si un programme bénéficie d'un financement public, le vérificateur général aura toute latitude pour opérer les vérifications nécessaires.

Le président: Merci.

Monsieur Fast.

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

Merci, monsieur le ministre, de comparaître aujourd'hui devant le comité. Je tiens également à remercier vos collaborateurs.

En tant que représentant de l'ouest du Canada, et plus précisément de la Colombie-Britannique, je suis en mesure de vous dire que notre région est tout à fait enthousiasmée par ces nouvelles dispositions. Vous n'ignorez pas que la porte d'entrée du Pacifique, et les deux autres portes dont nous avons parlé, revêtent pour le Canada, une extrême importance.

Des difficultés sont survenues ça et là et certains obstacles empêchaient les ports d'accomplir correctement leur mission. Ces nouvelles dispositions leur accordent une beaucoup plus grande latitude.

Certains des témoins que nous avons entendus avant votre arrivée, ont fait valoir que les dispositions de ce projet de loi n'avaient pas fait l'objet d'une concertation suffisante. Certains estiment que, faute de préavis suffisant, ils n'ont pas pu représenter de manière satisfaisante les intérêts locaux. Or, je constate que ce projet de loi remonte à 2002. C'est dire qu'il y a eu d'amples consultations.

Pourriez-vous nous expliquer un petit peu le processus de consultation que vous et vos collaborateurs avez engagé avant d'aboutir à ce texte?

L'hon. Lawrence Cannon: Je vais demander à Emile de retracer un peu l'historique du texte et des consultations que nous avons menées.

Le point de départ a été le projet de loi C-61 proposé par Jean Lapierre. Gouvernement minoritaire, nous avons puisé dans le projet de loi C-61 les éléments qui prêtent le moins à controverse

ainsi que les éléments qui avaient déjà fait l'objet de consultations et qui faisaient l'unanimité. Nous avons opéré une synthèse de ces divers éléments.

Nous avons fait adopter la Loi sur les ponts et tunnels internationaux. Nous avons élaboré ce texte. Nous avons précisé les droits des transporteurs ferroviaires dans le cadre du projet de loi C-8. Je vous en félicite. C'est comme cela que nous avons procédé. Tous ces textes ont fait l'objet d'une large concertation. Je pense qu'il n'y a personne ici qui pourrait le nier.

Emile pourriez-vous nous en dire un peu plus au sujet du projet de loi C-61.

• (1245)

M. Emile Di Sanza: Oui, effectivement, de larges consultations ont eu lieu, en 2002 et en 2003, dans le cadre de l'examen de la Loi maritime du Canada. Des consultations ont été organisées dans toutes les régions du pays et les partenaires sociaux ont ainsi eu l'occasion de s'exprimer. Le rapport rédigé à l'issue de cet examen, dans le cadre duquel 140 exposés ont été présentés au comité, rendait compte de toute une gamme d'opinions et de préoccupations. En 2003, le rapport a été déposé au Parlement par le ministre des Transports de l'époque. Chacun a eu la possibilité de réagir à ce que disait ce rapport. Les divers intervenants et parties intéressés ont alors pu donner leur avis et formuler des recommandations quant aux amendements qu'il convenait d'apporter au texte.

Après le dépôt devant la Chambre du projet de loi C-61, les intervenants et autres personnes concernés ont à nouveau eu l'occasion de se faire entendre. Et ce dialogue s'est poursuivi jusqu'à la rédaction du texte dont vous êtes aujourd'hui saisi. Depuis lors, d'autres événements sont intervenus ainsi que des changements concernant d'autres projets et notamment l'initiative des portes d'entrée, qui je pense, a une incidence sur certains des éléments qui se trouvent dans les amendements proposés.

M. Ed Fast: Plus précisément, au cours des consultations qui ont eu lieu entre 2002 et l'époque actuelle, y a-t-il eu un dialogue permanent avec Vancouver, Toronto et Montréal?

M. Emile Di Sanza: Par le biais de divers mécanismes, il y a toujours eu moyen de recueillir l'avis et la contribution des parties concernées dans ces diverses municipalités et, en ce qui concerne Vancouver, compte tenu de l'Initiative Asie-Pacifique et de la fusion de ports que nous venions de réaliser. Il y a effectivement eu une large participation des acteurs concernés. Nous sommes en outre en communication directe avec les administrations portuaires et les diverses associations qui, dans l'ensemble du pays, représentent les utilisateurs et les fournisseurs opérant dans les divers ports.

Avons-nous en outre entretenu des contacts directs avec les municipalités? Depuis cette grande concertation, je dirais que ces contacts ont été indirects. Il est clair qu'au cours des consultations, le groupe s'est rendu dans ces diverses municipalités et que celles-ci, les provinces et autres parties prenantes ont pu pleinement participer.

M. Ed Fast: Au cours de ce grand exercice, de ces trois grandes villes, y en a-t-il eu qui se soient officiellement opposées à ce projet de loi ou à son prédécesseur, le projet de loi C-61?

M. Emile Di Sanza: Il faudrait que je vérifie, mais je ne le pense pas.

L'hon. Lawrence Cannon: J'ajoute, en ce qui concerne Toronto, que M. Tassé a, avant de compléter son rapport, rencontré des représentants de la ville de Toronto puisque, en ce qui concerne cette ville, le rapport revêtait un caractère un peu particulier.

M. Ed Fast: Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Bell.

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

Merci, monsieur le ministre, de vous être rendu à notre invitation.

En réponse à la question qu'a posée M. Fast au sujet de la période 2002-2003, je sais que plusieurs municipalités du Grand Vancouver ont présenté des exposés. Moi-même, à l'époque maire du district de North Vancouver, j'ai présenté un exposé favorable aux changements proposés et insistant sur la nécessité d'améliorer le règlement portuaire. Il est exact que, comme vous le disiez, monsieur le ministre, ce projet de loi est en grande partie fondé sur les dispositions du projet de loi C-61 élaboré par le ministre Lapierre sous le gouvernement libéral. J'y suis, de manière générale, favorable et cela vaut pour l'ensemble de notre parti.

Vous avez évoqué aussi les rapports avec les municipalités. En ce qui concerne le port de Vancouver, le cas qui m'est le plus familier, je peux dire que le port a fait de gros efforts en ce sens. C'est ainsi que, pendant que j'en étais le maire, North Vancouver a été la deuxième municipalité à signer un protocole d'entente avec le port de Vancouver, un protocole municipal prévoyant l'échange de renseignements au niveau de la planification afin d'éviter autant que possible les erreurs de communications. Ces principes sont importants et les nouvelles dispositions en tiennent pleinement compte.

S'agissant de la porte d'entrée du Pacifique, dossier dont je suis chargé au sein du Parti libéral, il est clair que la Chine revêt une extrême importance. On prévoit en effet que d'ici à 2015, ou du moins 2020, la Chine sera la première économie du monde ou à égalité avec la première. Cette porte d'entrée devrait permettre au Canada de profiter de cette situation et des occasions que cela va présenter tant pour Prince Rupert que pour les ports de Vancouver et les ports qui ont fusionné. Soixante pour cent des conteneurs transitant par le port de Vancouver viennent de Chine, et 40 p. 100 des conteneurs quittant le port de Vancouver sont à destination de la Chine. C'est dire que ce pays est un très grand acteur de notre commerce international.

En Chine, les travaux d'agrandissement et de modernisation portuaire vont à un train phénoménal. C'est bien pour cela qu'il nous faut tout faire pour soutenir le rythme. Nous savons que les États-Unis et aussi les pays d'Amérique centrale et du Sud améliorent déjà eux aussi leurs installations portuaires en prévision de cet essor de la Chine. Dans mes entretiens avec les divers acteurs du secteur et les responsables de l'administration portuaire de Vancouver, j'ai cependant l'impression que nous n'allons pas assez vite.

Je sais que ce projet de loi devrait améliorer la situation, mais, déjà en décembre 2005, M. Harper avait annoncé pendant la campagne électorale qu'un gouvernement conservateur consacrerait à cette porte d'entrée autant en ressources que les libéraux s'étaient engagés à fournir, le ministre Emerson ayant en effet annoncé un engagement de 591 millions de dollars sur cinq ans. Or, à l'occasion d'une question posée à la Chambre, au sujet du financement de la portée d'entrée, je constate que sur cinq ans, il nous manque quelque 39 millions de dollars par rapport aux crédits que votre

gouvernement s'était engagé à fournir mais que, pour les deux premières années, c'est-à-dire les exercices 2006-2007 et 2007-2008, le manque s'élève à 79 millions de dollars. Il semble donc que l'on a, en ce qui concerne le financement, privilégié les années ultérieures.

Je sais que votre gouvernement a porté le total à un milliard de dollars, ce qui fait 450 millions de dollars de plus pour la période allant de 2011 à 2014. Mais les préoccupations dont on m'a fait part concernent non seulement certaines des dispositions de ce texte, mais également l'espacement des crédits et l'idée qu'il conviendrait de renforcer l'effort financier au cours des premières années plutôt qu'au cours des années ultérieures. Je crains, en effet, que la porte d'entrée du Pacifique se trouve désavantagée par rapport aux ports américains qui font actuellement un grand effort au niveau de leurs installations et, aussi, par rapport à ce qui se passe actuellement en Chine. Nous ne voudrions pas manquer des occasions qui vont se présenter.

Il y a une chose qui m'intéresse. La province de la Colombie-Britannique accorde à la Chine une importance prioritaire. Cela se manifeste de diverses manières et, récemment, nous avons pu voir que les États-Unis ont pris de l'avance sur nous au niveau des destinations touristiques, ce qui, bien sûr, concerne les ports en raison des croisières en bateau. Le port de Vancouver est, en effet, un centre touristique important, car beaucoup de touristes partent en croisière sur la côte du Pacifique et vers l'Alaska. Nous pourrions accueillir trois ou quatre fois plus de touristes chinois que nous n'en accueillons actuellement et cela représente, pour le Canada, des rentrées importantes.

Pourriez-vous nous dire comment nous pourrions accélérer les crédits destinés à la porte d'entrée — la porte Pacifique en particulier — par rapport à ce que nous faisons actuellement?

● (1250)

Le président: Puis-je vous demander de répondre très brièvement afin que tous les membres du comité aient l'occasion d'intervenir.

L'hon. Lawrence Cannon: Entendu.

Je ne veux pas débattre les chiffres mais je sais que nous avons consacré à tout cela un milliard de dollars. De nombreux projets ont été lancés, et nous avons financé le conseil de la porte d'entrée. Cela est dû aux initiatives du ministre Emerson. C'est à lui que vous devriez poser la question et non à moi. Je pense qu'il pourra mieux vous répondre et je pourrai moi-même vous faire communiquer les renseignements que vous souhaitez obtenir.

Y a-t-il eu des retards au niveau des projets? Non, les projets qui ont été présentés sont accueillis par le gouvernement fédéral et nous sommes là aux côtés des communautés. Je vous ai cité certains exemples de projets qui sont menés actuellement à Vancouver et dans la vallée du Fraser.

Vous avez parfaitement raison de relever l'importance stratégique du port de Prince Rupert. Nous nous y sommes intéressés dès le départ et nous nous penchons actuellement sur la deuxième phase de ce projet. Nous travaillons actuellement de concert avec les premières nations pour assurer le succès de ce que nous avons entrepris. Nous travaillons en étroite collaboration avec le gouvernement de la Colombie-Britannique afin de régler les difficultés qui, en matière de transports, peuvent surgir au niveau des relations de travail. Lors de mon entrée en fonction, j'ai hérité de mon prédécesseur un conflit de travail avec les conducteurs de camion au port de Vancouver. Nous sommes parvenus à le régler.

Nous allons de l'avant et nos deux parties, nous en sommes persuadés, comprennent toute l'importance qu'il y a à profiter de la croissance des quelques prochaines années. Il peut, bien sûr, y avoir des difficultés, mais nous nous attachons à les résoudre au fur et à mesure qu'elles se manifestent. Nous consacrons à ces divers efforts les crédits nécessaires.

Le premier ministre, le ministre Emerson et moi-même avons conclu une entente avec le premier ministre de la Colombie-Britannique. Nous avons annoncé le lancement de la Stratégie de la porte d'entrée. Je crois me souvenir que le premier ministre Campbell en était tout à fait partisan.

• (1255)

Le président: Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

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

Bonjour, monsieur le ministre. Il nous fait toujours plaisir de vous voir ici nous présenter vos projets de loi, qui sont importants. Le Bloc québécois va appuyer le projet de loi qui, dans l'ensemble, nous apparaît positif. Cependant, on a toujours quand même une petite réserve quant à l'octroi de pouvoirs additionnels aux administrations portuaires leur permettant de louer les terrains qu'elles acquièrent pour un usage futur.

À la suite du témoignage d'un conseiller de la Ville de Toronto, on apprenait qu'il y avait tout un dilemme entre l'orientation de la ville et celle de l'administration portuaire, deux administrations qui ne travaillent pas de pair et conjointement.

Dans votre présentation, vous avez cité un exemple bien intéressant, celui de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Elle a formé un forum de liaison municipal pour s'assurer que le point de vue de la communauté est compris et pris en compte. Je pense que c'est bien logique.

Dans votre présentation, vous dites qu'il est clair que les besoins des municipalités sont pris en considération dans les activités liées aux ports. C'est un bel énoncé, mais je me demande si le projet de loi prévoit certains mécanismes. Y aura-t-il un mécanisme pour s'assurer, avant d'aller de l'avant, que les projets présentés par les administrations portuaires dans le but d'obtenir des fonds fédéraux reçoivent l'assentiment de la municipalité?

L'hon. Lawrence Cannon: Il me fait toujours plaisir, monsieur Carrier, de vous voir et de discuter des projets de loi.

Je vais laisser à M. Di Sanza le soin de répondre à cette question, plus précisément à ce qui touche le contenu de la législation.

M. Emile Di Sanza: En vertu de la politique maritime actuelle, du cadre législatif, des divers règlements et des lettres patentes qui s'appliquent aux ports, les administrations portuaires sont déjà tenues de soumettre des plans d'aménagement de terrain aux administrations municipales et de les consulter.

Je crois que vous parlez de l'initiative stratégique et du point de vue politique. On a clairement indiqué — et vous le trouverez dans les documents qui ont été remis au comité — que l'utilisation de terrains à des fins temporaires est assujettie à des critères très précis. On voulait que soient très transparentes les conditions en vertu desquelles les ports pouvaient exercer cette flexibilité par rapport aux terrains utilisés à des fins temporaires. Vous trouverez ces conditions bien détaillées dans les documents disponibles.

M. Robert Carrier: Très bien, cela répond à ma question.

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson, il nous reste quelques minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Une toute dernière question, s'il vous plaît. Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie de vous être rendu à notre invitation et aussi d'avoir rappelé toute l'importance que revêt Windsor en tant que point d'entrée essentiel dans le contexte du corridor commercial du centre du Canada.

Il est souvent question du pont Ambassador et des flux commerciaux que l'on comptabilise à un million de dollars par minute. On parle moins souvent du commerce qui coule sous le pont Ambassador et qui emprunte la rivière Detroit reliant les Grands Lacs d'amont aux Grands Lacs inférieurs.

Au sein de notre communauté, le transport maritime à courte distance semble représenter, pour les ports de moindre envergure tels que le port de Windsor, un important facteur de développement. Dans quelle mesure le projet de loi C-23 va-t-il aider les petits ports? Nous avons recueilli les témoignages de représentants des principaux ports, qui nous ont notamment entretenus des nouvelles limites d'emprunt et de divers sujets connexes. Mais dans quelle mesure le projet de loi C-23 va-t-il permettre à des petits ports tels que Windsor d'améliorer leur compétitivité, de tirer parti des occasions qui se présentent et de se développer?

• (1300)

L'hon. Lawrence Cannon: Je vais demander à M. Di Sanza de vous répondre sur ce point mais vous avez parfaitement raison d'évoquer la question du corridor continental. Disons que le passage Windsor-Détroit est, en ce qui concerne notre commerce avec les États-Unis, le principal corridor commercial. L'extrême importance de ce passage ressort particulièrement si l'on songe à l'industrie de l'automobile qui est un secteur crucial de notre économie.

Le gouvernement s'attache à faire en sorte que cela continue mais aussi à renforcer ces échanges et le dynamisme économique de la région.

Emile, voulez-vous répondre sur l'autre aspect de la question.

M. Emile Di Sanza: En amont, quant aux incidences pour le port de Windsor des modifications qu'il est proposé d'apporter aux dispositions actuelles, il est clair que le facteur essentiel sera la possibilité, pour Windsor, de bénéficier de financement pour ses projets d'infrastructure, ainsi que pour ses projets concernant la sécurité et la pérennité de l'environnement.

Vous avez parlé aussi du transport maritime sur de courtes distances. Un bon exemple de cela est le trajet Windsor-Détroit et le transbordeur porte-camions. Le ministère vient d'achever une étude approfondie des nouvelles possibilités offertes pour le transport des marchandises par la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs et, plus précisément, sur le développement des transports sur de courtes distances.

La question intéresse également beaucoup nos homologues américains. Vous n'ignorez pas que Chantiers Canada prévoit également le financement du transport maritime sur de courtes distances dans la mesure où des programmes adaptés peuvent être mis en place.

L'hon. Lawrence Cannon: Quant à votre question, monsieur Watson, concernant le conseil d'administration et le renforcement des structures de gouvernance des ports de moindre envergure afin que le conseil d'administration puisse... Cela est, je pense, prévu à l'article 25 du projet de loi.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Le président: Avant de lever la séance, je voudrais demander au ministre de nous dire, très rapidement, quelque chose à propos de Churchill.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Lawrence Cannon: Très volontiers...

Le président: La question a été posée par M. Zed.

L'hon. Lawrence Cannon: C'est très volontiers que je dirai quelque chose du port de Churchill.

Il y a des frontières et il y a des portes d'entrée, ce qu'on appelle en anglais des *gateways* — on saisit bien l'idée de passage. En l'occurrence, la porte est grande ouverte et nous allons devoir

franchir le pas. Nous allons à cet effet engager une étude en vue de créer, au Canada, une quatrième porte d'entrée.

Cela fait bien sûr partie de notre stratégie pour l'Arctique, dossier piloté par notre collègue, le ministre Strahl. Je suis certain qu'au cours des mois qui viennent, nous allons pouvoir annoncer la prise de mesures qui combleront le président de ce comité.

Le président: Je vous en remercie. Merci aussi de vous être rendu à notre invitation.

Je tiens à dire, à l'intention du comité, que jeudi nous entamerons l'examen article par article du projet de loi. Tous les amendements ont été présentés et nous pourrons alors en discuter.

Je vous remercie. La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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