

**PROJET DE LOI C-61 : LOI MODIFIANT LA LOI
MARITIME DU CANADA ET D'AUTRES LOIS**

**Allison Padova
Division de l'économie**

Le 2 novembre 2005



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Service d'information et
de recherche parlementaires**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-61

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	22 juin 2005
Deuxième lecture :	
Rapport du comité :	
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	
Deuxième lecture :	
Rapport du comité :	
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	

Sanction royale :

Lois du Canada

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE	1
DESCRIPTION ET ANALYSE.....	2
A. Définitions (art. 1).....	2
B. Objet de la Loi (art. 2 et 3).....	2
C. Administrations portuaires canadiennes (art. 4 à 25).....	3
D. Ports publics (art. 26 à 32).....	8
E. La voie maritime (art. 33 à 37)	8
F. Règlements et contrôle d'application.....	9
G. Entrée en vigueur	10
COMMENTAIRE.....	10



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-61 : LOI MODIFIANT LA LOI
MARITIME DU CANADA ET D'AUTRES LOIS*

CONTEXTE

La *Loi maritime du Canada* (LMC), qui a reçu la sanction royale en 1998, régit le secteur maritime au Canada. La LMC a mis en œuvre la Politique maritime nationale de 1995, qui prévoyait l'intégration de principes commerciaux dans l'administration de l'infrastructure maritime afin d'accroître l'efficacité du secteur du transport maritime au Canada. Surtout, la LMC a permis le transfert de la gestion et de l'exploitation des grands ports et de la Voie maritime du Saint-Laurent à des sociétés à but non lucratif. Elle a également permis la cession d'installations portuaires publiques à des intérêts locaux ou à d'autres gouvernements. Lorsque l'acquisition d'un port public ne suscitait aucun intérêt, la LMC autorisait Transports Canada à déclasser l'installation ou à abandonner d'une autre façon ses droits sur celle-ci.

Selon l'article 144 de la LMC, celle-ci devait faire l'objet d'un examen en 2002. En réponse au rapport final du Comité d'examen de la LMC, qui a été terminé en 2003⁽¹⁾, le projet de loi C-61 : Loi modifiant la Loi maritime du Canada et d'autres lois a été présenté à la Chambre des communes le 22 juin 2005. Les recommandations suivantes du Comité d'examen sont prises en compte, du moins en partie, dans certaines dispositions du projet de loi :

Recommandation 4.1

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

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

(1) *La Loi maritime du Canada – Vers l'avenir*, Rapport du Comité d'examen présenté au ministre des Transports, TP14107B, Transports Canada, juin 2003.

Recommandation 5.3

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

Recommandation 5.7

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

Recommandation 6.2

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

DESCRIPTION ET ANALYSE

La grande majorité des dispositions du projet de loi sont des modifications techniques présentées à la demande du ministère de la Justice. Dans l'ensemble, ces dispositions apportent des modifications de pure forme qui visent à harmoniser davantage les versions française et anglaise de la LMC avec la *Loi sur le pilotage* ou à mieux refléter la perspective du Code civil. Étant donné qu'elles ne semblent pas modifier l'objet des dispositions touchées, ces modifications ne sont pas décrites ou analysées dans le présent résumé. Il en va de même des modifications qui portent sur des questions d'ordre administratif.

A. Définitions (art. 1)

La modification de fond de l'article 1 du projet de loi réside dans le remplacement de la définition du mot « droits » de la LMC. Conformément à la recommandation 5.7 du Comité d'examen, la définition modifiée de « droits » précise que les droits ne comprennent pas les sommes versées au titre d'un bail ou d'un permis.

B. Objet de la Loi (art. 2 et 3)

L'article 2 du projet de loi a pour effet de remplacer l'intertitre « Politique maritime nationale », qui précède l'article 4 de la LMC, par « Objet de la Loi ».

L'article 3 du projet de loi élargit la portée de l'objet de la LMC énoncé à l'article 4 par l'ajout des mots « Reconnaisant l'importance passée, présente et future du transport maritime au Canada et de sa contribution à l'économie canadienne ». Plus loin, à l'alinéa 4*a*), « National Marine Policy » est remplacé par « marine policies », dans la version anglaise, et « politique maritime nationale », par « politique maritime », dans la version française. Le reste de l'alinéa, dont le libellé français est quelque peu modifié en conséquence, énonce qu'une telle politique doit permettre au Canada de se doter de l'infrastructure maritime dont il a besoin, qui le soutienne efficacement dans la réalisation de ses objectifs socioéconomiques et qui l'aide à promouvoir et préserver sa compétitivité. Le nouvel alinéa 4*a.1*) prévoit que la LMC a également pour objet de promouvoir la vitalité des ports dans le but de contribuer à la compétitivité, la croissance et la prospérité économique du Canada.

Bien que les articles 2 et 3 du projet de loi aient pour effet de supprimer les allusions à la « Politique maritime nationale » dans la LMC, ils donnent suite, jusqu'à un certain point, à la recommandation 4.1 du Comité d'examen en reconnaissant l'importance du transport maritime dans le patrimoine et l'avenir économique du Canada.

C. Administrations portuaires canadiennes (art. 4 à 25)

L'article 4 du projet de loi modifie les dispositions concernant le contenu des lettres patentes des administrations portuaires visées par la partie 2 de la LMC. À l'heure actuelle, les lettres patentes précisent le nombre d'administrateurs (entre sept et 11) nommés à l'administration portuaire. Selon la disposition modifiée, le nombre minimum d'administrateurs est abaissé à cinq pour toutes les administrations portuaires, sauf le port de Vancouver. La diminution du nombre d'administrateurs aux administrations portuaires de plus petite taille devrait accélérer le processus décisionnel et favoriser une gestion efficace et efficiente des ports. Selon le paragraphe 8(4) de la LMC, les dispositions des lettres patentes concernant l'exercice des activités visées à l'alinéa 28(2)*b*) (capacité et pouvoirs) de la LMC doivent être approuvées par le président du Conseil du Trésor et le ministre des Finances. Le paragraphe 4(2) du projet de loi prévoit qu'il n'est pas nécessaire d'obtenir cette approbation pour la conclusion de contrats, y compris les contrats d'emprunt.

L'article 5 du projet de loi concerne les circonstances dans lesquelles des lettres patentes supplémentaires peuvent être délivrées, et l'approbation nécessaire à cette fin. Il modifie l'article 9 de la LMC en énonçant que, si le conseil d'administration d'une

administration portuaire désire que le ministre des Transports délivre des lettres patentes supplémentaires, il doit adopter une résolution en ce sens plutôt que de seulement présenter une simple demande. Un nouveau paragraphe 9(2) prévoit que, sauf avis contraire du ministre des Transports, il n'est pas nécessaire d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil (Cabinet) dans le cas de lettres patentes supplémentaires qui accordent à l'administration portuaire le pouvoir d'emprunter une somme d'au plus sept millions de dollars pour l'exploitation du port lorsque la modification est déjà approuvée par le ministre des Finances. Les articles 4 et 5 du projet de loi simplifient le processus d'approbation des demandes d'emprunt pour l'exploitation du port, notamment dans le cas des emprunts d'au plus sept millions de dollars, et donnent donc partiellement suite à la recommandation 5.3 du Comité d'examen de la LMC.

À l'heure actuelle, le mandat de l'administrateur qui est nommé au conseil d'administration d'une administration portuaire ne peut être renouvelé qu'une seule fois. L'article 6 du projet de loi permet que ce mandat soit renouvelé deux fois. Le projet de loi précise également que le mandat doit être renouvelé avant son expiration et que la nomination prend effet à la date où l'administration portuaire reçoit l'avis de nomination. Cette modification permet de préserver plus longtemps la mémoire institutionnelle en ce qui concerne la gestion et la régie des ports, comme c'est le cas pour les administrations aéroportuaires canadiennes.

L'article 7 du projet de loi touche l'article 16 de la LMC, qui décrit les personnes qui ne peuvent être administrateurs d'une administration portuaire. Le nouveau paragraphe 16(2) prévoit qu'à l'exclusion du premier dirigeant, les dirigeants d'une administration portuaire peuvent être administrateurs, malgré la disposition énonçant que les dirigeants et employés de l'administration publique fédérale ou d'une société d'État fédérale ne peuvent être des administrateurs.

L'article 8 du projet de loi concerne l'article 19 de la LMC, qui décrit les façons dont le mandat de l'administrateur d'une administration portuaire peut prendre fin. Puisque les administrateurs n'ont pas le pouvoir, à l'heure actuelle, de désigner d'autres administrateurs, l'article 8 leur retire le pouvoir de révoquer un autre administrateur pour motif valable.

L'article 9 du projet de loi prévoit l'ajout d'un nouvel article 21.1 à la LMC afin de permettre au conseil d'administration de déléguer aux dirigeants de l'administration portuaire les pouvoirs de gestion des activités de celle-ci, sauf ceux prévus par règlement. Cette disposition a pour effet de reconnaître qu'il est difficile pour les administrateurs de gérer toutes les activités d'une APC et précise donc que les administrateurs peuvent déléguer certaines activités afin de faciliter l'exploitation du port.

L'article 10 du projet de loi concerne l'article 25 de la LMC, qui restreint sensiblement à l'heure actuelle l'accès aux fonds fédéraux pour les administrations portuaires. Plus précisément, l'article 25 énonce qu'il ne peut être accordé à une administration portuaire ou à une filiale d'une administration portuaire aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre d'exécuter ses obligations. Cette disposition s'applique même si l'administration portuaire ou la filiale est un mandataire de Sa Majesté du chef du Canada (au titre de l'art. 7 de la LMC). Il convient de préciser que la disposition s'applique « par dérogation à toute autorisation prévue par une autre loi ». Ainsi, l'article 25 s'appliquerait même si le Parlement cherchait à autoriser le gouvernement à verser des fonds aux administrations portuaires. À l'heure actuelle, la règle de l'interdiction de crédits est assujettie à quatre exceptions énoncées à l'alinéa 25*b*), selon lequel des paiements peuvent être versés conformément à une autorisation prévue :

1. par la *Loi sur les mesures d'urgence*;
2. par toute autre loi en matière de situations d'urgence;
3. par une loi d'application générale permettant le versement de subventions;
4. par un accord établissant des obligations en matière de financement, lequel accord existait au moment de l'entrée en vigueur de l'alinéa 25*b*).

La modification proposée par le projet de loi remplace l'alinéa 25*b*) et étend la portée des exceptions à la règle de l'« interdiction de crédits ». Les exceptions au titre de la *Loi sur les mesures d'urgence* et de toute autre loi en matière de situations d'urgence sont maintenues, mais la troisième exception mentionne les *contributions*, plutôt que les subventions, qui sont versées au titre d'une loi d'application générale et qui se rapportent à un projet d'infrastructure ou à la sécurité nationale. L'emploi du mot « contribution » signifie que les projets seront structurés et devront reposer sur un bon dossier commercial pour être admissibles. Surtout, il indique que les coûts seront répartis entre plusieurs parties, qui pourraient comprendre l'APC, le secteur privé et d'autres ordres de gouvernement. Le projet de loi prévoit que les contributions fédérales ne doivent pas excéder 20 p. 100 des coûts d'un projet d'infrastructure ou d'un projet lié à une infrastructure qui est conforme aux critères réglementaires. Ainsi, la modification accorde à l'administration portuaire un plus grand accès aux fonds fédéraux, mais ne rend pas véritablement l'intention de la recommandation 5.2 du Comité d'examen de la LMC,

qui était d'accorder aux administrations portuaires l'accès qu'ont d'autres sociétés aux fonds fédéraux. Des crédits pourront encore être votés en application du paragraphe 11.1(1) de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, mais cette disposition cessera d'exister le 1^{er} décembre 2007, lorsque le paragraphe 10(2) du projet de loi entrera en vigueur⁽²⁾. Les accords financiers qui existaient avant le 1^{er} décembre 1999 échappent également à la règle de l'« interdiction de crédits » prévue à l'alinéa 25c).

L'article 11 du projet de loi concerne l'article 27 de la LMC, qui régit la prise de règlements par le Cabinet à l'égard des administrations portuaires. De nouveaux pouvoirs de réglementation sont ajoutés concernant :

- les renseignements et documents qu'une administration portuaire doit fournir au Ministre à sa demande;
- les pouvoirs que l'administrateur ne peut déléguer aux administrations portuaires;
- les critères applicables aux projets d'infrastructure et aux projets liés à l'infrastructure;
- les principes comptables applicables à la préparation des états financiers.

L'article 14 du projet de loi concerne les dispositions relatives aux états financiers annuels que l'administration portuaire doit établir conformément à l'article 37 de la LMC. Le paragraphe 14(1) a pour effet de modifier le paragraphe 37(2), qui énonce que les états financiers annuels sont préparés selon les principes comptables généralement reconnus. La modification prévoit que le Cabinet peut prescrire les principes par règlement. Le paragraphe 14(2) décrit de façon plus détaillée les éléments qui doivent être mentionnés dans les états financiers de l'administration portuaire en ce qui concerne la rémunération. Le paragraphe 37(3) de la LMC actuelle exige que la rémunération totale des administrateurs, du premier dirigeant et des employés dont la rémunération est supérieure au plancher réglementaire soit déclarée. Selon la modification proposée à l'égard de cette disposition, la rémunération totale devra être présentée,

(2) Ce paragraphe énonce que le Ministre peut, avec l'approbation du Cabinet, conclure des ententes relativement à la sûreté du transport maritime et verser des subventions ou contributions pour la prise de mesures qui contribuent à la sûreté à bord d'un bâtiment ou dans une installation maritime. Il a été promulgué dans le cadre de l'adoption de la *Loi de 2002 sur la sécurité publique*.

selon les modalités réglementaires, ainsi que les salaires et les autres avantages financiers que l'administration portuaire verse aux administrateurs et au premier dirigeant.

Les articles 16, 17 et 18 du projet de loi concernent les articles de la LMC sur les aspects des immeubles et biens réels fédéraux associés à une administration portuaire. L'article 16 modifie le paragraphe 44(2) et permet au ministre des Transports de confier à l'administration la gestion d'un immeuble fédéral ou d'un bien réel fédéral par lettres patentes supplémentaires, alors qu'à l'heure actuelle, ce transfert ne peut être fait que par lettres patentes. L'article 16 du projet de loi modifie également le paragraphe 44(3) de la LMC en précisant que certains articles de la *Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux* (LIFBRF) continueront à s'appliquer aux biens après le transfert de leur gestion à l'administration portuaire, dans la mesure où ces articles ne sont pas incompatibles avec la LMC, notamment :

- l'article 3 de la LIFBRF, qui permet au Ministre de déléguer les pouvoirs qui lui sont conférés sous le régime de la LIFBRF à des fonctionnaires du Ministère;
- l'article 5 de la LIFBRF, qui prévoit les mécanismes par lesquels les biens réels fédéraux et les immeubles fédéraux peuvent être concédés;
- l'article 16 de la LIFBRF, qui concerne le pouvoir d'aliéner, d'acquérir ou de transférer des immeubles fédéraux et des biens réels fédéraux.

L'article 17 du projet de loi modifie l'alinéa 45(1)c) de la LMC actuelle, selon lequel l'administration portuaire qui s'est vu confier la gestion d'immeubles fédéraux ou de biens réels fédéraux est tenue d'intenter les actions en justice et de répondre aux actions en justice qui s'y rapportent. Selon la modification proposée, l'administration portuaire demeure tenue de le faire, mais sous réserve d'éventuelles instructions du ministre des Transports.

L'article 18 du projet de loi clarifie l'article 46 de la LMC, qui concerne les restrictions touchant la disposition d'immeubles fédéraux et de biens réels fédéraux et non fédéraux par l'administration portuaire. Selon le paragraphe 18(3), l'administration portuaire peut échanger des immeubles fédéraux ou des biens réels fédéraux contre d'autres dont la valeur marchande est égale ou supérieure, à la condition que soient délivrées *au préalable* des lettres patentes supplémentaires dans lesquelles les biens reçus en échange sont considérés comme des immeubles fédéraux ou des biens réels fédéraux. Le paragraphe 18(5) permet à l'administration portuaire de disposer d'immeubles ou de biens réels autres que des immeubles ou biens réels

fédéraux, si elle y est autorisée *au préalable* par des lettres patentes supplémentaires. (À l'heure actuelle, cette disposition est assujettie à la délivrance de lettres patentes supplémentaires à un moment non précisé.)

L'article 23 du projet de loi apporte une modification de fond à l'article 58 de la LMC, qui concerne le contrôle de la circulation portuaire. Il prévoit que les personnes désignées, en vertu de la disposition existante, doivent détenir un certificat de désignation pour exercer des pouvoirs à l'égard des navires qui se trouvent dans le port ou un secteur de celui-ci ou qui s'appêtent à y entrer.

L'article 25 du projet de loi modifie l'article 62 de la LMC, qui concerne les pouvoirs de réglementation du Cabinet, par l'ajout de l'alinéa 62(1)*d.1*), lequel autorise le Cabinet à prendre des règlements prescrivant les renseignements et documents que doit fournir le propriétaire ou la personne responsable du navire à l'administration portuaire.

D. Ports publics (art. 26 à 32)

L'article 26 du projet de loi élargit la portée géographique de ce que le ministre des Transports peut désigner comme port public selon l'alinéa 65(1)*a*) de la LMC. En plus des eaux navigables relevant du Parlement et de leur estran, la désignation peut désormais couvrir le fond de ces plans d'eau, s'il est sous la responsabilité du Ministre, y compris l'estran.

L'article 28 du projet de loi a pour effet de modifier le paragraphe 69(1) de la LMC, qui permet actuellement au Ministre de nommer le directeur de port ou gardien de quai des ports publics et de déterminer les responsabilités de cette personne. La modification précise que les responsabilités de la personne ainsi désignée comprennent celle de percevoir les droits et les intérêts y afférents.

L'article 32 du projet de loi concerne le paragraphe 74(1) de la LMC, qui énonce que le Cabinet peut prendre des règlements concernant les ports publics et les installations portuaires publiques. La modification ajoute aux sujets visés par le pouvoir de réglementation du Cabinet « les renseignements et documents que doit fournir le propriétaire ou la personne responsable du navire au ministre ».

E. La voie maritime (art. 33 à 37)

L'article 33 du projet de loi touche l'article 84 de la LMC, qui décrit la façon dont la société qui gère et exploite la voie maritime doit présenter ses états financiers au public. Le

paragraphe 84(2) de la LMC actuelle précise que les états financiers sont établis selon les principes comptables généralement reconnus. Selon l'article 33 du projet de loi, les principes comptables peuvent être prescrits par règlement, et ce pouvoir est ajouté à la liste de sujets visés par le pouvoir de réglementation du Cabinet.

L'article 36 du projet de loi concerne les règlements que le Cabinet peut prendre au sujet de la voie maritime. Il ajoute un nouvel alinéa 98(1)*d.1*), qui permet au Cabinet d'établir des règlements concernant les renseignements et documents que doit fournir le propriétaire ou la personne responsable du navire au Ministre ou au gestionnaire de la voie maritime.

F. Règlements et contrôle d'application

L'article 39 du projet de loi modifie le paragraphe 115(1) de la LMC, qui énumère les motifs pour lesquels l'agent d'application peut ordonner la rétention d'un navire ou des marchandises à bord. À l'heure actuelle, l'agent peut donner un ordre de rétention si le propriétaire ou la personne responsable du navire ou des marchandises a contrevenu à une disposition de la LMC. La disposition modifiée a pour effet d'ajouter les cas de contravention à la LMC par le navire lui-même. De plus, la contravention à une disposition des règlements constitue un autre motif justifiant la rétention.

L'article 40 du projet de loi ajoute un autre cas – à ceux qui sont actuellement décrits aux alinéas 116(4)*a*) à *e*) de la LMC – où la personne à qui un ordre de rétention est adressé peut donner congé au navire retenu. Il s'agit de la remise d'un cautionnement de 100 000 \$, pourvu que ce cautionnement soit jugé acceptable.

L'article 41 du projet de loi impose une autre restriction au pouvoir du ministre des Transports, de l'administration portuaire ou du gestionnaire de la voie maritime d'autoriser la vente d'un navire en cas de violation de la LMC ou des règlements, et ce, en modifiant l'article 117 de la LMC pour tenir compte du nouveau cautionnement de 100 000 \$ prévu à l'article 40 du projet de loi. Lorsque ce cautionnement est remis, le gestionnaire de la voie maritime n'est pas autorisé à vendre le navire visé par l'ordre de rétention. Ensemble, les articles 40 et 41 donnent suite à la recommandation 6.2 du Comité d'examen de la LMC, puisqu'ils ont pour effet d'alléger les formalités du régime d'application et de diminuer les coûts occasionnés aux propriétaires de navire, en termes de perte de temps, lorsqu'un cautionnement est remis. Ils permettent également de mieux harmoniser le régime de rétention de navires de la

LMC avec celui des États-Unis ainsi qu'avec les autres régimes de rétention du Canada (c.-à-d. celui de la *Loi sur la marine marchande du Canada*).

Ainsi que nous l'avons mentionné plus haut, un navire est désormais considéré comme une entité pouvant contrevenir à la LMC ou aux règlements. L'article 44 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, le paragraphe 127(1.1), qui reconnaît la possibilité de prouver qu'un navire a contrevenu à la LMC, que la personne à bord qui a commis l'infraction en question soit identifiée ou non. Le nouveau paragraphe 127(1.2) énonce que la violation d'un règlement administratif pris en vertu de l'article 30 de la LMC n'est pas une infraction à la LMC. Les modifications proposées à la version anglaise du paragraphe 127(2) précisent qu'un navire (aussi bien qu'une personne) est une entité qui ne peut être déclarée coupable d'infraction à la LMC s'il est établi qu'il a exercé toute la diligence convenable pour l'empêcher. (Aucune modification correspondante n'est nécessaire dans le cas de la version française.)

Les articles 45 et 46 du projet de loi prévoient des modifications accessoires à la version anglaise quant à l'ajout du navire comme entité qui peut contrevenir à la LMC ou aux règlements. (Encore une fois, aucune modification correspondante n'est nécessaire dans la version française.)

G. Entrée en vigueur

L'article 53 du projet de loi énonce que ses dispositions entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret, à l'exception de l'article 52 et du paragraphe 10(2). L'article 52 entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2007, à l'expiration de la disposition concernant les accords conclus, les subventions accordées ou les crédits affectés à des fins de sécurité, qui a été ajoutée par la *Loi de 2002 sur la sécurité publique*.

COMMENTAIRE

Il ne semble pas que le projet de loi C-61 ait fait l'objet d'une couverture médiatique jusqu'à maintenant. Toutefois, l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), qui est un intervenant clé, a pris position au sujet de ce projet de loi.

Dans une lettre qu'elle a adressée au ministre des Transports, l'AAPC a exprimé sa déception devant le fait que le projet de loi ne donnait suite qu'à quelques-unes des recommandations que le Comité d'examen de la LMC avait formulées dans son rapport de 2003.

Selon l'AAPC, il est nécessaire d'apporter d'autres modifications à la LMC afin d'accroître la compétitivité des ports canadiens sur le marché mondial. L'AAPC appuierait les modifications additionnelles ayant les effets suivants :

- *Le gouvernement fédéral, et non les APC, serait responsable des paiements tenant lieu d'impôts (PTLI) aux municipalités.* L'AAPC souligne qu'à l'heure actuelle, le ministre des Transports verse les PTLI sur les biens fédéraux gérés par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.
- *Les APC obtiendraient l'accès direct aux fonds fédéraux au même titre que les organisations du secteur privé ou d'autres organisations admissibles.* L'AAPC souhaiterait l'élimination du plafond de 20 p. 100 qui est prévu au titre des contributions fédérales dans les modifications proposées à l'article 25 de la LMC. Elle souhaiterait également que le ministre des Transports et le ministre des Finances puissent recommander l'octroi de prêts ou de subventions aux administrations portuaires à l'égard de tout projet, sous réserve de l'approbation du Cabinet.
- *Les APC pourraient contracter des emprunts en fonction des critères qu'appliquent les banques commerciales et non des critères découlant d'une réglementation bureaucratique.* L'AAPC recommande que la LMC et les lettres patentes soient modifiées de façon à supprimer les restrictions touchant les emprunts et à reconnaître aux APC la capacité d'obtenir des garanties du gouvernement, de nantir des biens réels, de fournir d'autres garanties accessoires et d'avoir accès à d'autres sources de financement, comme celles dont disposent les administrations portuaires des États-Unis.
- *Les frais fédéraux calculés sur les revenus bruts de l'APC seraient éliminés.* De l'avis de l'AAPC, les APC devraient être autorisées à conserver les frais qu'elles paieraient sur leurs revenus bruts afin d'améliorer leur position concurrentielle.
- *Les APC pourraient conserver le produit découlant de la vente des biens portuaires excédentaires et l'affecter aux infrastructures portuaires.* L'AAPC recommande que l'article 46 de la LMC soit abrogé et remplacé par une disposition qui permet à l'APC d'acquérir, de gérer, d'occuper, de détenir, de posséder, de vendre ou d'aliéner des biens meubles et immeubles et de conserver le produit de cette aliénation pour l'investir dans les infrastructures portuaires.

De plus, l'AAPC a des réserves au sujet des modifications au projet de loi qui concernent la composition du conseil d'administration des APC. À son avis, la représentation des utilisateurs risque d'être diluée par la disposition qui permet la désignation d'un plus petit nombre d'administrateurs, et la nomination d'employés de l'APC à titre d'administrateurs va à l'encontre des principes de gouvernance.