



Canada
Chambre des communes

L'AVENIR DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

ROBERT A. CORBETT, député
Président

KEN ATKINSON, député
Président
Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent

Décembre 1992

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 22

Le mardi 8 décembre 1992

Président: Robert A. Corbett

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Tuesday, December 8, 1992

Chairperson: Robert A. Corbett

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transports

Transport

CONCERNANT

RESPECTING

Conformément à l'article 103(2) du Règlement ainsi que l'Ordre adopté par le Comité le 25 février 1992, en vue du rapport sur le futur de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Pursuant to Standing Order 103(2) and the Order adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the report on the Future of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System.

Y COMPRIS

INCLUDING

Quatrième

L'AVENIR DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

ROBERT A. CORBETT, député
Président

KEN ATKINSON, député
Président

Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent

Décembre 1992

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 22

Le mardi 8 décembre 1992

Président: Robert A. Corbett

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Tuesday, December 8, 1992

Chairperson: Robert A. Corbett

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transports

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement ainsi que l'Ordre adopté par le Comité le 25 février 1992, examen du rapport sur le futur de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

Y COMPRIS:

Quatrième rapport à la Chambre

Transport

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the Order adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the report on the Future of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

INCLUDING:

Fourth Report to the House

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Comité permanent des transports

PRÉSIDENT : Robert A. Corbett, député (Fundy—Royal)

VICE-PRÉSIDENTS : Ken Atkinson, député (St. Catharines)
Stan Keyes, député (Hamilton Ouest)

MEMBRES

Iain Angus, député	(Thunder Bay—Atikokan)
Chuck Cook, député	(Vancouver Nord)
John Manley, député	(Ottawa Sud)
Lee Richardson, député	(Calgary Sud Est)
Geoff Wilson, député	(Swift Current—Maple Creek —Assiniboia)

(Quorum 5)

GREFFIER DU COMITÉ

Marc Toupin

ATTACHÉ DE RECHERCHE

John Christopher

CONSULTANT

David Cuthbertson

*L'avenir de la Voie maritime du Saint—Laurent
et des Grands Lacs*

*Un rapport rédigé par le Sous—comité sur la Voie maritime du
Saint—Laurent*

QUATRIÈME RAPPORT

PRÉSIDENT : Ken Atkinson, député (St. Catharines)

MEMBRES

Iain Angus, député	(Thunder Bay—Atikokan)
Girve Fretz, député	(Erie)
Len Gustafson, député	(Souris—Moose Mountain)
Stan Keyes, député	(Hamilton Ouest)

(Quorum 3)

GREFFIER DU SOUS—COMITÉ

Marc Toupin

ATTACHÉ DE RECHERCHE

John Christopher

CONSULTANT

David Cuthbertson

Le Comité permanent des transports des matières

a l'honneur de présenter son :

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité a confié à son Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent la responsabilité d'examiner la viabilité et la compétitivité de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Le Sous-comité a remis son premier rapport que le Comité a adopté à l'unanimité, sans modification. En voici la teneur :

INTRODUCTION	1
LE PILOTAGE DANS LA VOIE MARITIME	3
L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE LA VOIE MARITIME	9
A. Les péages	9
B. L'infrastructure de la Voie maritime	11
C. La politique de gestion financière de la Voie maritime	12
D. La coopération avec l'Administration de la Voie maritime	13
CONCLUSION	14
LISTE DES RECOMMANDATIONS	15
Annexe A — Liste des témoins	17
Annexe B — Les faits saillants	21
Demande de réponse du Gouvernement	23
Fin de l'impression	24

L'AVENIR DE LA VOIE MARITIME Table des matières
SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

INTRODUCTION	1
LE TRAFIC MARITIME	2
A. Le transport des céréales	2
B. La prolongation de la saison dans la Voie maritime	4
C. La capacité de la Voie maritime	5
LE PILOTAGE DANS LA VOIE MARITIME	6
L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE LA VOIE MARITIME	9
A. Les péages	9
B. L'infrastructure de la Voie maritime	11
C. La politique de gestion foncière de la Voie maritime	12
D. La coopération avec l'Administration de la Voie maritime	13
CONCLUSION	14
LISTE DES RECOMMANDATIONS	15
Annexe A — Liste des témoins	17
Annexe B — Liste des mémoires	21
Demande de réponse du Gouvernement	23
Procès-verbaux	25

L'AVENIR DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

INTRODUCTION

La Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs constitue une voie de transport intérieure importante et unique en Amérique du Nord. Elle fait partie d'un cadre commercial extrêmement complexe, qui revêt une importance économique énorme pour le Canada et pour les États-Unis. Elle sert une région plus vaste que l'Europe occidentale, où se concentrent environ un tiers de la population totale du Canada et des États-Unis et une portion essentielle de leurs industries manufacturières, minières et agricoles. Son réseau perfectionné d'écluses, de canaux et de chenaux spéciaux permet de transporter des biens, surtout les cargaisons nationales et internationales de matières premières en vrac comme les céréales, le minerai de fer et le charbon jusqu'au coeur du continent, soit sur une distance de 3 700 kilomètres depuis Thunder Bay/Duluth jusqu'à l'océan Atlantique. Il s'agit effectivement d'une des voies navigables les plus longues au monde, que certains qualifient de «quatrième côte».

Élément essentiel de cette voie navigable, la Voie maritime du Saint-Laurent est une réalisation conjointe du Canada et des États-Unis inaugurée en 1959. Elle va de Montréal jusqu'au lac Érié et comprend un réseau de quinze écluses et de canaux répartis en deux sections, soit la section Montréal-lac Ontario, qui comprend cinq écluses canadiennes et deux écluses américaines, et le canal Welland, dont les huit écluses sont canadiennes. La Voie maritime est exploitée et administrée, au Canada, par une société d'État régie par sa propre Loi, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, et son pendant américain, la St. Lawrence Seaway Development Corporation.

Depuis le début des années 80, l'avenir de la Voie maritime inquiète de plus en plus et a soulevé maints débats. Les motifs de ces interrogations sont nombreux : baisse considérable du tonnage de céréales et de minerai de fer par suite de la faiblesse et de l'instabilité continues des marchés à l'exportation des céréales et de l'acier, état financier fragile de l'industrie des lacquiers et efforts constants de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, des administrations de pilotage et des ports de s'autofinancer.

Au cours des dix dernières années, un nombre imposant d'études spéciales approfondies ont été menées sur la viabilité et la compétitivité de la Voie maritime. Elles se sont greffées à de vastes discussions permanentes sur les mesures à prendre. De l'avis du Comité, l'heure des décisions est arrivée, et celle des études et des analyses est terminée. Il faut désormais agir, parce que la Voie maritime traverse clairement une période critique menaçant son existence même à titre de mode de transport commercial viable et compétitif.

LE TRAFIC MARITIME

A. *Le transport des céréales*

Plusieurs témoins clés ont souligné devant le Comité que le transport des céréales destinées à l'exportation fait vivre la Voie maritime depuis son inauguration en 1959. Depuis cette date, la Voie maritime a livré 300 millions de tonnes de grain de l'Ouest canadien d'une valeur de plus de 60 milliards de dollars et a constitué un mode de transport des céréales efficace, fiable et nécessaire. À son apogée, à la fin des années 70, elle a permis de transporter plus de la moitié des céréales exportées en une seule campagne agricole. Le transport des céréales a toujours joué un rôle important dans les activités de la Voie maritime, représentant de 30 à 40 p. 100 de l'ensemble du tonnage en vrac. La formule commerciale couronnée de succès, qui a fortement contribué à la viabilité et à la compétitivité de la Voie maritime, a été de transporter en aval des céréales et en amont du minerai, et à transporter du charbon de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, de la potasse de la Saskatchewan, ainsi que d'autres produits de la région.

Les témoins ont également indiqué clairement au Comité qu'il n'existe aucune autre solution commerciale raisonnable en ce qui concerne le transport en vrac ou les cargaisons générales. Les tonnages de céréales influent directement sur la compétitivité et la viabilité du transport des autres marchandises dans l'ensemble du réseau. Si les tonnages annuels étaient insuffisants, le coût du transport du minerai de fer augmenterait nettement et entraînerait peut-être le recours à un autre mode de transport plus coûteux ou, solution encore plus fâcheuse, le recours à une autre source d'approvisionnement en minerai de fer. De toute évidence, une hausse des frais d'expédition ou l'approvisionnement à partir d'autres sources aurait des conséquences économiques néfastes sur l'industrie ontarienne de l'acier et sur celle du minerai de fer au Québec et au Labrador. De fait, ces deux industries ne seraient probablement pas concurrentielles sans le transport à prix abordable par la Voie maritime.

L'ennui, au cours de la dernière décennie, c'est que la baisse du transport des céréales a compromis la validité commerciale de cette formule et menacé un élément vital et concurrentiel de notre réseau des transports. En 1982-1983, les lacquiers transportaient 57,2 p. 100 du grain de l'Ouest, et environ 40,8 p. 100 allaient vers les ports de la côte ouest. Cinq ans plus tard, en 1987-1988, 41 p. 100 des exportations de céréales se dirigeaient vers l'Est et 56 p. 100, vers l'Ouest. De fait, le tonnage dans la Voie maritime est tombé à aussi peu que 27 p. 100 et, en 1991-1992, 31,3 p. 100 ont été transportés dans la Voie maritime et 63,9 p. 100 sont allés aux ports de la côte du Pacifique. On prévoit qu'en 1995-1996, 30 p. 100 des exportations de céréales passeront par la Voie maritime et 70 p. 100 par les ports de l'Ouest.

Ce déclin s'explique principalement par la modification du profil des échanges commerciaux sur les marchés mondiaux des céréales et par une forte demande de céréales canadiennes dans les pays du bassin du Pacifique. Il est évident que ces marchés sont mieux servis par les ports de la côte ouest. Toutefois, comme on l'a indiqué au Comité, des marchés traditionnels importants pour la Voie maritime en Afrique du Nord et au Moyen-Orient sont désormais approvisionnés de plus en plus par la côte ouest. En effet, dans les six années qui ont précédé la mise en oeuvre de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO)* en 1983, la route

orientale approvisionnait 83 p. 100 des marchés de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. Pendant les huit années suivantes, le réseau de l'Est en a approvisionné 42 p. 100, ce qui représente une diminution de moitié. Si le réseau de l'Est avait maintenu sa part traditionnelle, il aurait transporté près de 12 millions de tonnes de plus pendant cette période. Les témoins ont conclu en soulignant que Thunder Bay n'est pas une source naturelle d'approvisionnement pour les céréales destinées à l'exportation, et que ce port est considéré comme un port d'appoint qui ne reçoit des céréales d'exportation que lorsque les ports de la côte ouest ont des problèmes de capacité ou que le client préfère ce port intérieur.

Les tenants de la Voie maritime ont vite reconnu que ce déplacement important vers la côte ouest s'explique en grande partie par les préférences et les réalités des marchés à l'exportation des céréales. Ils sont cependant convaincus que l'incidence de la structure actuelle des tarifs et des subventions prévues par la LTGO constitue une autre raison. La formule tarifaire ne tient pas compte des coûts réels et de l'efficacité de l'utilisation d'un port en particulier. Les tarifs marchandises reliés à la distance moyenne ne traduisent pas les coûts réels de l'utilisation des ports de la côte ouest, qui comprennent l'efficacité des cycles de rotation des wagons, le coût supplémentaire de l'expédition au-delà des Rocheuses (tarif différentiel des montagnes), les distorsions qui favorisent les longs trajets plutôt que les courts trajets et celles qui touchent à la parité des ports par l'entremise du paiement de redressement du CN visant à tenir compte des coûts supplémentaires qu'entraîne le transport des céréales à Port Rupert et à Churchill. La méthode de paiement actuelle de la subvention de la LTGO (la subvention du Nid-de-Corbeau), c'est-à-dire directement aux sociétés ferroviaires, crée des distorsions et décourage le recours à d'autres modes de transport. Diverses études approfondies menées récemment sur la LTGO l'ont clairement démontré.

Bon nombre de témoins soutiennent que ces distorsions incitent les expéditeurs à acheminer des volumes toujours plus considérables de céréales par les ports de la côte ouest, ce qui en retour favorise la construction de nouvelles infrastructures à Vancouver et à Prince Rupert. Cette situation, toutefois, entraîne une baisse continue du tonnage de céréales acheminé par la Voie maritime, la fermeture inévitable de silos et une diminution du nombre de navires empruntant le réseau. Le déclin de la Voie maritime atteindra un point tel qu'il sera un jour impossible d'assurer le transport du grain de l'ouest par ce réseau, faute d'installations. D'après ces témoins, il est essentiel, pour l'avenir du marché des céréales d'exportation du Canada, que des mesures soient prises pour assurer la viabilité et la compétitivité de la Voie maritime.

Dans ces circonstances, les témoins ont indiqué clairement au Comité que le statu quo est inacceptable. La Loi doit être modifiée. Les coûts réels de l'expédition des céréales, peu importe qui les paie, doivent être transparents. Tous les participants doivent avoir une chance égale de se livrer une concurrence juste et équitable sur le marché du transport des céréales. Peu importe les changements apportés à la LTGO, il faut s'assurer qu'ils n'ont aucune influence sur le mode de transport, la cargaison et la direction. Ce n'est qu'à partir de cela que les participants pourront se livrer concurrence sur le marché du transport des céréales. Toutefois, précisent-ils, si l'on veut assurer l'avenir de la Voie maritime, il faudra opter pour un système qui ne favorise aucun mode de transport au détriment d'un autre.

Le Comité est convaincu que des tonnages importants de céréales destinées à l'exportation sont absolument essentiels pour assurer la viabilité et la compétitivité continues de la Voie maritime. Nous croyons que les modifications apportées à la Loi peuvent contribuer grandement à assurer l'avenir de la Voie maritime comme mode de transport efficient et compétitif. Toutefois, nous n'avons pas, dans le cadre de notre mandat, à nous pencher sur la façon dont la subvention du «Nid-de-Corbeau» devrait être versée, l'importance, l'impact et la complexité de tout changement apporté à la méthode de paiement allant bien au-delà des intérêts de la Voie maritime. Nous devons plutôt voir quelles modifications pourraient être apportées à la Loi pour éliminer les distorsions actuelles et décourager les préférences quant au mode de transport des céréales.

Nous sommes conscients de la complexité de la question et des nombreux intérêts qui sont en jeu. Nous savons aussi que divers aspects de celle-ci demeurent irrésolus et continuent de faire l'objet de discussions soutenues. Il faudra du temps avant que tout soit réglé. En attendant que des changements soient apportés, nous croyons que la subvention de la LTGO devrait être élargie de façon à y inclure le mode de transport maritime afin de «neutraliser» les effets néfastes de la structure des tarifs. Il s'agirait là d'une mesure provisoire destinée à aider la Voie maritime à traverser cette période difficile, mesure qui prendrait fin lorsque la question des distorsions créées par la LTGO serait réglée. À ce moment-là, la Voie maritime sera en mesure de livrer une concurrence juste et équitable sur le marché du transport des céréales destinées à l'exportation. Le Comité recommande donc :

Que la subvention prévue par la LTGO soit élargie de façon provisoire afin d'y inclure le transport des céréales dans la Voie maritime et de rendre les subventions équitables dans toutes les régions du Canada et ce, jusqu'à ce que les questions des distorsions, du tarif différentiel des montagnes qui favorise le transport sur longue distance et de la parité portuaire soient réglées;

Que toute modification éventuelle de la politique sur le transport des céréales tienne compte de l'incidence économique directe sur la Voie maritime;

Que l'avenir de la Voie maritime comme élément viable et essentiel de l'infrastructure canadienne des transports soit préservé.

B. La prolongation de la saison dans la Voie maritime

Plusieurs témoins ont soutenu qu'un moyen d'accroître le tonnage dans la Voie maritime consisterait à prolonger considérablement la saison de navigation par rapport à sa durée actuelle de 8,5 à 9 mois. Ils ont fait ressortir que c'est techniquement possible, même pendant la période des glaces et lorsqu'il fait mauvais. Ils reconnaissent toutefois que prolonger la saison occasionnerait des coûts supplémentaires que quelqu'un devrait payer.

Pour sa part, l'Administration a souligné que depuis l'inauguration de la Voie maritime, la saison de navigation a été prolongée de quatre semaines dans la section Montréal-lac Ontario et de deux semaines dans le canal Welland. De plus, des études de rentabilité révèlent qu'une prolongation de la saison ne peut se justifier économiquement. Il n'est tout simplement pas rentable de maintenir la Voie maritime ouverte pendant l'hiver, lorsqu'il fait très froid et que

les glaces sont épaisses. Il n'y a pas assez de brise-glaces pour suffire à la tâche, et les chenaux sont difficiles à garder ouverts parce que leur étroitesse permet à la glace de s'y former rapidement. De plus, il faudrait régler d'autres questions importantes comme le débit d'eau nécessaire pour que les centrales hydro-électriques continuent de fonctionner pendant la saison froide, étant donné que les glaces peuvent endommager les génératrices. L'Administration s'efforce plutôt de permettre 8,5 mois de navigation sans danger, sans ennui et efficace, tout en examinant la possibilité de prolonger graduellement la saison lorsque le temps, les installations, les coûts et le tonnage le permettent.

16. Le Comité est d'accord avec la méthode adoptée par l'Administration et croit qu'elle est plus pratique et plus économique qu'un programme important visant à prolonger la saison de navigation en hiver. Les coûts supplémentaires seraient considérables, et il n'est pas du tout évident qu'il en résulterait une hausse du tonnage justifiant les coûts et les efforts. Par conséquent, le Comité recommande :

Que l'Administration continue d'offrir une saison fixe de navigation de 8,5 à 9 mois.

C. La capacité de la Voie maritime

Des témoins ont indiqué que le tonnage pourrait être accru par un élargissement de la Voie maritime, parce que les navires transocéaniques ont nettement grossi depuis l'inauguration de la Voie maritime. Ils ont fait remarquer que, au début, très peu de navires étaient trop gros pour pouvoir s'engager dans la Voie maritime. En 1960, 84 p. 100 des vraquiers pouvaient naviguer dans la Voie maritime, alors que maintenant, à peine 7 p. 100 des navires transocéaniques peuvent y entrer. Il faudrait élargir et allonger les écluses. Les témoins reconnaissent que les coûts seraient très élevés (au moins 5 milliards de dollars selon les estimations), mais l'idée mériterait au moins qu'on l'étudie davantage pour voir si elle serait rentable.

D'autres témoins ne voient absolument aucune nécessité d'accroître la capacité de la Voie maritime dans un avenir prévisible. Il existe une capacité excédentaire considérable actuellement, et en aucun cas des milliards de dollars ne devraient être consacrés à un élargissement de la Voie maritime pour tenir compte de la largeur des navires transocéaniques actuels. Toutefois, l'Administration est d'avis que cette question devra faire l'objet d'un examen après l'an 2025.

Le Comité estime qu'il n'y a pas lieu à ce moment-ci de poursuivre le débat sur la capacité de la Voie maritime. Néanmoins, nous sommes conscients du fait qu'il faudra, dans les années à venir, procéder à l'expansion de la Voie. C'est pourquoi nous croyons qu'il serait prudent et raisonnable que l'Administration continue d'évaluer les besoins futurs en matière d'infrastructure de la Voie maritime et de ses usagers, et qu'elle prenne les dispositions nécessaires pour y répondre. Le Comité recommande donc :

Que l'Administration continue d'étudier la question de l'expansion de la Voie maritime afin qu'elle puisse répondre aux besoins futurs en matière d'infrastructure de la Voie maritime et de ses usagers.

En plus de préconiser l'expansion de la Voie maritime, des témoins ont proposé que les chenaux de la Voie maritime soient dragués pour permettre à des navires ayant un tirant d'eau de 27 pieds d'y circuler. Le tirant d'eau actuel est de 26 pieds 3 pouces. Cette mesure

accentuerait la compétitivité des lacquiers et rehausserait leur productivité. On estime que les navires pourraient ainsi transporter 1 200 tonnes de plus à chaque passage dans la Voie maritime. Ces témoins ont félicité l'Administration d'avoir porté le tirant d'eau permis de 26 pieds 1 pouce à 26 pieds 3 pouces, cette saison, mais ils aimeraient que les efforts se poursuivent pour atteindre le maximum de 27 pieds.

Le Comité reconnaît que draguer la Voie maritime pour donner un tirant d'eau de 27 pieds entraînerait des frais importants. De fait, une estimation évalue ces coûts à environ 50 millions de dollars, et il faudrait alors déterminer qui paierait la note. Toutefois, le Comité estime que cette proposition a du bon et qu'il faudrait effectuer une analyse de rentabilité. De plus, si cette analyse se révélait favorable, le Comité croit que le gouvernement fédéral devrait être prêt à appuyer financièrement la réalisation d'un tel projet. Le Comité recommande donc :

Que l'Administration effectue immédiatement une étude de rentabilité sur le dragage de la Voie maritime pour permettre un tirant d'eau de 27 pieds au lieu de 26 pieds;

Que si cette analyse s'avère positive, le gouvernement fédéral soit disposé à s'engager financièrement à l'égard de ce projet.

LE PILOTAGE DANS LA VOIE MARITIME

Le pilotage est l'art de diriger un navire, exercé par un officier dûment qualifié qui connaît assez bien les eaux de la région où il navigue. Le pilotage canadien dans la Voie maritime a été institutionnalisé dans sa forme actuelle par la *Loi sur le pilotage* en 1972. Cette loi prévoit la création d'administrations de pilotage chargées de réglementer la création de zones de pilotage obligatoires, de prescrire les navires assujettis au pilotage obligatoire, d'établir les catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués et de fixer les droits de pilotage. Ces administrations sont des sociétés d'État qui doivent s'autofinancer. Tout déficit est cependant épongé par des crédits publics annuels.

Le pilotage canadien dans la Voie maritime est assuré par deux administrations de pilotage : l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) et l'Administration de pilotage des Laurentides (APL). La première est responsable du pilotage à l'ouest de l'écluse de Saint-Lambert, à Montréal, jusqu'au haut des Grands Lacs ainsi que dans le port de Churchill. La seconde vise la région au nord et à l'est de l'entrée de l'écluse de Saint-Lambert jusqu'au golfe du Saint-Laurent. Ces dernières années, les deux administrations ont essuyé des pertes d'exploitation; les pertes de l'APL en 1990-1991 totalisaient 7,3 millions de dollars, tandis que celles de l'APGL atteignaient 3,4 millions de dollars. Elles ont été épongées, dans les deux cas, par des crédits parlementaires.

L'Association des armateurs du Canada (AAC) a expliqué au Comité que depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur le pilotage*, l'APGL a exonéré les navires et les capitaines canadiens du pilotage obligatoire, sur demande accompagnée de la preuve requise de la connaissance des eaux qui relèvent de sa compétence et d'une expérience de la navigation dans ces eaux. À

l'heure actuelle, elle exige dix voyages répartis sur trois ans et se fie uniquement à une déclaration de l'armateur à cet effet. L'APL, par contre, ne prévoit aucune exception au pilotage obligatoire.

L'AAC a fait remarquer qu'au fil des années, elle s'est toujours opposée au pilotage obligatoire dans la Voie maritime. Elle considère que la décision de faire appel à un pilote devrait être laissée au propriétaire ou au capitaine du navire. Elle ne croit pas que la navigation sur le Saint-Laurent soit plus difficile ou plus dangereuse qu'ailleurs dans la Voie maritime. Étant donné que de nombreux capitaines et officiers naviguent dans ces eaux depuis de nombreuses années, l'AAC estime qu'aucune raison liée à la sécurité, à l'environnement ou à la connaissance des eaux locales peut justifier qu'on traite les lacquiers différemment dans les deux régions. Ils ont d'ailleurs souligné que la plupart des pilotes des deux Administrations de pilotage, sinon tous, sont des capitaines et des officiers de l'industrie, simplement parce qu'ils sont les seuls marins capables d'acquérir la connaissance des eaux locales et l'expérience pratique nécessaires pour atteindre les normes élevées de pilotage exigées par les Administrations de pilotage.

L'AAC reconnaît que ses capitaines et officiers chevronnés peuvent demander un certificat de pilotage dans les eaux régies par l'APL. Elle soutient cependant que le processus d'examen actuel n'est pas impartial. Le comité d'examen est dominé par les pilotes, car ils représentent trois examinateurs sur cinq. Ces derniers ont certainement intérêt à limiter le nombre de certificats de pilotage attribués, puisqu'un plus grand nombre de pilotes réduit leur revenu et leurs perspectives de travail, surtout dans un marché à la baisse. Ce «conflit d'intérêts» est la principale raison pour laquelle, depuis 1987, à peine quatre candidats sur quinze ont réussi les examens, malgré le fait que les capitaines ont en moyenne quinze ans d'expérience dans les eaux locales.

L'AAC a souligné qu'elle a discuté du pilotage obligatoire sur le Saint-Laurent avec tous les ministres des Transports qui se sont succédés depuis six ou sept ans. On a promis d'agir, mais ces promesses sont restées des promesses. Après des années de discussions stériles et frustrantes, l'AAC a donc décidé, le 15 avril 1992, de prendre une mesure sans précédent et de ne pas régler les factures de pilotage pour les services relevant de l'APL. Elle estime avoir dû recourir à cette mesure spectaculaire dans un ultime effort pour attirer l'attention du gouvernement sur les modifications à apporter au régime de pilotage obligatoire sur le fleuve.

L'APL, par contre, soutient que le pilotage obligatoire est nécessaire pour les navires canadiens et étrangers afin d'assurer une navigation sans danger et de protéger l'environnement. Elle fait remarquer que les capitaines et officiers canadiens peuvent demander un brevet de pilote sur le fleuve Saint-Laurent. Le processus et les critères de certification sont exigeants et très élevés parce qu'il faut pouvoir compter sur des pilotes hautement qualifiés et compétents. En réponse aux plaintes des candidats au sujet du processus d'examen, l'APL a déclaré que des mesures ont été prises afin de s'assurer que le processus est équitable et objectif.

En ce qui concerne le pilotage obligatoire dans les Grands Lacs, les représentants des Administrations de pilotage ont indiqué que même s'ils acceptent l'exonération des lacquiers canadiens, ils se demandent si les critères actuels permettant de déterminer la compétence des

officiers de naviguer dans les eaux assujetties au pilotage obligatoire sont suffisants pour assurer une navigation sans danger. Ils ont ajouté que ces critères devraient être resserrés pour exiger un nombre plus élevé de voyages dans les eaux locales en plus des connaissances et des compétences exigées actuellement par l'APGL. Selon eux, cette question importante de la validation des compétences ne devrait pas être simplement une question d'opinion (comme c'est le cas actuellement) quant à la connaissance des eaux locales par les officiers de navires canadiens mais de démontrer plutôt que l'APGL a la responsabilité et le pouvoir de valider ces connaissances.

L'AAC s'inquiète grandement des coûts élevés et croissants des services de pilotage dans la Voie maritime. Ce sentiment a été exprimé par d'autres témoins, dont la Fédération maritime du Canada, qui représente tous les navires étrangers empruntant la Voie maritime. La FMC a loué la qualité et les normes élevées des pilotes canadiens, mais elle a critiqué le coût important des pilotes et s'est interrogée sur la productivité de ces derniers. De fait, les coûts quotidiens d'un pilote dépassent actuellement ceux de tout un équipage. En outre, les pilotes pourraient obtenir des hausses de salaire considérables grâce à leur grand pouvoir de négociation. Ce fait a été confirmé dans un rapport du Comité des transports par eau de l'Office national des transports publié en 1986 et qui faisait remarquer ce qui suit à propos des négociations entre les pilotes et les Administrations :

Les conditions d'emploi ou les dispositions des contrats négociés avec les corporations de pilotes et acceptées par les Administrations de pilotage reflètent les avantages considérables obtenus par les pilotes durant les négociations. La suppression du service de pilotage a des répercussions négatives sérieuses sur l'industrie de la navigation et sur l'économie du pays. Les contraintes économiques qui assurent le maintien de la raison dans le processus normal de la négociation collective n'existent pas au niveau du pilotage. Il n'y a pas de risque de faillite des Administrations de pilotage ou de perte d'emplois ou de contrats pour les pilotes, pouvant faire contrepoids aux coûts aux utilisateurs par l'interruption du service. De fait, ce pouvoir économique a été enchâssé dans la *Loi sur le pilotage* par la reconnaissance de structures monopolistiques favorisant les pilotes. Les pilotes sont donc dans une très bonne position pour maximiser leurs revenus et leurs avantages.

On a fait remarquer qu'à l'automne 1990, l'APL a convenu, après négociation avec les corporations de pilotes, de hausser les salaires d'environ 30 p. 100 sur trois ans. En 1990, avant que ces hausses ne prennent effet, le coût annuel d'un pilote relevant de l'APL variait de 101 000 à 117 000 \$. Selon les estimations, les hausses prévues par le nouveau contrat allaient porter ces montants de 133 000 à 156 000 \$ en 1993. On a donc indiqué au Comité qu'il y aurait peut-être lieu de comparer cette rémunération avec celle d'autres groupes professionnels comme les médecins, les avocats et les analystes financiers.

Le Comité partage les préoccupations des armateurs canadiens concernant les coûts élevés du pilotage obligatoire. Toutefois, nous trouvons bonne l'idée de renforcer les procédures de certification de manière à exonérer les navires et les capitaines canadiens du pilotage obligatoire dans les eaux régies par l'APGL. Malheureusement, l'acrimonie et la confrontation permanentes entre l'AAC et les Administrations de pilotage, en particulier l'APL, au sujet du pilotage obligatoire, ont nui à la compétitivité et à l'efficacité de la Voie

maritime. Le Comité sait que des efforts ont été déployés, et que les études inévitables ont été effectuées, afin de régler ce conflit qui pourrit. Nous croyons que le gouvernement fédéral doit maintenant prendre les devants et trouver une solution. Le Comité recommande donc :

Que le ministre des Transports modifie le règlement qui découle de la Loi sur le pilotage de manière à renforcer les procédures et qualifications relatives à la certification et à exonérer du pilotage obligatoire les capitaines et les officiers des lacquiers canadiens sur les eaux régies par l'APGL, de même qu'à l'APL.

Le Comité convient avec les armateurs, canadiens et étrangers, que le cadre monopolistique a permis aux pilotes d'exiger des salaires élevés et à la hausse. Les armateurs ont dénoncé le manque d'efforts déployés par les deux administrations de pilotage pour maîtriser leurs coûts et accroître leur productivité. Par ailleurs, la diminution du tonnage et l'augmentation des coûts assumés par les armateurs ont contribué à exacerber la situation. Comme nous l'avons indiqué plus tôt, il faudra prendre des mesures pour assurer la viabilité et la compétitivité de la Voie maritime dans les années à venir, et ce tant que des modifications n'auront pas été apportées à la LTGO en vue d'éliminer les distorsions créées par la structure des tarifs. À notre avis, ces mesures devraient viser également l'augmentation des droits de pilotage durant la période provisoire. Le Comité recommande donc :

Que les droits de pilotage soient bloqués aux niveaux actuels pendant trois ans, et ce, dès le début de la saison de navigation 1993.

L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE LA VOIE MARITIME

Lorsque l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a été créée, elle a reçu le mandat très clair de s'autofinancer. Cet objectif demeure une de ses plus grandes priorités. De temps en temps, surtout pendant les années de grand tonnage, elle a réalisé un bénéfice d'exploitation. Depuis six ans, toutefois, le tonnage est à la baisse et l'Administration perd environ 5 millions de dollars par année. Elle n'a pas demandé de crédit parlementaire pour éponger ce déficit, mais l'a plutôt absorbé en puisant dans son fonds de réserve de capital, qui se chiffre actuellement à 14 millions de dollars seulement. À partir des projections de tonnage révisées, on a prévu récemment que l'Administration ne réalisera pas de bénéfice d'exploitation avant le début du siècle.

A. Les péages

À l'heure actuelle, plus de 90 p. 100 des bénéfices d'exploitation de la Voie maritime proviennent des péages. L'année où la Voie maritime a été inaugurée, le Canada et les États-Unis ont fixé d'un commun accord un tarif des péages fondé sur les estimations du trafic futur. Certains ont affirmé que le Canada y avait consenti à corps défendant, parce que le gouvernement américain subissait de fortes pressions politiques de la part des sociétés ferroviaires et des ports de la côte est pour que des droits de péage permettent une concurrence équitable. Ces péages visaient à ce que les utilisateurs fournissent des revenus suffisants pour couvrir non seulement les frais d'exploitation et d'entretien, mais aussi les intérêts sur la dette contractée durant la construction de la Voie maritime et le remboursement

de cette dette. Les péages imposés dans la section Montréal-lac Ontario (la section internationale) étaient partagés entre le Canada (71 p. 100) et les États-Unis (29 p. 100), tandis que les péages de la section Welland, totalement canadienne, allaient entièrement à l'Administration de la Voie maritime. Dès le départ, les deux gouvernements ont voulu que la Voie maritime s'autofinance.

Pour diverses raisons, ces objectifs financiers n'ont pas été atteints et, en 1977, le gouvernement canadien a refinancé sa section de la Voie maritime en révisant la structure du capital pour convertir la dette accumulée en titres de participation du gouvernement. Dans le cadre de cette recapitalisation, le gouvernement a donné un mandat de recouvrement des coûts qui a forcé l'Administration de la Voie maritime à maintenir les péages à un niveau suffisamment élevé pour couvrir les frais d'exploitation, y compris l'amortissement.

Depuis, l'Administration poursuit ce mandat en majorant les péages tout en tentant de réduire et d'endiguer les coûts. Les dernières majorations de 5,75 p. 100 par année ont pris effet en 1991 et seront appliquées jusqu'à la fin de la saison de 1993. Récemment, l'Administration a mis en oeuvre un programme de rabais de péages afin de stimuler le trafic, et les résultats pour 1991 ont été encourageants. Elle a prolongé ce programme pendant la saison en cours. Le Comité la félicite d'avoir instauré un programme de rabais de péages à l'intention des navires de passagers transportant 20 personnes ou plus afin de stimuler les croisières.

Quelques témoins ont vertement critiqué cette politique d'autonomie financière. Ils ont soutenu que les majorations de péages annuelles sont actuellement bien supérieures au taux d'inflation annuel, et que ces fortes hausses continuent à nourrir l'impression que la Voie maritime est un mode de transport très coûteux. Ils ont fait remarquer que les armateurs s'efforcent constamment d'endiguer et de réduire leurs frais d'exploitation, alors que les coûts imposés par le gouvernement, les péages par exemple, ne cessent d'augmenter. Ils conviennent que les péages ne représentent qu'une petite partie du coût total (2 p. 100 ou une moyenne de 1,75 \$ la tonne), mais ils n'ont aucune marge de manoeuvre et la moindre hausse fait mal. Selon eux, le fardeau des péages continuera d'entraver l'exploitation efficiente et rentable de la Voie maritime. Chaque nouvelle hausse rend la Voie maritime moins attrayante comme solution de rechange compétitive et efficace par rapport aux autres modes de transport.

Des témoins ont indiqué que la Voie maritime est plus qu'un mode de transport; c'est une zone économique où se concentre une grande partie de la population et de l'industrie de l'Amérique du Nord, qui devrait être exploitée et maintenue pour le bien public et l'intérêt national. Elle est considérée comme notre Voie maritime nationale. C'est donc le contribuable qui devrait assumer les frais de son exploitation, et non l'utilisateur. Afin d'appuyer cet argument, les témoins ont fait ressortir que, par la *Congressional Water Resources Development Act, 1986*, les Américains ont effectivement éliminé les péages à leurs deux écluses de la Voie maritime. Cette loi impose aux utilisateurs des ports une taxe sur le fret importé ou exporté. Les revenus sont versés au Harbour Maintenance Trust Fund. La loi exige en outre que les péages perçus par les Américains soient versés à ce fonds. Les péages payés par les navires qui empruntent les deux écluses américaines sont remboursés à même le fonds. En réalité, les péages ont été abolis et le U.S. Corps of Engineers finance l'exploitation et

l'entretien de la section américaine de la Voie maritime, alors que la U.S. Seaway Development Corporation reçoit du financement du Harbour Maintenance Trust Fund. Des témoins ont indiqué au Comité que le Canada devrait suivre l'exemple américain.

Le Comité reconnaît la discipline inhérente au mandat d'autonomie financière de l'Administration, et qu'on peut se demander si les péages nuisent effectivement au trafic dans la Voie maritime. Les hausses récentes sont toutefois élevées par rapport au taux d'inflation, et il ne fait aucun doute que les sociétés de navigation ont très peu de marge entre les revenus et les coûts. Le Comité a été impressionné par les opinions bien tranchées de certains témoins sur cette question. Nous croyons qu'en cette période caractérisée par un faible taux d'inflation, une hausse de 5,75 p. 100 des péages ne serait pas justifiée. Nous estimons que les péages sur la Voie maritime ne devraient pas être majorés, et ce tant et aussi longtemps que les modifications proposées par le Comité n'auront pas été apportées à la LTGO. Le Comité recommande donc :

Que les péages soient maintenus à leur niveau actuel pendant les trois prochaines années.

B. L'infrastructure de la Voie maritime

Pour que la Voie maritime reste une voie de transport compétitive et efficace, on a souvent souligné au Comité l'importance de s'assurer qu'elle est sans danger et fiable. Le Comité a été informé que l'Administration de la Voie maritime a été forcée de réduire son budget d'immobilisations de 70 p. 100. Elle a dû agir ainsi parce qu'elle puise dans son fonds de réserve de capital pour éponger les pertes d'exploitation, et qu'elle a dû consacrer récemment environ 20 millions de dollars au projet de restauration du pont de Valleyfield. Le fonds de réserve de capital s'établit donc à 14 millions de dollars seulement, et selon les prévisions, l'Administration essuiera des pertes d'exploitation de 12 millions de dollars pendant la saison de navigation en cours. De plus, les prévisions de bénéfices d'exploitation en 1996-1997 ne sont plus réalistes, et il ne semble pas que l'Administration réalisera des profits avant le début du siècle prochain. Le petit fonds de réserve de capital sera donc bientôt vidé complètement pour éponger les déficits continus.

Dans ces circonstances, des témoins craignent que le programme de réduction des dépenses d'immobilisations de l'Administration ne permette plus de maintenir l'intégrité de la Voie maritime comme voie de transport fiable et sans danger. Toutefois, l'Administration a assuré le Comité que le programme de réduction des dépenses permettrait tout de même de maintenir la sécurité de la Voie maritime, et que les besoins en capital au cours des prochaines années s'élèveraient à 15 millions de dollars environ par année. Elle a fait ressortir que le gouvernement américain finance un certain nombre de mégaprojets sur le Mississippi. Ces projets ne sont pas financés par l'Inland Waterways Trust Fund, où sont versés les revenus d'une taxe sur le carburant. De plus, on a reconnu que le gouvernement fédéral a apporté une contribution importante lorsqu'il s'est engagé, en 1986, à verser 175 millions de dollars à un programme de réfection du canal Welland après l'effondrement du mur ouest de l'écluse n° 7. En effet, le gouvernement a concrétisé son engagement envers de tels projets lorsqu'il a procédé à la reconstitution, en 1977, du capital de l'Administration et confié à cette dernière le

mandat de récupérer uniquement les coûts d'exploitation, dont les frais d'amortissement. Les témoins ont soutenu que le gouvernement fédéral devrait être disposé à financer d'autres immobilisations pour assurer l'intégrité de la Voie maritime.

Le Comité n'est pas convaincu que l'Administration pourra obtenir des revenus suffisants par ses propres moyens pour financer un programme d'immobilisations permettant de maintenir la sécurité et la fiabilité du système, même si ce programme est réduit à sa plus simple expression. De fait, le Comité a été informé que l'Administration et le gouvernement entameront des pourparlers sur les besoins en capital de l'Administration. Comme nous l'avons déjà déclaré, nous croyons que le gouvernement doit réaffirmer son attachement envers la Voie maritime, et qu'un aspect important serait une indication claire que le gouvernement appuiera l'Administration si cette dernière n'a pas les moyens de financer des projets d'infrastructure. Le Comité recommande donc :

Que le gouvernement fédéral s'engage à appuyer financièrement tous les programmes d'immobilisations que l'Administration doit entreprendre pour maintenir l'intégrité de la Voie maritime comme voie de transport sans danger, efficiente et fiable.

Le Comité aimerait également signaler que, bien qu'il soit essentiel de maintenir l'infrastructure de la Voie maritime en bon état de fonctionnement, il importe de disposer d'une main-d'oeuvre qualifiée et expérimentée qui puisse en assurer l'exploitation. Certains témoins ont affirmé qu'il sera difficile de compter sur une telle main-d'oeuvre si l'érosion actuelle de la viabilité de la Voie maritime se poursuit. Le Comité croit qu'il est important de maintenir un bassin de travailleurs qualifiés pour assurer l'exploitation de la Voie maritime.

C. La politique de gestion foncière de la Voie maritime

Le Comité a été informé que l'Administration de la Voie maritime a élaboré en 1990 une politique de gestion foncière dans le but de tirer des revenus supplémentaires de son patrimoine foncier excédentaire. L'Administration a réparti ce patrimoine foncier (9 873 hectares) en trois grandes catégories : berges et terres nécessaires pour les activités de la Voie maritime (6 768 hectares), terres à vendre ou à louer (1 943 hectares) et terres gardées en réserve pour de futurs canaux et écluses (1 072 hectares). Certains se sont inquiétés de l'exécution de cette politique et plus particulièrement de l'attitude de l'Administration de la Voie maritime face aux terres excédentaires réservées pour des besoins futurs, comme la nouvelle superécluse canal Welland.

Le Comité félicite l'Administration d'avoir élaboré une politique de gestion foncière. Il croit qu'elle devrait poursuivre vigoureusement toute possibilité d'accroître ses revenus, puisque toute hausse de cette origine permet de réduire les péages. Par conséquent, le Comité recommande :

Que l'Administration continue de chercher activement à accroître les revenus qu'elle tire de son patrimoine foncier qui est à vendre ou à louer;

Que l'Administration, de concert avec le gouvernement fédéral et les principaux intervenants, se demande s'il est vraiment nécessaire de continuer de réserver des terres importantes à de futurs canaux et écluses.

D. La coopération avec l'Administration de la Voie maritime

Durant les audiences, le Comité a été frappé par le nombre impressionnant d'organisations, d'associations et de groupes privés et publics, canadiens et américains, qui sont intéressés par les activités et l'avenir de la Voie maritime ou y participent directement. Ils sont les auteurs d'un grand nombre d'études sur la compétitivité de la Voie maritime, qu'ils ont appuyée et défendue vigoureusement en Amérique du Nord et outre-mer. De plus, il semble exister une collaboration et une coordination relativement bonnes entre tous, bien que, de l'avis de certains, les efforts semblent parfois entrer en conflit les uns avec les autres.

On a indiqué au Comité que les gouvernements canadien et américain devraient former un nouveau groupe de travail binational, chargé d'entreprendre une étude exhaustive et définitive sur la viabilité et la compétitivité futures de la Voie maritime. Après cette étude, un plan stratégique serait élaboré et mis en oeuvre sous la direction des deux gouvernements.

Franchement, le Comité n'est pas enthousiaste à l'idée d'une autre étude globale. Il ne nous semble pas qu'on puisse apporter du neuf ou faire des recommandations originales relativement aux mesures à prendre pour assurer l'avenir de la Voie maritime. Comme nous l'avons déjà indiqué, le Comité estime que le temps des discussions et des études est terminé, et qu'il faut maintenant passer à l'action.

Pour ces raisons, le Comité croit qu'il serait peut-être utile de former un groupe binational qui représenterait et défendrait les intérêts de la Voie maritime. Ce nouvel organisme ne comprendrait aucun représentant des gouvernements fédéraux canadien et américain. Il ne viserait pas à parrainer ni à coordonner d'autres études et analyses. Il consoliderait plutôt ce qui a été réalisé jusqu'ici et élaborerait un plan d'action cohérent et coordonné qui serait ensuite poursuivi énergiquement et sans relâche à Ottawa et à Washington. Cette mesure est particulièrement urgente et importante, maintenant qu'un nouveau président a été élu aux États-Unis. Le Comité recommande donc :

Qu'un organisme binational soit créé à même les ressources et les organismes existants pour élaborer et coordonner un plan d'action stratégique binational visant à assurer la viabilité et la compétitivité futures de la Voie maritime;

Que ce nouvel organisme poursuive ce plan énergiquement et en priorité à Ottawa et à Washington;

Que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, en collaboration avec la Seaway Development Corporation, prenne l'initiative de créer ce nouvel organisme binational et d'en assurer la promotion.

CONCLUSION

Le Comité croit que le bien-être économique futur de la Voie maritime est très important pour la prospérité sociale et économique du centre du Canada. La Voie maritime est cruciale non seulement pour Thunder Bay et les autres ports de l'Ontario et du Québec, mais aussi pour les industries agricoles, manufacturières et minières ontariennes et québécoises. De plus, elle joue un rôle vital pour les intérêts à long terme des agriculteurs des Prairies qui n'ont pas accès à la mer. Le Comité reconnaît que, dans une grande mesure, la viabilité et la compétitivité futures de la Voie maritime dépendront de la vigueur et de l'emplacement des marchés à l'exportation des céréales, de la reprise dans les secteurs de l'acier, du charbon et de la potasse et d'une économie mondiale vigoureuse. Tous ces facteurs dépassent largement la portée et l'influence du Comité. Toutefois, ce qui reste à notre portée, c'est la capacité et la volonté politique de prendre les mesures nécessaires pour nous assurer que la Voie maritime demeure une voie de transport sans danger, fiable et compétitive.

Le Comité estime que la Voie maritime fait face à une crise qui menace son existence même parmi les réseaux de distribution importants en Amérique du Nord au XXI^e siècle. Malheureusement, les prévisions de tonnage à court terme pour les céréales et le minerai de fer ne sont pas encourageantes. De nouvelles baisses sont prévues et devraient être suivies d'une hausse lente et sans entrain dans la deuxième moitié de la décennie. Il faut agir pour aider la Voie maritime et les intéressés des secteurs privé et public à traverser cette période très difficile, sinon il se pourrait que la Voie maritime n'existe plus quand on aura sûrement besoin d'elle à l'avenir.

Les grandes recommandations du Comité au sujet des céréales, du pilotage, des péages et des programmes d'immobilisations font appel à la participation, à l'initiative et aux ressources financières du gouvernement fédéral. Elles reposent sur l'hypothèse selon laquelle la Voie maritime apporte une contribution importante à la prospérité sociale et économique du Canada, contribution qui justifie la participation directe et le soutien financier du gouvernement fédéral. Le Comité croit que la seule façon d'assurer l'avenir de la Voie maritime, c'est d'instaurer un partenariat entre tous les intervenants, et que le gouvernement fédéral doit agir maintenant pour le rendre possible. Le Comité est convaincu qu'il faut un engagement renouvelé et définitif de la part du gouvernement à l'égard de la viabilité et de la compétitivité futures de la Voie maritime. Nous exhortons le gouvernement à agir immédiatement et à manifester sa volonté de réaliser ce mandat renouvelé en mettant en oeuvre de toute urgence nos principales recommandations.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Que la subvention prévue par la LTGO soit élargie de façon provisoire afin d'y inclure le transport des céréales dans la Voie maritime et de rendre les subventions équitables dans toutes les régions du Canada et ce, jusqu'à ce que les questions des distorsions, du tarif différentiel des montagnes qui favorise le transport sur longue distance et de la parité portuaire soient réglées; (Page 4)

Que toute modification éventuelle de la politique sur le transport des céréales tienne compte de l'incidence économique directe sur la Voie maritime; (Page 4)

Que l'avenir de la Voie maritime comme élément viable et essentiel de l'infrastructure canadienne des transports soit préservé. (Page 4)

Que l'Administration continue d'offrir une saison fixe de navigation de 8,5 à 9 mois. (Page 5)

Que l'Administration continue d'étudier la question de l'expansion de la Voie maritime afin qu'elle puisse répondre aux besoins futurs en matière d'infrastructure de la Voie maritime et de ses usagers. (Page 5)

Que l'Administration effectue immédiatement une étude de rentabilité sur le dragage de la Voie maritime pour permettre un tirant d'eau de 27 pieds au lieu de 26 pieds; (Page 6)

Que si cette analyse s'avère positive, le gouvernement fédéral soit disposé à s'engager financièrement à l'égard de ce projet. (Page 6)

Que le ministre des Transports modifie le règlement qui découle de la Loi sur le pilotage de manière à renforcer les procédures et qualifications relatives à la certification et à exonérer du pilotage obligatoire les capitaines et les officiers des lacquiers canadiens sur les eaux régies par l'APGL, de même qu'à l'APL. (Page 9)

Que les droits de pilotage soient bloqués aux niveaux actuels pendant trois ans, et ce, dès le début de la saison de navigation 1993. (Page 9)

Que les péages soient maintenus à leur niveau actuel pendant les trois prochaines années. (Page 11)

Que le gouvernement fédéral s'engage à appuyer financièrement tous les programmes d'immobilisations que l'Administration doit entreprendre pour maintenir l'intégrité de la Voie maritime comme voie de transport sans danger, efficiente et fiable. (Page 12)

Que l'Administration continue de chercher activement à accroître les revenus qu'elle tire de son patrimoine foncier qui est à vendre ou à louer; (Page 12)

Que l'Administration, de concert avec le gouvernement fédéral et les principaux intervenants, se demande s'il est vraiment nécessaire de continuer de réserver des terres importantes à de futurs canaux et écluses. (Page 12)

Qu'un organisme binational soit créé à même les ressources et les organismes existants pour élaborer et coordonner un plan d'action stratégique binational visant à assurer la viabilité et la compétitivité futures de la Voie maritime; (Page 13)

Que ce nouvel organisme poursuive ce plan énergiquement et en priorité à Ottawa et à Washington; (Page 13)

Que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, en collaboration avec la Seaway Development Corporation, prenne l'initiative de créer ce nouvel organisme binational et d'en assurer la promotion. (Page 13)

Annexe A

Liste des témoins

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
L'Administration de pilotage des Grands Lacs R.G. Armstrong Président; R.M. Childerhose, Directeur général, Secrétaire – trésorier; Capitaine J.Y. McCarthy, Directeur de l'exploitation.	2	30 avril 1992
L'Administration de pilotage des Laurentides Jacques Marquis, Président; Guy LaHaye, Directeur de l'exploitation; Yvon Matte, Directeur à l'administration.	2	30 avril 1992
L'Administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent Glendon R. Stewart, Président et Dirigeant principal.	1 8	1 ^{er} avril 1992 24 novembre 1992
L'Association des armateurs du Canada Norman T. Hall, Président; Jean-Paul Sirois, Directeur, Recherche en économie; Neil Hunter, Directeur, Opérations et réglementation maritimes.	4	20 mai 1992
L'Association internationale des ports des Grands Lacs John M. Loftus, Président.	6	5 novembre 1992

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
Le Canadien National Dave Todd, Vice-président, Affaires gouvernementales; Sandi Mielitz, Vice-présidente adjointe, Produits céréaliers.	3	6 mai 1992
La Chambre de commerce maritime Jack McAllister, Président.	7	18 nov. 1992
La Coalition Fair Access to Canada's Transportation Systems (F.A.C.T.S.) Donald Paterson, Co-président; Henri Allard, Président, Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES).	5	10 juin 1992
La Commission canadienne du blé Dr Brian Oleson, Directeur exécutif, Planification et communications; Gil Booth, Directeur général, Transport.	7	18 novembre 1992
La Fédération maritime du Canada Francis C. Nicol, Président.	5	3 juin 1992
La Fraternité des cheminots, employés des transports et autres ouvriers René Moreau, Vice-président national; Kevin Collins, Directeur de recherche.	6	5 novembre 1992
Great Lakes Commission (The) (USA) Stephen Thorp, Gérant des programmes, Transport et développement économique.	6	5 novembre 1992

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
La Guilde de la marine marchande du Canada Maury R. Sjoquist, Président; Lawrence Dempsey, Secrétaire-trésorier; Pierre Boucher, Vice-président, Association des pilotes maritimes du Canada.	4	20 mai 1992
L'Office du transport du grain Peter Thompson, Administrateur; Gordon Miles, Administrateur adjoint; Anthony N. Kaplanis, Coordonnateur des Ports (Est).	7	18 novembre 1992
Le Syndicat des transports – communication Herbert T. Daniher, Vice-président exécutif, Division des manutentiers de grains; Michael Poleck, Secrétaire-trésorier.	9	24 novembre 1992
Thunder Bay Harbour Commission (The) S. Paul Kennedy, Directeur du Marketing.	6	5 novembre 1992
La Ville de Sault Ste. Marie Steve Butland, député; Don Redmond, Commissaire, Génie et planification.	8	24 novembre 1992
La Ville de Thorold (Ontario) Le maire William C. Long; Fred Neale, Conseiller municipal; Ken Todd, Administrateur.	6	5 novembre 1992

Date	Organisations en particulier	Date
<p>20 mai 1982 Vice-président Maurice Lévesque Président Jean-Jacques Lussier</p>	<p>La Guilde de la marine marchande de Canada Maurice Lévesque Président Lawrence Dompere Généraliste - trésorier Pierre Boyer</p>	1981
<p>18 novembre 1982 La Commission de la culture et de la langue Président Jean-Jacques Lussier Vice-président Maurice Lévesque</p>	<p>Association des maritimes du Canada L'Ordre du transport de grains Jean-Thompson Administrateur Gordon Miles Administrateur adjoint Anthony N. Kapitan Coordinateur des Ports (I&P)</p>	1981
<p>24 novembre 1982 La Commission de la culture et de la langue Président Jean-Jacques Lussier Vice-président Maurice Lévesque</p>	<p>Le Syndicat des transports - communication Henri Tremblay Vice-président exécutif Division des manutentions de grains Michael Polack secrétaire-trésorier Thomas Roy (exécutif) (I&P) S. Paul (exécutif)</p>	1981
<p>24 novembre 1982 La Commission de la culture et de la langue Président Jean-Jacques Lussier Vice-président Maurice Lévesque</p>	<p>Directeur de marketing La Ville de Saint-Jacques Steve Brindley, député Don Redmond Commissaire Genie et planification</p>	1981
<p>24 novembre 1982 La Commission de la culture et de la langue Président Jean-Jacques Lussier Vice-président Maurice Lévesque</p>	<p>La Ville de Toronto (Ontario) Le maire William E. Hoeg Ken Fobbs Conseiller municipal Administrateur</p>	1981

Annexe B

Liste des mémoires

Associations	Fascicule	Date
<i>American Iron Ore Association— Lake Carriers' Association (USA)</i>		29 mai 1992
L'Administration de pilotage des Laurentides	2	30 avril 1992
L'Administration de la Voie Maritime du Saint Laurent	1	1er avril 1992
L'Association internationale des ports des Grands Lacs (USA)	6	novembre 1992
La Chambre de commerce maritime	7	18 novembre 1992
La Coalition <i>Fair Access to Canada's Transportation Systems (F.A.C.T.S.)</i>	5	10 juin 1992
La Commission canadienne du blé	7	18 novembre 1992
La Fédération maritime du Canada	5	3 juin 1992
La Fraternité des cheminots, employés des transports et autres ouvriers	6	5 novembre 1992
<i>Great Lakes Commission (The) (USA)</i>	6	5 novembre 1992
La Guilde de la marine marchande du Canada	4	20 mai 1992
<i>Hamilton Harbour Commissioners (The)</i>		7 novembre 1992
<i>International Longshoremen's Association Great Lakes District (USA)</i>		29 mai 1992
Le ministère des Transports de l'Ontario		17 novembre 1992
Le ministère des Transports du Québec		6 août 1992
L'Office du transport du grain	7	18 novembre 1992
Le Syndicat des transports—communication	9	24 novembre 1992
<i>Thunder Bay Harbour Commission (The)</i>	6	5 novembre 1992
<i>Toronto Harbour Commissioners (The)</i>		4 novembre 1992
La Ville de Sault Ste. Marie	8	24 novembre 1992

Associations	Fascicule	Date
La Ville de Thorold (Ontario)	6	5 novembre 1992
Windsor Harbour Commission (The)		5 novembre 1992

Date	Fascicule	Associations
29 mai 1992		American Iron Ore Association Lake Carriers' Association (LCA)
30 avril 1992	5	L'Administration de phosgene des Américains
1er avril 1992	1	L'Administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent
novembre 1992	6	L'Association internationale des ports des Grands Lacs (USA)
18 novembre 1992	7	La Chambre de commerce américaine
10 juin 1992	8	La Coalition For Access to Canada's Transportation System (CACTS)
14 novembre 1992	7	La Commission canadienne du bit
2 juin 1992	5	La Fédération maritime du Canada
2 novembre 1992	6	La Fédération des chemins employés des transports et autres ouvriers
2 novembre 1992	6	Great Lakes Coalition (The) (USA)
30 mai 1992	4	La Guilde de la machine marchande du Canada
7 novembre 1992		Hamilton Harbour Commissioners (The)
29 mai 1992		International Organismen's Association Great Lakes Basin (USA)
17 novembre 1992		Le ministère des Transports de l'Ontario
6 août 1992		Le ministère des Transports du Québec
18 novembre 1992	7	L'Office du transport du grain
24 novembre 1992	9	Le syndicat des transporteurs--communication
2 novembre 1992	6	Thunder Bay Harbour Commission (The)
4 novembre 1992		Thames Harbour Commissioners (The)
24 novembre 1992	8	La Ville de Saint-Jacques

Demande de réponse du Gouvernement

Le Comité prie le Gouvernement de déposer une réponse globale conformément à l'article 109 du Règlement.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages (fascicule n° 10 du Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent et fascicule n° 22 du Comité permanent des transports qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Robert A. Corbett, député

Le président,

Ken Atkinson, député
Sous-comité sur la Voie maritime
du Saint-Laurent

Demande de réponse du Gouvernement

M. le Ministre

des Travaux

Publiés

Le Comité par le Gouvernement de déposer une réponse écrite conformément à l'article 109 de la Constitution.

Un exemplaire des Projets - versions et amendements (fascicule n° 10 du Sous - comité sur la Voie maritime de Saint - Laurent et fascicule n° 22 du Comité permanent des transports qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis

Le président

Robert A. Cohen, député

Le président

René Allaire, député
Saint - comité sur la Voie maritime
de Saint - Laurent

Procès-verbaux

LE JEUDI 26 NOVEMBRE 1992

(13)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 11 h, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

Membres du Sous-comité présents : Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson et Stan Keyes.

Aussi présents : Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Le Sous-comité examine un projet de rapport.

À 11 h 15, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 1^{er} DÉCEMBRE 1992

(14)

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 45, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

Membres du Sous-comité présents : Iain Angus, Ken Atkinson, Len Gustafson et Stan Keyes.

Aussi présents : Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Le Sous-comité examine son projet de rapport.

À 17 h 30, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 3 DÉCEMBRE 1992

(15)

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 15, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

Membres du Sous-comité présents : Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson et Stan Keyes.

Aussi présents : Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Le Sous-comité examine son projet de rapport.

Il est convenu,—Que le projet de rapport, modifié, soit adopté et que le président le soumette au Comité permanent le plus tôt possible.

Il est convenu,—Que le titre du rapport soit : «L'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs».

Il est convenu,—Qu'en application de l'article 109 du Règlement, le Sous-comité demande au gouvernement de déposer, dans les 150 jours, une réponse au rapport.

Il est convenu,—Que le Sous-comité engage un réviseur pour assurer la concordance des versions française et anglaise, et que la rétribution ne dépasse pas 1 000 \$.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à apporter au rapport les changements de forme jugés nécessaires à la rédaction et à la typographie, sans en altérer le fond.

À 11 heures, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

LE MARDI 8 DÉCEMBRE 1992

(36)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 10, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, John Manley et Lee Richardson.

Membre suppléant présent: Bob Hicks remplace Robert A. Corbett.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à l'ordre adopté le 25 février 1992, le Comité examine la viabilité et la compétitivité de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Le Comité étudie un projet de rapport.

Il est convenu,—Que le rapport intitulé *L'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs* soit adopté.

Il est convenu,—Que le président présente le rapport à la Chambre.

Il est convenu,—Que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de donner une réponse globale au rapport.

À 10 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin



