



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

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

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 086**

Le mercredi 1<sup>er</sup> novembre 2023

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le mercredi 1er novembre 2023

• (1930)

[Traduction]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** La séance est ouverte.

Bienvenue à la 86<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 septembre 2023, le Comité se réunit pour discuter du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en format hybride conformément au Règlement. Les députés participent donc en personne ou à distance à l'aide de l'application Zoom.

Je mentionne à tous les membres du Comité que les témoins qui comparaissent virtuellement ont tous réussi le test de son pour faciliter la tâche de nos interprètes.

Chers collègues, pour la première heure de la réunion, nous accueillons le ministre des Transports, l'honorable Pablo Rodriguez.

[Français]

Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous accueillir parmi nous ce soir. Au nom de tous les membres du Comité, je vous remercie d'être des nôtres.

Nous allons commencer par votre discours d'ouverture. Vous avez la parole pour cinq minutes.

**L'hon. Pablo Rodriguez (ministre des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonsoir à tous. Je salue mes collègues.

Tout d'abord, c'est moi qui vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole au sujet de cet important projet de loi.

J'ai le plaisir d'être accompagné par des représentants de Transports Canada, soit le sous-ministre, M. Arun Thangaraj, ainsi que les sous-ministres adjoints M. Serge Bijimine et Mme Lisa Setlakwe.

Je suis vraiment content d'être ici. Je pense que c'est un moment important. Je me réjouis du fait que nous ayons l'occasion de discuter du projet de loi C-33 et, surtout, de la façon dont il renforce notre chaîne d'approvisionnement en matière de transport.

[Traduction]

Je sais que je n'ai pas besoin de vous le dire, mais au cours des trois dernières années, les chaînes d'approvisionnement du Canada ont vraiment été mises à l'épreuve. Cette période a été très difficile. C'est encore difficile. La COVID-19, des phénomènes météorologiques de plus en plus fréquents et intenses ainsi que la guerre de la Russie contre l'Ukraine ont causé des perturbations sur les chaînes d'approvisionnement et empiré la situation.

[Français]

La grande majorité des Canadiens a senti les répercussions économiques de ces perturbations. Bon nombre de celles-ci sont encore perceptibles aujourd'hui.

Tout cela confirme l'importance d'avoir une chaîne d'approvisionnement forte, résiliente et efficace. C'est d'ailleurs pour cette raison que, l'année dernière, vous vous en souvenez sans doute, on a mis sur pied le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement. Dès le départ, on a demandé à ce groupe d'étudier les moyens de rendre la chaîne d'approvisionnement plus solide et plus fiable.

[Traduction]

Le groupe de consultation a mené de vastes consultations auprès de représentants de l'industrie et a publié un rapport qui contient des recommandations clés. Je suis certain que vous l'avez lu. On recommande notamment l'élaboration d'une stratégie nationale pour les chaînes d'approvisionnement.

[Français]

Le projet de loi C-33 permet justement de jeter les bases d'une telle stratégie.

Il est toutefois important de mentionner qu'avant même le début de la guerre en Ukraine et l'apparition de la COVID-19, Transports Canada avait commencé deux examens distincts, soit l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et l'examen de la modernisation des ports.

[Traduction]

Ces deux examens sont terminés. Ils tiennent clairement compte de tout ce que nous avons traversé pendant ces deux années. Ils soulignent la nécessité de moderniser les ports et le réseau ferroviaire du Canada. Nous ne pouvons pas oublier une chose que vous savez tous, à savoir que la majorité de nos activités commerciales se fait par l'entremise de nos ports et de notre réseau ferroviaire. Nous devons donc toujours prendre les devants et les moderniser.

• (1935)

[Français]

L'examen de la modernisation des ports nous a clairement démontré que nos ports devaient travailler pour les Canadiens et avec ceux-ci. Nous avons donc écouté ce qu'avaient à dire les représentants des ports, les usagers des ports et les communautés autour des ports.

En guise de réponse, le projet de loi C-33 vise à moderniser les outils que le gouvernement, les ports et les chemins de fer utilisent pour soutenir l'ensemble du réseau de transport. Comme nous le savons, la chaîne d'approvisionnement est profondément interconnectée. Nos ports travaillent de concert avec nos chemins de fer. Ce sont des éléments inséparables. Nous devons donc nous attaquer à tout cela en même temps.

C'est pourquoi le projet de loi C-33 propose des modifications qui concernent à la fois les ports et le système ferroviaire.

Ces modifications visent tout d'abord à renforcer la sécurité et la sûreté ferroviaires grâce à un cadre actualisé.

Elles visent également à mieux équiper les ports pour répondre aux besoins complexes d'aujourd'hui. Cela implique de prendre des mesures pour travailler avec les communautés autochtones et soutenir nos engagements en matière de changements climatiques.

[Traduction]

De plus, elles permettront d'améliorer la sécurité et la sûreté du transport des marchandises dangereuses au Canada.

Le projet de loi C-33 nous permettra de nous assurer que le cadre de sûreté et de sécurité pour les activités de transport est approprié et à jour. Toutes ces mesures pourraient rendre le réseau de transport canadien plus sécuritaire, plus concurrentiel, plus sûr, plus efficace et plus fiable.

[Français]

Il faut le dire, ce projet de loi est essentiel sur le plan économique. Cela fait trois ans que nous le disons. Les problèmes reliés à la chaîne d'approvisionnement font augmenter le coût de la vie des Canadiens, qui est déjà trop élevé. Alors, pour notre économie, l'adoption de ce projet de loi est une étape importante, voire fondamentale, et un énorme pas dans la bonne direction. C'est pour cette raison que je suis aussi heureux d'en discuter avec vous.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Si vous me le permettez, je vais aussi souhaiter la bienvenue au sous-ministre, M. Thangaraj, ainsi qu'aux sous-ministres adjoints M. Bijimine et Mme Setlakwe.

[Traduction]

Bienvenue à vous tous.

Nous allons commencer nos questions ce soir par M. Muys.

Monsieur Muys, je vous donne la parole. Vous avez six minutes.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'avoir réservé du temps dans votre horaire chargé pour être ici alors que nous terminons les témoignages sur le projet de loi C-33.

Je vais commencer par une question assez directe. Selon vous, quel est le principal objectif du projet de loi C-33?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je dirais que c'est le renforcement de l'efficacité et de la reddition de comptes, pour répondre très rapidement.

**M. Dan Muys:** L'efficacité et la reddition de comptes... D'accord.

Vous avez parlé un peu de ce qui a mené au projet de loi C-33: l'Examen de la modernisation des ports, qui a commencé en 2018; l'examen de la sécurité ferroviaire, qui a commencé en 2017; et le Groupe de travail national sur la sécurité ferroviaire qui a été constitué en janvier 2022 — il y a presque deux ans.

Le rapport de ce groupe de travail recommande 13 mesures d'intervention immédiates et 8, peut-être, mesures à plus long terme. Le rapport avait une belle page couverture et un beau logo. Je devrais également ajouter, en passant, que notre comité a lui-même étudié la sécurité ferroviaire il y a un an et demi. Nous avons présenté 33 recommandations, mais nous ne voyons pourtant qu'une seule petite disposition sur la sécurité ferroviaire dans le projet de loi C-33.

Après tout ce travail fait pendant cette période — les six dernières années —, pensez-vous que le projet de loi C-33 est le mieux que vous pouvez faire?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je pense que le projet de loi C-33 est une très bonne mesure législative pour les deux raisons que je vous ai données.

Tout d'abord, pour accroître l'efficacité, il permettra à nos administrations portuaires de mieux diriger la circulation et de prendre des décisions pour être plus efficaces. Il évitera aussi le mouillage, car les administrations portuaires auront de l'information qu'elles n'avaient pas avant. Elles pourront donc guider la circulation et minimiser le plus possible le temps de chargement et de rechargement des navires, ce qui augmentera l'efficacité.

Pour ce qui est de la reddition de comptes, toutes sortes de mesures — comme vous le savez — sont proposées pour que les administrations portuaires comprennent qu'elles jouent non seulement un important rôle économique, mais aussi un rôle au sein des collectivités.

**M. Dan Muys:** Permettez-moi alors de vous demander ce qui suit. Lundi, un témoin nous a parlé du port de Vancouver. Vous avez parlé de l'importance de nos chaînes d'approvisionnement pour l'économie. De toute évidence, le port de Vancouver — notre plus grand, notre porte d'entrée de l'Asie où passe une part importante de nos exportations — est absolument essentiel. Pourtant, ce témoin a dit que le port de Vancouver se classe au 347<sup>e</sup> rang parmi 348 ports dans le monde. Un seul autre port dans le monde offre un pire rendement.

Comment réagissez-vous à cela? Quelles améliorations le projet de loi C-33 va-t-il apporter?

• (1940)

**L'hon. Pablo Rodriguez:** C'est exactement pourquoi nous avons besoin du projet de loi.

L'autre raison, c'est que nous espérons pouvoir...

**M. Dan Muys:** Ce n'est pas ce que des témoins nous ont dit.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** ... travailler ensemble pour appuyer cette mesure législative et en faire une réalité, la faire adopter. Une fois de plus, elle donne aux ports les moyens de prendre des décisions plus rapides et plus éclairées. C'est la même chose pour les chemins de fer. On saura combien de navires arrivent, ou à quel moment les trains seront sur place ou ailleurs. On pourra ainsi tout transporter plus rapidement et, autant que possible, éviter le mouillage.

Je pense que c'est une grande amélioration.

**M. Dan Muys:** Permettez-moi alors de vous demander ceci, monsieur le ministre. À la première réunion consacrée à l'étude de ce projet de loi, nous avons entendu certains de vos fonctionnaires. Certains d'entre eux sont de retour ici aujourd'hui. J'ai demandé si on avait fait une analyse des coûts, car nous ajoutons des exigences en matière de rapports. Ils ont répondu par la négative. Aucune analyse des coûts n'a été faite pour déterminer les répercussions — que ce soit sur les petits ou les grands ports — de toutes ces dispositions. Nous avons posé la question à certains témoins. Ils ont donné des réponses variées — allant d'un coût de 200 000 \$ à l'ajout de deux employés — en ce qui concerne la mise en œuvre des dispositions du projet de loi C-33.

Il me semble que vous ajoutez tous ces coûts. Comment justifiez-vous le fait qu'aucune analyse des coûts n'a été faite d'entrée de jeu et que vous allez tout simplement imposer ces dispositions aux ports?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Eh bien, quel est le coût de l'inaction? Quel est le coût de l'inefficacité dans notre façon de faire circuler les navires? Quel est le coût — pécuniaire, mais aussi environnemental — du mouillage? Ces coûts sont énormes, car il y a aussi de nombreuses occasions manquées. Donc, comme je l'ai dit, cette mesure législative permettra aux ports d'être beaucoup plus efficaces et aux chemins de fer de fonctionner de manière plus sécuritaire et plus efficace aussi. Encore une fois, pour éviter le mouillage, les répercussions environnementales, y compris sur les baleines...

**M. Dan Muys:** Bien sûr...

**L'hon. Pablo Rodriguez:** ... c'est une grande partie des avantages qui seront obtenus et qu'on ne peut pas nécessairement calculer sur le plan financier, mais pour ce qui est de l'environnement, on peut calculer...

**M. Dan Muys:** Permettez-moi de vous poser une dernière question, car il me reste peu de temps.

Vous avez parlé du coût de l'inaction, mais je vous ai pourtant demandé d'emblée quelle est la principale chose que le projet de loi va accomplir. Je dirais que la principale chose que le projet de loi va accomplir, ce n'est rien du tout.

Nous avons entendu des témoins. Vous n'avez pas besoin de me croire sur parole. Pas plus tard que lundi, l'un d'eux a dit que la mesure législative n'améliorera pas de façon importante l'efficacité des chaînes d'approvisionnement... Je vais le répéter: il n'y aura pas du tout d'amélioration importante de l'efficacité des chaînes d'approvisionnement. De plus, il y a des occasions « manquées »: nous l'avons souvent entendu de la part de témoins. L'un d'eux a même dit que ne rien avoir — pas de projet de loi — serait préférable.

Compte tenu de ces reproches — et en toute honnêteté, je sais que vous vous êtes retrouvé avec le projet de loi après le départ de votre prédécesseur —, pourriez-vous vous engager aujourd'hui à retirer le projet de loi C-33 et à consulter adéquatement et de toute

urgence les intervenants, pour ensuite représenter le projet de loi, oui ou non?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Eh bien, je suis en désaccord avec la prémisse de votre question. Je pense qu'il y aura d'immenses retombées positives. Il y a eu beaucoup de consultations. Vous faites un travail hyper important. Il y a eu un débat à la Chambre, il y en aura un au Sénat, et j'espère toujours que vous appuierez le projet de loi.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Traduction]

Madame Murray, je vous donne la parole. Vous avez six minutes, s'il vous plaît.

**L'hon. Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci de vous être joint à nous, monsieur le ministre.

J'étais très heureuse de vous entendre dire que la protection de l'environnement est un objectif important de ce projet de loi. Comme vous le savez, des intervenants locaux à Vancouver, comme la South Coast Ship Watch Alliance, sont très préoccupés par les répercussions environnementales du mouillage: la pollution lumineuse, sonore et atmosphérique que subissent des citoyens locaux ainsi que la pollution de l'eau pour les mammifères marins. Des centaines d'espèces en péril en subissent les répercussions dans la mer des Salish.

Ils estiment que le mouillage a un effet négatif et que si les navires arrivent au moment prévu, des milliers de journées d'ancrage pourraient être évitées chaque année. J'aimerais donc vraiment savoir comment le projet de loi pourrait améliorer la situation pour ce qui est du mouillage. Un dernier fait qu'ils ont souligné, c'est que le recours au mouillage a quadruplé alors que le tonnage au port n'a augmenté que d'un quart. On parle donc d'une augmentation 16 fois plus importante que ce qu'il en est pour la livraison de marchandises au port. De quelle façon le projet de loi va-t-il aider à corriger la situation?

● (1945)

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je pense que c'est une question cruciale, car elle renvoie à l'importance du projet de loi non seulement sur le plan économique, mais aussi sur le plan environnemental.

Si l'on s'en tient strictement à l'environnement, il y a certaines choses très simples. Par exemple, le projet de loi C-33 oblige les administrations portuaires à élaborer des plans climatiques pour réduire les émissions, et elles doivent non seulement préparer ces plans, mais aussi les rendre publics et faire rapport des progrès réalisés, de ce qu'elles font en ce qui concerne les émissions, sur le plan environnemental. C'est dans le projet de loi. C'est une obligation. Ce sera surveillé et les rapports seront rendus publics.

L'autre point que vous avez abordé se rapporte au mouillage. J'ai consacré beaucoup de temps à la question, car j'ai vu certains de ces navires. Je suis certain que cela intéresse M. Bachrach. Je sais que beaucoup de concitoyens autour de Vancouver s'intéressent également à cela. En permettant aux administrations portuaires de mieux gérer la circulation en veillant à ce que les navires arrivent au bon moment, passent moins de temps sur place et partent plus rapidement, on n'aura pas tous ces navires ancrés qui attendent.

Le mouillage a de nombreuses répercussions. L'une d'elles — vous l'avez dit — est qu'on doit laisser tourner les moteurs, au moins un, pour avoir l'électricité et les fonctions de base à bord. Pendant ce temps, les navires polluent, et le bruit des moteurs a un effet négatif considérable sur les baleines. Lorsqu'on gère plus efficacement les navires, ce type de mouillage n'est plus nécessaire. Je pense que c'est un grand pas en avant.

**L'hon. Joyce Murray:** Merci.

Des travaux récents de recherche acoustique numérique montrent que les baleines ne sont pas les seules à souffrir du son dans l'eau. Pratiquement tous les animaux dans l'écosystème marin sont touchés, ainsi que certaines des plantes qu'ils consomment. Je vais revenir là-dessus puisque vous êtes le ministre responsable et parce que je pense que l'incidence du son sur les espèces vulnérables dans l'eau doit être très bien comprise et atténuée.

J'aimerais poser une autre question sur la consultation communautaire.

En tant que députée d'une circonscription adjacente au port de Vancouver, je sais qu'il y a des groupes de la région métropolitaine de Vancouver qui sont d'avis que l'administration portuaire ne tient pas suffisamment compte de leurs besoins et de leurs points de vue et qu'elle ne les respecte pas assez.

En fait, il y a beaucoup d'occasions de faire du tourisme portuaire. Des ports comme celui du Cap jouent un rôle important dans le secteur du tourisme et des loisirs. Je pense que Vancouver a des occasions à saisir à cet égard.

Vous avez affirmé que le projet de loi s'attaquera à certains problèmes des collectivités autour des ports. Pouvez-vous nous donner plus de détails sur la façon dont cette mesure législative permettra de mieux tenir compte non seulement des besoins des collectivités portuaires, mais aussi des occasions qui s'offrent à elles?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Tout à fait.

Pendant mon discours, j'ai dit que les administrations portuaires jouent un rôle économique et qu'elles ont un effet — qui n'est pas toujours positif — sur celles-ci puisqu'elles en font partie. Elles doivent écouter ce que les collectivités ont à dire.

Dans le projet de loi C-33, nous demandons aux administrations portuaires de mettre en place trois types différents de comités: un premier qui dialogue avec les intervenants locaux, un deuxième qui le fait avec les gouvernements et les politiciens locaux et un troisième avec les collectivités autochtones. Elles doivent établir ces comités dans le but d'entendre les préoccupations et les suggestions des gens, pour avoir de meilleurs liens avec les collectivités où elles se trouvent.

C'est une lacune, et je suis même surpris que ces comités n'existent pas encore. Cela dit, grâce au projet de loi C-33, nous nous assurons de leur mise en place. Les autorités portuaires devront créer ces trois comités.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le ministre, et merci, madame Murray.

• (1950)

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Cela va faire bientôt trois semaines que nous étudions le projet de loi C-33 en comité. Nous avons eu le temps de recevoir de nombreux témoins provenant notamment du monde syndical, du monde patronal, d'entreprises ferroviaires, d'administrations portuaires, de compagnies maritimes, de compagnies du domaine de la logistique et de groupes environnementaux. Cela m'a surpris de constater qu'à peu près aucun de ces témoins n'avait d'enthousiasme à l'égard du projet de loi C-33. Vos collègues libéraux autour de la table ont même dû avoir de la misère à leur faire dire des choses positives sur le projet de loi. Je ne dis pas qu'il n'a rien de positif, mais, le constat général, c'est que les gens s'y opposaient ou y étaient totalement indifférents.

Trouvez-vous normal que votre projet de loi ne reçoive pas plus d'appui?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je n'ai pas eu l'occasion d'être ici pendant les témoignages. Je remercie encore une fois les membres du Comité de leur travail, qui est essentiel.

Pour ma part, j'ai eu plusieurs rencontres avec des gens qui appuient le projet de loi. Il n'y a pas d'absolu; ce n'est pas nécessairement blanc ou noir. Les gens peuvent aimer certaines parties du projet de loi et en aimer moins certaines autres. Quoi qu'il en soit, au bout du compte, le projet de loi donne plus de pouvoirs aux ports pour prendre des décisions concernant le trafic, ce qu'ils ne peuvent pas faire en ce moment. Quand j'ai entrepris ce dossier, je me disais que ce n'était pas normal que les ports n'aient pas...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je comprends ce que vous dites. J'ai une autre question à vous poser.

L'élément qui suscitait le plus d'opposition, et ce, en provenance autant de la partie patronale que de la partie syndicale, c'était la possibilité pour le gouvernement ou le ministre des Transports, en particulier, de nommer directement les présidents des administrations portuaires. Cela les dérangeait beaucoup. Ils craignaient qu'il y ait de l'ingérence politique, que les personnes nommées n'aient pas nécessairement la confiance de leurs pairs et qu'elles travaillent dans l'intérêt du gouvernement plutôt que dans l'intérêt des ports.

Avez-vous l'intention d'utiliser ce pouvoir pour faire de l'ingérence politique?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Non, pas du tout.

En fait, cela revient à ce que je disais tantôt. Les ports ont un rôle économique, mais aussi un rôle social et communautaire. En fin de compte, ils doivent servir l'intérêt public, n'est-ce pas? Ils doivent donc être au service de l'ensemble des Canadiens. La direction des ports, ce qui inclut leur conseil d'administration, doit aussi être alignée sur les intérêts du pays et rendre des comptes. Le président est nommé parmi les membres du conseil d'administration, et ce, après consultation de ces derniers. Aujourd'hui, si un dirigeant de port faisait n'importe quoi sans suivre aucune recommandation...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Vous dites que la nomination se fait après consultation des membres du conseil d'administration. Cependant, vous pouvez déjà nommer aussi des membres au sein du conseil d'administration d'une administration portuaire. Vous avez donc la possibilité de nommer quelqu'un comme membre du conseil d'administration pour ensuite le nommer rapidement président d'une administration portuaire.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Cependant, au Québec, monsieur Barsalou-Duval...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je voulais aborder avec vous un élément plus précis. Vous dites que vous n'avez pas l'intention de faire des nominations politiques, et je veux vous croire. J'espère que, si jamais ce pouvoir vous est accordé, ce n'est pas ce que vous en ferez.

Or, j'ai fait quelques petites recherches et je vais vous donner des exemples récents de nominations qui ont été faites au ministère des Transports, à commencer par Sandra Papatello, qui a été nommée administratrice au sein de l'Administration portuaire de Toronto en 2023 et qui a donné 18 500 \$ au Parti libéral du Canada. Je pourrais aussi citer le cas de Craig Thomas Munroe, qui a été nommé administrateur au sein de l'Administration portuaire Vancouver Fraser et qui a donné 16 000 \$ au Parti libéral du Canada. Je pourrais aussi vous parler de Jonathan Franklin Goldbloom, qui a été nommé administrateur chez VIA Rail Canada et qui a donné 14 000 \$ au Parti libéral du Canada. Je pourrais aussi vous nommer quelqu'un qui a été nommé président-directeur général de VIA Rail Canada en 2022 et qui devait donner 1 000 \$ au Parti libéral du Canada l'année précédente, juste avant d'être nommé à son poste.

Pourtant, vous me dites que vous n'avez pas l'intention de faire des nominations politiques.

J'ai élargi ma recherche et j'ai trouvé une soixantaine de personnes qui ont donné, au total, 200 000 \$ depuis votre arrivée au pouvoir. De 2021 à aujourd'hui, environ 10 % des nominations sont liées au Parti libéral. Je trouve que c'est beaucoup.

Comme je vous l'ai dit, je veux bien vous croire, mais je n'ai pas l'impression que le pouvoir que vous avez entre les mains a été utilisé avec diligence jusqu'à présent.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Vous auriez pu nommer aussi un paquet de gens qui n'ont aucun lien avec le Parti libéral et qui ne lui ont jamais donné un sou. Vous avez choisi de présenter les choses autrement.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Il y a 10 % des gens nommés qui ont fait des dons au Parti libéral, mais je ne pense pas que 10 % de la population ait déjà fait des dons au Parti libéral. Si je ne trompe pas, ce serait moins de 1 %.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Vous avez teinté vos propos de façon un peu partisane aussi, monsieur Barsalou-Duval.

En quoi le fait de faire des dons à un parti rend-il la personne incompétente? Je suis certain que, parmi l'ensemble des personnes qui ont reçu une nomination, il s'en trouve qui ont déjà fait des dons au Nouveau Parti démocratique, au Bloc québécois ou au Parti conservateur.

• (1955)

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il peut y avoir de très bons administrateurs libéraux, monsieur le ministre, mais la prépondérance me semble quand même importante. C'est 10 % des nominations qui ont été attribuées au Parti libéral, alors que moins de 1 % de la population est membre de votre parti. Il y a une disparité assez majeure, d'une part.

D'autre part, je ne dis pas que tous ces gens ont été nommés sur la seule base de leur orientation politique, car il peut effectivement y avoir eu des nominations de gens compétents et bien placés pour faire le travail, mais cela me donne l'impression que, si quelqu'un a

déjà fait des dons au Parti libéral, son dossier se retrouve sur le dessus de la pile plutôt qu'en dessous. N'est-ce pas le cas?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Non.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** J'aimerais que vous m'en convainquiez.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je vous ai non. *N-o-n*, c'est un mot: non.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous ai quand même présenté des faits qui sont assez éloquents.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Vous avez choisi de présenter certains noms. Vous auriez pu choisir de présenter des noms parmi les 90 % qui n'ont pas fait de dons au Parti libéral, mais vous avez choisi de présenter ceux-là.

Il y a des gens qui donnent à tous les partis.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous avons ensuite M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez six minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être parmi nous ce soir.

Je vais commencer par un survol général.

Ce projet de loi semble surtout reposer sur les besoins économiques de la chaîne d'approvisionnement et la nécessité de s'attaquer à certains problèmes que nous avons vus pendant la pandémie. On peut certainement comprendre pourquoi il donne suite à certaines recommandations issues des examens législatifs prescrits, si je puis dire, qui ont été faits il y a de nombreuses années. Cependant, les collectivités et les personnes touchées par la chaîne d'approvisionnement ont également exprimé de vives inquiétudes, et elles se tournent vers votre gouvernement pour obtenir une meilleure protection et une meilleure reddition de comptes.

L'étude du Comité sur la sécurité ferroviaire, pendant laquelle nous avons entendu des membres des collectivités, des syndicats et des cheminots exprimer leurs préoccupations, fait partie de ce travail. Le portrait qu'ils ont brossé, tout comme la vérificatrice générale et la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, est très sombre. Nous sommes donc très préoccupés par la sécurité ferroviaire 10 ans après la catastrophe de Lac-Mégantic. Pourtant, le projet de loi C-33 ne donne suite à aucune des 33 recommandations du rapport du Comité.

Ce que je pourrais peut-être vous demander, c'est comment le Comité peut voir cela autrement que comme une insulte après le travail que nous avons fait. Les recommandations dans l'étude du Comité proviennent de personnes profondément touchées par la chaîne d'approvisionnement. Elles veulent des changements. Elles veulent le soutien de votre gouvernement. Pourtant, le projet de loi que nous avons devant nous ne prévoit rien à cette fin. Pourquoi?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Le projet de loi aborde la question de la sécurité ferroviaire, mais vous avez parlé de Lac-Mégantic et avez soulevé un point extrêmement important. Ce que je me demande, c'est comment il est encore possible, 10 ans après, que les mêmes trains passent par là.

Lorsque le premier ministre m'a nommé au poste de ministre, la première chose à laquelle j'ai pensé était Lac-Mégantic, car tous les Québécois — demandez-le à M. Barsalou-Duval — se souviennent exactement de l'endroit où ils étaient au moment de la catastrophe et dans les jours qui ont suivi.

Je me suis rendu sur place dernièrement et j'ai parlé avec les gens du Canadien Pacifique pour m'assurer que nous faisons tout ce qui est nécessaire pour contourner la ville. Nous avons une entente avec le Canadien Pacifique. Nous l'avons conclue il y a quelques semaines.

J'ai conclu une entente avec la Ville de Lac-Mégantic. J'en ai fait autant avec le gouvernement du Québec, et ce sera fait sans tarder.

À Lac-Mégantic — je suis désolé, je vais conclure, et cela me rend un peu émotionnel pour de nombreuses raisons —, les gens se réveillent encore tous les jours au son du même train qui emprunte le même trajet avec des marchandises dangereuses, et c'est une des choses...

**M. Taylor Bachrach:** Oui, et je suppose que ce nous vous demandons, monsieur le ministre, c'est de ne pas vous contenter de parler aux entreprises et de leur demander de faire mieux. Vous êtes ministre des Transports. Nous voulons des protections législatives. Nous voulons que vous réformiez une loi archaïque.

Pourquoi ces chemins de fer ont-ils leurs propres services policiers privés, et pourquoi mènent-ils eux-mêmes l'enquête lorsque des accidents tuent des cheminots? Pouvez-vous me l'expliquer?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Tout d'abord, c'est ainsi que cela fonctionne dans de nombreux pays, pas seulement au Canada, mais dans différents pays...

**M. Taylor Bachrach:** Pas au Royaume-Uni.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Dans de nombreux pays, d'accord? L'autre chose, c'est qu'ils ne travaillent pas en vase clos. Ils sont ce qu'on appelle la « première ligne de défense » pour assurer la sécurité dans le réseau ferroviaire, mais ce ne sont pas les seuls services policiers qui peuvent mener les enquêtes, n'est-ce pas? La GRC et d'autres corps policiers peuvent le faire et le font, en fonction de leurs champs de compétence.

Par exemple, s'il se produit quelque chose sur une voie ferrée sur l'île de Montréal, la police de Montréal va enquêter. Si c'est entre Montréal et Québec, ce sera probablement la Sûreté du Québec, conformément à son champ de compétence. Ces corps policiers collaborent, surtout lorsque les enquêtes sont complexes.

● (2000)

**M. Taylor Bachrach:** Si nous prenons ce qui s'est produit à la suite de l'accident à Field, en Colombie-Britannique, où trois cheminots sont morts, je ne crois pas que nous pourrions parler d'une collaboration. Je ne pense pas que nous verrons un système qui fonctionne pour les familles qui ont perdu des êtres chers.

Êtes-vous d'accord?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** On aurait pu faire mieux, mais je n'ai pas tous les détails.

**M. Taylor Bachrach:** Oui, et ce qu'il nous faut donc désespérément, monsieur le ministre, et ce que j'aurais souhaité voir dans ce projet de loi, c'est la réforme d'une approche archaïque du XVIII<sup>e</sup> siècle en ce qui concerne les services policiers ferroviaires. Air Canada n'a pas sa propre police.

Nous avons désespérément besoin d'une réforme législative, et je vous exhorte à en présenter une à la toute première occasion pour mettre fin aux services policiers privés des chemins de fer au Canada et pour créer un service de police adéquat et responsable qui est financé par l'industrie et qui rend des comptes à une commission de surveillance civile.

C'est ce qu'on fait au Royaume-Uni. Je pense que les Canadiens sont choqués lorsqu'ils entendent que les chemins de fer se surveillent eux-mêmes. Je vais passer à une dernière...

Est-ce que j'ai 30 secondes, monsieur le président?

**Le président:** Il vous en reste 40...

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je répète que ces services policiers existent, mais qu'ils ne travaillent pas en vase clos. Ils collaborent, et d'autres services policiers peuvent aussi très souvent intervenir et mener des enquêtes, mais je comprends ce que vous dites.

**M. Taylor Bachrach:** Je vais poser ma dernière question, et vous pourrez peut-être répondre au prochain tour.

Les administrations portuaires nous ont dit qu'elles ne comprennent pas pourquoi ce projet de loi contient les examens triennaux de leurs limites d'emprunt. Elles vous ont fait part de leurs préoccupations concernant le délai d'approbation de leurs limites d'emprunt, et elles ne voient pas comment ce que vous proposez dans ce projet de loi améliorera la situation.

Au prochain tour, j'aimerais beaucoup que vous preniez quelques minutes pour expliquer — car je sais que nous avons des représentants des administrations portuaires dans la salle — de quelle façon ce que vous proposez répond à leurs préoccupations concernant les limites d'emprunt.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Puis-je répondre maintenant?

**Le président:** Malheureusement pas, monsieur le ministre. Il reste trois secondes, et nous allons donc attendre au prochain tour.

Monsieur le ministre, monsieur Bachrach, merci.

Nous avons ensuite M. Strahl.

Monsieur Strahl, je vous donne la parole. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC):** Merci, monsieur le président.

Habituellement, un ministre vient à la première réunion pour présenter son projet de loi et parler de ses nombreux avantages.

Monsieur le ministre, vous avez eu l'avantage, ou vous auriez dû avoir l'avantage, d'examiner les témoignages de plus de 10 heures des témoins qui ont comparu devant le Comité avant votre arrivée aujourd'hui. Qu'il s'agisse de compagnies ferroviaires, de groupes maritimes, d'utilisateurs de ports, d'administrations portuaires, d'exploitants de terminaux portuaires, de syndicats ou de groupes environnementaux, ils ont tous dit que ce projet de loi est néfaste pour leur secteur ou qu'il ne fait rien pour améliorer la situation des chaînes d'approvisionnement.

Votre déclaration préliminaire aurait pu être faite par Omar Alghabra. J'ai entendu ce discours au printemps.

Pourquoi n'avez-vous pas écouté les groupes de l'industrie, les syndicats, les environnementalistes, tous ceux qui ont comparu devant le Comité jusqu'à la réunion d'aujourd'hui, pour ensuite vous présenter devant le Comité avec ce que vous proposez de changer, au lieu de nous affirmer que c'est un très bon projet de loi et que bien des gens vous disent à quel point il est excellent, alors que vos homologues libéraux du Comité n'ont trouvé personne pour le défendre?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Vous ne vous étonnez pas si je ne suis pas d'accord avec la prémisse de la question et la plupart de vos observations, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** Ce sont les observations des témoins.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Ce projet de loi est nécessaire. Il est important. Est-ce un projet de loi parfait? Non. Est-ce un projet de loi qui emballe tout le monde et qui les fait s'exclamer: « Formidable, nous appuyons le projet de loi C-33 »? Pas nécessairement.

Cependant, apporte-t-il des changements structurels? Oui, pour les ports, pour les trains et aussi pour l'environnement. En ce qui concerne le lien entre les ports et les communautés, il est essentiel de mobiliser ces dernières — les communautés avec des dirigeants communautaires, des Autochtones et des gouvernements locaux.

Êtes-vous contre cela?

**M. Mark Strahl:** Eh bien, ce à quoi je...

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Êtes-vous contre le fait que nous voulions éliminer [*difficultés techniques*] parce que c'est nécessaire pour l'environnement et nécessaire pour améliorer la chaîne d'approvisionnement? Êtes-vous contre cela, monsieur Strahl?

**M. Mark Strahl:** Ce à quoi je m'oppose, monsieur le ministre, c'est cette approche paternaliste d'Ottawa à l'égard de nos chaînes d'approvisionnement. Nous avons entendu de tels propos à maintes reprises, surtout lorsqu'il s'agit de vous, à titre de ministre, assis dans un bureau à Ottawa et disant aux ports de tout le pays — peu importe leur taille, peu importe leur situation particulière — que vous êtes plus avisé que quiconque, que vous savez qui devrait être le président, que la décision devrait venir d'en haut, à Ottawa.

J'ai été estomaqué de vous entendre dire qu'à l'heure actuelle, les conseils d'administration des ports font ce qu'ils veulent. Ce n'est tout simplement pas le cas. Ce qu'ils font, c'est tenter de transporter efficacement les marchandises tout au long de la chaîne d'approvisionnement, et ce projet de loi leur compliquera encore plus la tâche parce que vous et votre idéologie politique vous ingérez dans les conseils d'administration.

Pourquoi ne permettez-vous pas aux ports, qui sont censés être indépendants du gouvernement, de fonctionner indépendamment du gouvernement? Pourquoi cette approche paternaliste en matière de gouvernance portuaire?

• (2005)

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Encore une fois, je ne suis pas d'accord avec la prémisse de votre question et, encore une fois, avec la plupart de vos observations, monsieur Strahl.

Sauf votre respect... Vous savez, j'ai beaucoup de respect pour ce que vous faites. Nous avons travaillé ensemble en tant que whips pendant longtemps. Ce n'est pas nécessairement un travail facile.

Ce projet de loi apporte de nombreux changements sur le plan de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Cela contribue à améliorer les relations entre les ports et les communautés locales, ainsi que la sûreté et la sécurité dans les ports. Il demande aussi aux ports de travailler dans l'intérêt public parce qu'ils ont un rôle à jouer. Oui, le rôle économique est très important, mais ils ont aussi un rôle à jouer en tant que membres des communautés.

**M. Mark Strahl:** Si j'ai le temps de poser une autre question...

Pourquoi traitez-vous le port de Vancouver comme celui de Saguenay ou de Trois-Rivières? Pourquoi adopter cette approche universelle au lieu de tenir compte du caractère particulier de chacune des 17 administrations portuaires du pays?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je suis tout à fait prêt à examiner la question, et je comprends que les défis sont différents entre les 17 ports et d'autres ports plus modestes.

Au bout du compte, ce que nous voulons faire, c'est accroître l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Nous voulons nous assurer que les ports font leur travail, que les compagnies ferroviaires font leur travail, que les gouvernements et tout le monde font leur travail. Nous allons examiner les différences entre les grands et les petits ports. Parfois, leurs capacités ou leurs besoins sont différents, alors je suis disposé à examiner cela.

**M. Mark Strahl:** Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

**Le président:** Il vous reste 14 secondes, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** Je vais poser la même question que Dan Muys.

Allez-vous retirer le projet de loi, parler à l'industrie, parler aux acteurs et revenir avec quelque chose qui peut vraiment être appuyé par les utilisateurs des ports et les utilisateurs de la chaîne d'approvisionnement partout au pays?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Bien au contraire. J'aimerais beaucoup que vous appuyiez le projet de loi, monsieur Strahl.

[*Français*]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[*Traduction*]

Je vous remercie beaucoup, monsieur Strahl.

Nous accordons maintenant la parole à M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour cinq minutes

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue devant notre comité ce soir.

Vous avez dit, au début de vos observations, que l'objectif du projet de loi est, bien sûr, l'efficacité et la reddition de comptes. Nous avons entendu de nombreux témoins au cours des réunions du Comité au sujet du projet de loi C-33: des ports maritimes, des compagnies ferroviaires et d'autres acteurs. Nombre d'entre eux ont formulé de bonnes suggestions sur la façon d'améliorer le projet de loi. Il est à espérer qu'au bout du compte, c'est ce que fera le Comité: présenter des recommandations qui assureront l'efficacité et la reddition de comptes.

Je veux vous poser une question sur l'échange de renseignements, car, encore une fois, de nombreux témoins en ont parlé.

Monsieur le ministre, l'échange de renseignements est un élément commun du projet de loi C-33. Pouvez-vous expliquer au Comité pourquoi cet échange est important pour l'efficacité des activités portuaires et comment vous envisagez l'échange de renseignements entre les ports, les utilisateurs des ports et le gouvernement fédéral pour optimiser les résultats?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je dirais que c'est absolument fondamental. J'ai même été surpris — n'occupant pas ce poste depuis longtemps, peut-être trois mois ou quelque chose comme cela — par le manque d'échange de renseignements. L'information, c'est tout. Les ports devraient savoir exactement quand les bateaux arrivent, le nombre de bateaux qui arrivent, où se trouvent les trains et divers autres faits afin de pouvoir mieux travailler ensemble.

Avec ce projet de loi, c'est comme si on considérait l'ensemble du système de transport comme un tout. En échangeant ce genre de renseignements, on améliore la circulation, augmente la vitesse à laquelle les marchandises vont du point A au point B, et limite les répercussions sur la chaîne d'approvisionnement, et cela se répercute au bout du compte sur les prix que paient les consommateurs, car lorsqu'il y a des problèmes avec la chaîne d'approvisionnement, on connaît les conséquences sur le coût de la vie.

**M. Churence Rogers:** En ce qui concerne les données, la numérisation et l'investissement dans la technologie, l'objectif est le même: l'efficacité et la reddition de comptes.

Dans le secteur maritime, après avoir entendu les représentants de nombreux ports de partout au pays et les témoins qui ont comparu devant le Comité et fait part de leurs préoccupations au sujet des pouvoirs que le projet de loi vous conférerait, nous constatons que bon nombre des préoccupations ont trait à la sécurité, non seulement à l'amarrage, aux blocages et à ce genre de choses, mais aussi au droit de manifester. Plus précisément, monsieur le ministre, le projet de loi C-33 vous accorde des pouvoirs supplémentaires en cas d'urgence.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi ces mesures sont nécessaires?

• (2010)

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Vous avez tout dit. Ce sont des urgences. C'est seulement en cas d'urgence. Par exemple — et vous en avez probablement entendu parler —, pendant la pandémie, un navire est arrivé avec un nouveau variant de la COVID-19, mais nous ne pouvions pas l'arrêter. Il pouvait accoster au port; il était autorisé à venir ici. Le projet de loi nous donnerait du pouvoir en cas d'urgence. Nous aurions pu dire à l'équipage du navire de rester là pendant un certain temps pour s'assurer que tout allait bien, mais « Non, il ne peut pas y avoir de nouveau variant d'une maladie très dangereuse à bord de notre bateau ». Nous sommes un pays du G7, et nous n'avons pas le pouvoir de dire à ces marins: « Attendez un instant; vous pouvez passer quelques jours là jusqu'à ce que nous contrôlions la situation ».

C'est exactement à cela que ces pouvoirs servent.

**M. Churence Rogers:** À ce propos, lorsque nous avons parlé de la gouvernance des conseils d'administration, quelques témoins ont demandé au Comité, s'il devait prendre une décision, s'il voudrait que la direction des conseils d'administration vienne de la sphère politique ou du secteur privé.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je pense qu'il faut que le conseil d'administration soit là pour le port et pour la communauté. Que se passe-t-il si le président fait ce qu'il veut? Nous devons comprendre que lorsque nous disons que les ports jouent un rôle extrêmement important, ce n'est pas seulement sur le plan économique; c'est également au sein de leur communauté. Leur impact est considérable. Voilà pourquoi nous créons ces trois comités et leur demandons de parler avec les Autochtones et les dirigeants, les gouvernements et les politiciens locaux, et d'écouter, pas seulement de parler, mais aussi d'écouter. Parfois, les recommandations qui découlent de ces échanges sont étonnantes, et elles vont nous aider.

Selon moi, le projet de loi établit un juste équilibre. Je pense que c'est nécessaire et essentiel. Ce n'est peut-être pas tout le monde qui aime ce projet de loi, mais c'est certainement un pas dans la bonne direction.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Rogers.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, plusieurs personnes ont souligné qu'il ne semblait pas y avoir beaucoup d'enthousiasme relativement au projet de loi que votre prédécesseur a déposé au Parlement.

Pourriez-vous nommer un témoin entendu en comité qui a appuyé le projet de loi?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je n'étais pas ici pendant vos délibérations, mais je peux dire que beaucoup de gens aiment certaines parties du projet de loi et n'en aiment pas certaines autres. L'autre soir, j'ai discuté avec des gens de l'Association maritime du Québec...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Oui, je comprends, mais, de façon globale, le Comité n'a vu personne s'enthousiasmer pour le projet de loi C-33. Personne ne nous a dit qu'il tenait absolument à ce que ce projet de loi soit adopté.

J'aimerais maintenant parler d'un autre élément important, soit le droit de grève.

Des gens de la partie syndicale nous ont dit que, selon eux, leur droit de grève pourrait être menacé par certaines dispositions du projet de loi qui semblent donner au ministre un très grand pouvoir et une grande autorité quant à la gestion des ports, entre autres pour ce qui est des arrêtés d'urgence.

M. Bijimine, lors d'un témoignage précédent devant le Comité, a mentionné qu'il serait ouvert à demander une opinion juridique sur le sujet. Est-ce que cela a été fait? Peut-on donner aux gens l'assurance qu'il n'existe dans le projet de loi aucune menace possible pour le droit de grève?

**M. Serge Bijimine (sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports):** Cela a été fait, et il n'y a aucune menace.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, c'est très apprécié. Votre réponse est très efficace, aussi.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** C'est effectivement une excellente réponse. Je suis d'accord avec lui, mais, à ce sujet, je voudrais juste dire...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** En fait, j'avais une autre question à poser. Je vais la poser, puis je vais vous laisser répondre aux deux questions.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je suis capable de répondre en même temps que vous posez une question, vous savez.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Ha, ha! C'est plus difficile si nous parlons les deux en même temps.

Ma prochaine question concerne la distinction entre les petits et les grands ports. Selon le projet de loi, les ports devront présenter des états financiers trimestriels et constituer des comités consultatifs pour parler avec les municipalités, les citoyens et les groupes autochtones. Je dois le dire, à beaucoup d'endroits, les gens trouvaient qu'il n'y avait pas assez de dialogue avec les ports, alors ces dispositions du projet de loi vont peut-être favoriser les échanges, en plus d'améliorer la transparence.

Cependant, le port de Montréal et le port de Vancouver n'ont certainement pas les mêmes moyens que le port de Saguenay, qui compte environ 14 employés. Des témoins sont venus dire au Comité que la mise en œuvre de ce qui est exigé dans le projet de loi les contraindrait à embaucher deux personnes et leur coûterait 200 000 \$.

Ne serait-il pas plus intelligent de faire la distinction entre les gros ports, qui ont les moyens et les ressources nécessaires pour réaliser les changements exigés en matière d'échange de renseignements et d'organisation, et les plus petits ports, qui ont moins de moyens? N'y aurait-il pas lieu d'avoir un entredoux pour les plus petits ports, sur le plan des exigences, ou peut-être même de les exempter, entièrement ou partiellement, de ces nouvelles dispositions?

• (2015)

**Le président:** Malheureusement, monsieur le ministre, il ne reste plus de temps pour une réponse. C'est dommage.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, je vous accorde la parole pour deux minutes et demie. Allez-y, je vous prie.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Très brièvement, monsieur le ministre, comment l'examen rotatif sur trois ans des emprunts des ports répond-il aux préoccupations que les ports ont soulevées au sujet des limites d'emprunt?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** J'ai suivi la question, car elle est très importante et je sais qu'elle a été soulevée à quelques reprises. Je comprends aussi que les administrations portuaires peuvent parfois être mécontentes du processus actuel. Parfois, le processus prend du temps, et la rapidité est très importante. Elles disent: « Nous besoin de ceci ou de cela, et nous devons investir », mais l'obtention d'un prêt prend un certain temps. Mais le fait qu'il y ait des réunions tous les trois ans — ce qui fait qu'avec 17 ports tous les trois ans, il y a cinq ou six ports par année — et qu'il faille recueillir cette information et en faire rapport tous les trois mois — les rapports ne sont pas audités, soit dit en passant — nous permet, à nous et aux banques, d'obtenir plus de renseignements plus régulièrement, ce qui accélère la prise de décisions ultérieures lorsqu'un prêt est requis.

Sachez en passant qu'il peut aussi y avoir des prêts lors d'années successives. Les ports n'ont pas à attendre pour aller à...

**M. Taylor Bachrach:** Très bien, monsieur le ministre.

J'ai posé la question parce que je suis légitimement curieux. Les représentants des ports ont témoigné et nous ont tous dit qu'ils ne comprenaient pas comment cette mesure améliorerait les choses, alors soit vous ne vous parlez pas, soit ils vous ont fait savoir ce qu'ils voulaient, et vous avez fait autre chose, et maintenant ils ne sont pas contents.

Je vais en rester là.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Eh bien, c'est votre opinion.

**M. Taylor Bachrach:** En effet. C'est simplement ce que j'observe au sein du Comité. Nous convoquons des témoins, qui nous disent des choses. Vous nous dites des choses. Nous comparons les deux et tentons d'y comprendre quelque chose.

Je veux parler de l'amarrage, un sujet que Mme Murray a abordé plus tôt. Si j'ai bien compris votre réponse, vous avez dit que le projet de loi règle cette question parce qu'il facilitera la circulation dans les ports.

Lorsque je parle à des communautés, à des résidents inquiets, ils disent que ce n'est pas suffisant pour eux. Ce qu'ils veulent, ce sont des mesures législatives qui protégeront les zones marines vulnérables et la qualité de vie dans leurs communautés rurales.

Seriez-vous disposé à envisager ce genre d'amendements? Je suppose que ce que j'essaie de dire ici, c'est que nous cherchons une raison d'appuyer ce projet de loi, et à l'heure actuelle, nous n'en voyons pas beaucoup, parce que tous les gens qui témoignent devant le Comité disent qu'il ne vaut pas le papier sur lequel c'est écrit.

Êtes-vous prêt à envisager des amendements qui renforceraient les protections législatives pour les communautés touchées par les aires d'amarrage?

**Le président:** Pourriez-vous répondre en 15 secondes, s'il vous plaît?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je suis toujours ouvert. Hé, ceux qui me connaissent — et je suis ministre depuis un certain temps — savent que je suis toujours disposé à étudier des amendements s'ils ont du bon sens et que nous pouvons les apporter et les mettre en œuvre.

Nous avons le même objectif. Je pense que ce que nous mettons en place nous aidera au chapitre de l'amarrage et sur le plan environnemental également, ce qui est extrêmement important. Nous avons donc le même objectif.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant revenir à M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Mark Strahl:** Je vous remercie.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner un seul exemple concret d'une situation où le président du conseil d'administration d'un port a fait ce que vous avez maintenant dit à maintes reprises: juste ce qu'il voulait?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Eh bien, cela pourrait arriver, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** Cela pourrait arriver, mais vous proposez une solution en quête d'un problème, monsieur le ministre, si vous ne pouvez pas me donner un seul exemple de la façon dont un président de port nommé par le gouvernement, puis élu par les membres du conseil d'administration, pose un problème.

Je dois y revenir encore une fois, parce que nous avons entendu encore et encore de la part de tous les secteurs touchés que cela entraînerait la politisation des conseils d'administration de port, qui sont censés être indépendants du gouvernement.

Êtes-vous vraiment en train de dire au Comité que vous êtes prêt à rompre avec cette neutralité et à vous ingérer là-dedans à cause de quelque chose qui ne s'est pas produit, mais qui pourrait survenir un jour?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Non. Notre gouvernement ne ferait jamais cela, monsieur Strahl, et vous le savez fort bien. Vous avez peut-être des intentions différentes, mais nous ne ferions jamais cela.

Cela dit, les ports doivent travailler dans l'intérêt public. C'est fondamental. C'est ce que j'essaie de dire depuis le début, parce que nous considérons toujours les ports comme un moteur économique, mais ce sont aussi des membres de notre communauté. Ils ont des obligations et doivent respecter ce qui se passe autour d'eux. Il est important qu'ils aient des comptes à rendre.

• (2020)

**M. Mark Strahl:** Ce que vous créez, cependant, c'est une obligation envers le gouvernement et non envers la communauté portuaire, l'économie, les utilisateurs du port et la chaîne d'approvisionnement. Vous dites: « Vous relevez de moi et je vais vous dire comment diriger votre conseil d'administration ». Je trouve absolument incroyable que vous ne puissiez pas donner un seul exemple de raison pour laquelle vous chambouleriez complètement le fonctionnement des conseils d'administration des ports.

J'aimerais passer à un autre...

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Eh bien, le président ne travaille pas isolément, mais avec son conseil d'administration. Il a des obligations...

**M. Mark Strahl:** Oui. Les présidents sont nommés par votre gouvernement et élus par les autres membres du conseil d'administration.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Dans les conseils d'administration du Québec...

**M. Mark Strahl:** C'est ainsi que cela est censé fonctionner. C'est ainsi que cela fonctionne, et vous n'avez pu nous trouver...

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Cent pour cent...

**M. Mark Strahl:** ... à un seul problème dans le système actuel.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Les conseils d'administration du Québec...

**M. Mark Strahl:** Pourquoi êtes-vous...

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Puis-je répondre, monsieur le Président?

**M. Mark Strahl:** Pourquoi le ministre est-il plus avisé que les membres de conseil d'administration que vous avez nommés?

**Le président:** Monsieur Strahl, tant qu'il y a une question...

Allez-y, monsieur le ministre.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Monsieur Strahl, vous devriez être un peu plus respectueux et me laisser répondre.

Au Québec, par exemple, 100 % des conseils d'administration sont choisis par le gouvernement du Québec. Est-ce la meilleure idée? Pas nécessairement, mais ces personnes agissent dans l'intérêt du gouvernement, du port et des communautés. Voilà ce que doivent faire les administrations portuaires, le président et le conseil d'administration.

**M. Mark Strahl:** D'accord. Il n'y a pas de problème, mais vous avez décidé que vous avez besoin d'une plus grande influence sur les conseils d'administrations des ports. Je comprends.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Je ne suis pas d'accord.

**M. Mark Strahl:** En ce qui concerne l'amarrage, à moins que la question du chargement du grain sous la pluie ne soit réglée — il y a 170 jours de pluie au port de Vancouver, autant de jours où on ne peut pas charger le grain —, les retards continueront de s'accumuler aux lieux d'amarrage, peu importe le nombre de personnes qui veulent éliminer le problème et bien que vous affirmiez que nous pouvons améliorer les choses pour les baleines grâce à la gestion active du trafic maritime, qui est déjà utilisée au port de Vancouver.

Comment pouvez-vous proposer de réduire le temps d'amarrage alors que nous ne pouvons même pas charger le grain sous la pluie au port de Vancouver 170 jours par année?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** En gérant mieux la circulation, monsieur Strahl. En veillant à ce que les navires arrivent à l'heure, à ce qu'ils arrivent à des heures précises, à ce que les trains soient là, à ce qu'il y ait une meilleure communication et à ce que les données soient communiquées.

**M. Mark Strahl:** C'est bien si les trains sont là, mais s'ils ne peuvent pas décharger... Si vous ne pouvez pas charger le grain sur un navire, il restera là où à l'ancre, et cela causera des retards.

Que faisons-nous et que fait le gouvernement pour que le grain puisse être chargé sous la pluie à Vancouver?

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Le chargement de grain sous la pluie est un problème d'infrastructure. Ce n'est pas quelque chose qui figure dans le projet de loi. Ce sera réglé...

**M. Mark Strahl:** Cela a toutefois une incidence sur l'amarrage.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** ... par des décisions en matière d'investissement et d'infrastructure.

C'est à mes collègues et à vous de discuter de tout cela, mais ce projet de loi offre des solutions ou des moyens concrets aux ports pour qu'ils puissent mieux gérer la circulation, réduire les répercussions de l'amarrage et des temps d'attente, et l'impact sur l'environnement. Il leur donne des outils concrets à cette fin. Cela a donc un effet positif sur la chaîne d'approvisionnement.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Je vous remercie, monsieur le ministre.

Enfin, pour ce tour, nous accordons la parole à M. Badawey.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je vais essayer d'être beaucoup plus productif après ce que nous venons d'entendre dans la dernière heure.

Monsieur le ministre, je tiens d'abord à vous remercier de votre présence.

Je regarde le projet de loi C-33. Comme je l'ai mentionné à de nombreux témoins...

En passant, beaucoup de témoins appuient le projet de loi dans une large mesure. On ne me fera pas croire que personne ne l'appuie. Beaucoup de témoins ont dit appuyer de nombreuses parties du projet de loi, tout en donnant leur avis sur d'autres parties qui, selon eux, pourraient être modifiées.

Au fil des ans, dans le cadre de l'examen de la modernisation des ports, de l'examen sur la sécurité ferroviaire et du rapport du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, nous avons remarqué et reconnu... J'ajouterais même l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent, car je considère qu'elle s'apparente à un port, en quelque sorte, puisqu'elle est un corridor commercial. Nous travaillons sur le projet de loi C-33. Nous serons bientôt saisis du projet de loi C-52. Comme vous l'avez dit, monsieur le ministre, le but est l'actualisation et la modernisation.

L'idée même de la présentation de rapports au Comité... J'aime beaucoup le Comité. J'y siége depuis 2015. J'ai travaillé avec les partenaires dont il est question aujourd'hui, et j'ai beaucoup appris d'eux. Cela dit, après avoir écouté et appris... Nous avons là un projet de loi qui laisse la porte grande ouverte à ceux qui sont prêts, à partir de tous ces rapports — y compris les projets de loi —, à établir les premières bases d'une stratégie de transport visant l'intégration de la logistique des transports non seulement au Canada, mais aussi à l'échelle binationale. Nous avons entendu le représentant de Canadien Pacifique Kansas City l'autre jour.

Ma question est la suivante: à mesure que nous progresserons... Nous avons entendu de nombreux commentaires ce soir. Plus important encore, nous avons entendu les commentaires des partenaires. Selon vous, est-ce seulement le début de la conversation?

En fait, ce qu'on attend des membres du Comité lorsqu'ils écoutent ces partenaires et témoins, c'est qu'ils fassent simplement leur maudite job en proposant des amendements au lieu de chialer sur tout ce qu'ils pensent avoir entendu. Il s'agit de préparer des amendements et de vous les présenter, à vous et votre équipe. Il y a évidemment des attentes quant à la teneur et aux objectifs du projet de loi, ce qui sera fondé sur le travail des témoins, les témoignages reçus et les amendements du Comité. Ensuite, il vous sera renvoyé. Cela dit, bien sûr, c'est un projet de loi qui vise, espérons-le, à améliorer la productivité de la plupart ou de tous les acteurs, notamment les autorités portuaires, le secteur ferroviaire et d'autres... auxquels ce projet de loi s'applique.

● (2025)

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Absolument. Vous avez raison.

Je tiens également à vous remercier, monsieur Badawey, pour tout votre travail. Je me souviens avoir siégé avec vous au Comité en 2015, alors que j'étais secrétaire parlementaire du ministre de l'Infrastructure. Vous êtes donc ici depuis un certain temps. Vous connaissez votre affaire. Je tiens à vous en remercier, et je vous remercie aussi du travail que vous faites à titre de secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Oui, c'est un début important. Il y a beaucoup de choses là-dedans. Il y a d'autres choses, comme vous l'avez dit. Concernant le projet de loi C-52, si le Comité a des propositions d'amendements ou des recommandations sur ce projet de loi ou tout autre projet de

loi, je suis évidemment prêt à les écouter. Vous devez toutefois adopter une approche positive et ne pas venir ici uniquement dans le but de critiquer le projet de loi. Entendez-moi bien: j'ai beaucoup de respect pour mes collègues et amis du Parti conservateur, mais ils n'ont fait que vous critiquer. Ils pourraient faire des suggestions. Si elles sont bonnes, nous les écouterons, évidemment, car c'est dans l'intérêt de tous les Canadiens. Ce n'est pas seulement dans l'intérêt des ports et de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Le plus important, c'est que c'est dans l'intérêt de nos concitoyens.

**Le président:** Merci.

**M. Mark Strahl:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Très bien. La parole est à vous, pour votre rappel au Règlement.

J'arrête le chronomètre, monsieur Badawey.

Allez-y, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** Je veux que le ministre ait l'occasion de répondre, mais je pense que les propos de M. Badawey, qui a qualifié les questions que j'ai posées de « chialage », sont extrêmement anti-parlementaires et indignes de la fonction qu'il occupe. Je pense que vous auriez dû le rappeler à l'ordre et je vous demande de le faire instamment.

**Le président:** Je demanderais à tous les députés de faire attention aux mots qu'ils emploient.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Strahl. En fait, je ne vous visais pas, et je suis désolé que vous l'avez pris ainsi. C'est sans doute votre conscience qui parle.

Toutefois, je parlais en fait avec...

**M. Mark Strahl:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Allez-y, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** Si vous voulez que l'ordre règne dans ce comité, je vous suggère de rappeler M. Badawey à l'ordre. S'il veut me manquer de respect, soit, mais lorsqu'il manque de respect à votre égard, je pense que vous devriez le rappeler à l'ordre. C'est un comportement scandaleux de la part d'un secrétaire parlementaire.

**Le président:** Je demanderais encore une fois à tous les députés de faire preuve de prudence et de choisir leurs mots judicieusement, en particulier lorsqu'un ministre est présent.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Encore une fois, mon commentaire portait sur l'ensemble de la séance et ne visait personne en particulier. Cela dit, je vais continuer.

Monsieur le ministre, voici où je veux en venir, je suppose, avec cette discussion et ces questions. Selon vous, à mesure que nous avançons, ce projet de loi peut-il mener, comme je l'ai dit à un témoin au cours de la séance précédente, à l'établissement d'une stratégie de transport intégré, encore une fois, et à l'intégration de la logistique de transport à l'échelle du pays — et à l'échelle binationale, très franchement —, et pourrions-nous tirer des leçons des témoignages que nous avons entendus afin de présenter des amendements? Voilà ma question.

Je pense que mon commentaire vise seulement à inviter les membres du Comité à faire leur travail. Si vous avez des problèmes ou des critiques — je m'abstiendrai de parler de « chialage », cette fois — par rapport à ce projet de loi, alors faisons simplement notre travail. Trouvons des amendements et présentons-les au ministre. On s'attend à ce que nous apportions des modifications, espérons-le, alors soyons plus proactifs en proposant des amendements au lieu de rester assis ici, à nous plaindre de tout par rapport à ce projet de loi. Voilà en quoi consiste le travail de ce comité. Faisons notre travail.

Je reviens à la question, monsieur le ministre.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Oui. Je pense que la vision qui sous-tend ce projet de loi, comme vous l'avez dit, monsieur Badawey, c'est qu'il convient de considérer cela comme un seul système — un système intégré, un système qui favorise l'échange des données et des renseignements et tient compte de l'interdépendance. Si un élément est faible, c'est tout le système qui est faible.

Vous avez tout à fait raison, dans le sens où il faut voir ce qu'on fait de ces leçons, non seulement par rapport au projet de loi C-33, mais aussi pour le projet de loi C-52 et d'autres...

**Le président:** Merci.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** C'est tout.

• (2030)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

**L'hon. Pablo Rodriguez:** Le temps file quand on s'amuse.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Monsieur le ministre, au nom de tous les membres du Comité, je vous remercie encore une fois d'avoir été des nôtres ce soir, surtout à cette heure tardive.

Je tiens également à remercier tous les sous-ministres de leur présence.

Chers collègues, je vais suspendre la séance pour deux minutes, le temps de nous préparer à accueillir le prochain groupe de témoins.

La séance est suspendue.

• (2030)

(Pause)

• (2038)

**Le président:** Nous reprenons.

Chers collègues, dans la deuxième partie de la réunion d'aujourd'hui, nous accueillons M. Christopher Hall, président et chef de la direction de la Fédération maritime du Canada, qui se joint à nous en personne. Bienvenue, monsieur.

Nous accueillons également, à distance, M. Wade Sobkowich qui est directeur général de la Western Grain Elevator Association. Je vous souhaite également la bienvenue, monsieur.

Nous commencerons par la déclaration préliminaire de M. Hall.

La parole est à vous, monsieur. Vous avez cinq minutes.

**M. Christopher Hall (président et chef de la direction, Fédération maritime du Canada):** Je vous remercie. C'est un véritable plaisir d'être ici ce soir.

La Fédération maritime du Canada est une association nationale qui représente les armateurs, les exploitants et les agents des navires océaniques qui transportent les marchandises importées par le Canada ou exportées vers les marchés mondiaux.

Nous appuyons les efforts du gouvernement visant la modernisation du système de transport maritime du Canada, non seulement par l'intermédiaire du projet de loi C-33, mais aussi par l'intermédiaire de plusieurs autres initiatives législatives, notamment les dispositions du projet de loi C-52 sur le transport maritime et les modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada et à la Loi sur la responsabilité en matière maritime, qui sont entrées en vigueur en juin dernier.

En conjonction avec les recommandations du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, ces initiatives représentent la plus importante transformation du système de transport maritime du Canada en 25 ans, transformation qui s'imposait depuis longtemps, étant donné les chocs, perturbations et défis auxquels le système a été confronté durant cette période.

Concernant la Loi maritime du Canada, nous constatons que le projet de loi C-33 comprend une mise à jour de l'objet de la Loi, qui s'étend maintenant à la gestion de l'infrastructure maritime et des services, de manière à assurer la résilience et à protéger la sécurité nationale, et à la gestion du trafic, y compris l'amarrage et le mouillage, afin de promouvoir l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

Nous sommes d'avis que les références à la « résilience » et à la « sécurité nationale » sont des ajouts importants qui reflètent la nature de plus en plus imprévisible de l'environnement dans lequel nos chaînes d'approvisionnement fonctionnent et la nécessité d'une souplesse accrue pour composer avec ces défis.

Bien que nous appuyions l'idée d'accorder aux ports le pouvoir explicite de gérer le trafic maritime, nous tenons à souligner que ce n'est qu'une infime partie d'un ensemble beaucoup plus vaste si l'on veut régler les problèmes d'efficacité dans certains ports comme celui de Vancouver. En effet, ces problèmes ne peuvent être réglés sans tenir compte du contexte général dans lequel les navires sont exploités, où des facteurs comme les lacunes des infrastructures ferroviaire et routière, la disponibilité et la stabilité de la main-d'œuvre, les problèmes de productivité et les problèmes de rendement dans le secteur ferroviaire, par exemple, ont tous une incidence considérable.

Le projet de loi C-33 donne également au ministre un nouveau pouvoir réglementaire d'obliger les utilisateurs et les autorités portuaires à communiquer des renseignements et des données pour appuyer la gestion du trafic maritime. Cela représente une première étape importante dans l'élaboration d'une stratégie nationale en matière de numérisation et de données pour la chaîne d'approvisionnement, conformément aux recommandations du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement.

Toutefois, pour assurer le succès de cette stratégie, il sera important de veiller à ce que les engagements des intervenants en matière d'échange de données soient fondés sur des mesures incitatives plutôt que sur des pénalités, et que la stratégie soit principalement axée sur la connexion des plateformes numériques existantes et non la création de nouvelles plateformes.

En outre, les ministères et organismes gouvernementaux, en particulier l'ASFC, doivent aussi être prêts à participer à l'effort de numérisation, idéalement en migrant vers un modèle de déclaration maritime à guichet unique pour la collecte de données auprès des intervenants de la chaîne d'approvisionnement.

Enfin, même si nous ne ferons aucun commentaire précis sur les modifications qui concernent la gouvernance et les exigences en matière de rapport des administrations portuaires, nous sommes d'avis que ces modifications devront faire l'objet d'un examen et de consultations supplémentaires pour obtenir le niveau d'adhésion des intervenants requis pour assurer leur mise en œuvre réussie.

Pour ce qui est des amendements proposés à la Loi sur la sûreté du transport maritime, nous nous réjouissons de l'ajout d'une nouvelle section intitulée « Objet » dans laquelle sont énoncés les objectifs généraux de la Loi. Cependant, nous sommes préoccupés par les critères très larges en vertu desquels le ministre peut imposer des mesures liées à la sécurité, ce qui s'étend essentiellement à toute situation qui oblige à « parer aux menaces et à réduire les risques — directs ou indirects — ».

Même si nous appuyons la capacité accrue du ministre d'agir rapidement pour parer à une menace ou à un risque pour la sûreté du transport maritime, le manque de précision et de détails sur la définition de menace ou de risque rend difficile l'évaluation de ce qui constitue un besoin légitime de prendre des mesures immédiates. C'est important, car ces critères plutôt vagues servent de déclencheur quant à la capacité du ministre d'exercer l'ensemble des pouvoirs que lui confère la Loi, ce qui comprend non seulement le pouvoir de prendre des règlements, mais aussi le pouvoir de rendre des arrêtés d'urgence, des ordres aux bâtiments et des directives d'urgence, qui sont en dehors du processus réglementaire habituel et des mesures de contrôles habituelles qui y sont associées.

Enfin, en ce qui concerne la Loi sur les douanes, nous constatons que le projet de loi C-33 propose des modifications concernant le moment et les modalités de la mise à disposition des marchandises aux fins d'examen et la nécessité que ces examens aient lieu en zone sécurisée, etc.

● (2040)

Cela soulève de graves préoccupations quant à savoir si l'ASFC a les installations, l'infrastructure et le personnel nécessaires pour effectuer les examens du fret, et si elle a le financement nécessaire pour résorber les importants déficits actuels dans ces secteurs.

C'est une préoccupation importante et récurrente dans le secteur du transport maritime, car nous savons d'expérience que le manque actuel de ressources de l'ASFC entrave non seulement l'efficacité de l'examen et du mouvement des marchandises, mais aussi le développement de nouveaux services d'expédition et de nouveaux débouchés commerciaux dans les ports partout au Canada.

Cela conclut ma déclaration. Merci beaucoup. Je suis prêt à répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Hall.

Nous passons maintenant à M. Sobkowich.

Monsieur Sobkowich, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire, monsieur.

**M. Wade Sobkowich (directeur général, Western Grain Elevator Association):** Merci, monsieur le président et merci aux membres du Comité.

La Western Grain Elevator Association est une association nationale de sociétés céréalières. Nous traitons plus de 90 % des mouvements de grain en vrac du Canada. Aujourd'hui, je présenterai nos points de vue et observations sur le projet de loi C-33 dans le contexte de la chaîne d'approvisionnement des grains.

Comme souligné lors de la séance précédente, le rapport du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement a été déposé en octobre 2022, parallèlement à la préparation du projet de loi C-33.

Le rapport du groupe de travail fait abondamment référence à la compétitivité et à la prospérité du Canada, à la nécessité de créer un système de transport concurrentiel et à la nécessité de remédier au déséquilibre des pouvoirs entre les fournisseurs de service de transport et les expéditeurs. Expéditeurs et exportateurs y sont présentés, à juste titre, comme des moteurs de l'économie nationale, tandis que l'on considère les besoins de ceux qui produisent et vendent les ressources du Canada comme prioritaires.

La WGEA constate que l'esprit du projet de loi C-33 tranche nettement avec l'esprit du rapport du groupe de travail. Nous avons quelques exemples.

La première incohérence concerne la gouvernance des ports. Le gouvernement fédéral a pour objectif d'augmenter le volume des exportations agricoles canadiennes et investit dans des projets d'infrastructure qui contribuent à accroître la circulation des marchandises. Parallèlement, au cours des 11 dernières années, les producteurs céréaliers de l'Ouest canadien ont produit neuf des plus importantes récoltes jamais enregistrées, principalement grâce à l'innovation. C'est une excellente nouvelle pour le Canada.

Toutefois, nous savons que certaines décisions prises par les autorités portuaires dans le passé n'étaient pas dans l'intérêt supérieur du secteur céréaliier. C'est pourquoi notre organisme réclame des changements dans la gouvernance des ports afin d'assurer une meilleure représentation des locataires et des économies provinciales d'où vient le produit.

J'ai l'impression qu'on perd de vue que les ports existent d'abord et avant tout pour servir l'économie nationale.

Or, le projet de loi C-33 fait exactement le contraire. Il augmente la représentation des municipalités et des provinces dans lesquelles les ports sont situés. Nous craignons que les activités portuaires soient régies en fonction d'enjeux locaux plutôt qu'en fonction de l'intérêt national.

Le deuxième ensemble de préoccupations porte sur la gestion des navires. L'augmentation du volume des récoltes pose un défi de taille: faire évoluer la chaîne d'approvisionnement pour transporter plus de produits chaque année. Il ne s'agit pas d'essayer de trouver des façons de faire plus avec moins. Concrètement, nous devons trouver un moyen d'avoir plus — et non moins — de navires prêts à charger dans le port de Vancouver, le plus important port commercial en activité au Canada, et il doit être — d'abord et avant tout — considéré sous cet angle.

Le projet de loi C-33 permettra la création d'un système réglementé visant à limiter la présence de navires dans les ports canadiens. L'augmentation des échanges commerciaux entraîne naturellement une augmentation de la circulation maritime. En tant que pays, avoir des objectifs contradictoires — l'augmentation des exportations et une réduction de la présence de navires de transport de produits destinés à l'exportation — n'a aucun sens.

Les constantes difficultés qu'éprouvent les transporteurs ferroviaires à assurer la ponctualité d'un nombre suffisant de trains, selon la bonne séquence, sont l'un des principaux facteurs de l'augmentation du nombre de jours à l'ancre. Certains de ces éléments échappent à leur contrôle et d'autres non, mais le projet de loi C-33 vise uniquement les symptômes que sont le nombre de navires et le temps d'attente des navires, tout en ignorant la cause profonde d'un service ferroviaire inadéquat, imprévisible et souvent mal exécuté.

Plus tôt, j'ai écouté les propos du ministre. Il a dit que le projet de loi traite des problèmes dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et qu'il faut l'examiner dans le contexte global de la chaîne d'approvisionnement, mais ce n'est pas ce que nous voyons dans le projet de loi. Si l'intention du gouvernement est d'adopter une mesure législative pour aider les chaînes d'approvisionnement, il doit d'abord comparer l'offre de wagons des transporteurs ferroviaires à la demande de wagons des exportateurs, sur une base hebdomadaire, puis présenter une mesure législative imposant des pénalités pour favoriser l'adéquation de l'offre de wagons à la demande. Les navires attendent l'arrivée des wagons. Voilà pourquoi ils attendent à Vancouver. Cette attente n'est pas attribuable à une mauvaise gestion des exportateurs de céréales.

La demande, par rapport aux exportations canadiennes, doit être établie par la clientèle et non par les sociétés ferroviaires. Le projet de loi C-33 fait non seulement fi de cette cause fondamentale, mais aura pour effet de réglementer l'activité des navires afin qu'elle cadre avec les limites déjà en place en raison de l'environnement ferroviaire. Nous sommes d'avis qu'au lieu de libérer les chaînes d'approvisionnement pour favoriser leurs activités commerciales, cela restreint l'activité des navires pour qu'elle corresponde aux limites existantes du secteur ferroviaire.

La troisième série de préoccupations est liée aux processus d'appel et de règlement des différends.

Le projet de loi C-33 ne parvient pas à établir des processus de règlement des différends typiques de mesures législatives portant sur des secteurs où existe un déséquilibre de pouvoirs semblable, comme ce qu'on voit entre les ports et leurs locataires. Il devrait comprendre un mécanisme simple permettant aux locataires d'interjeter appel de décisions injustes ou déraisonnables d'une autorité portuaire. Des mécanismes de ce genre sont en place dans d'autres secteurs aux contextes similaires, mais pas dans le secteur maritime.

● (2045)

En outre, le projet de loi C-33 devrait traiter des conflits d'intérêts manifestes liés au double rôle des autorités portuaires en tant que promoteur et autorité de réglementation. Le projet de loi est muet sur la question.

Il me reste seulement quelques observations. Le quatrième domaine...

**Le président:** Malheureusement, monsieur Sobkowich, nous avons déjà dépassé le temps imparti d'environ 10 secondes. Je dois vous interrompre, mais nous avons une copie de votre déclaration et nous veillerons à ce qu'elle soit incluse dans votre témoignage d'aujourd'hui.

Nous passons sans tarder aux séries de questions. Je cède donc la parole à M. Muys.

Vous avez six minutes, monsieur.

**M. Dan Muys:** Merci, monsieur le président.

Merci aux deux témoins.

Monsieur Sobkowich, vous avez dit que l'esprit du projet de loi C-33 ne cadre pas avec le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. C'est une observation que nous avons certainement faite aussi, surtout compte tenu de l'urgence des recommandations du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement.

Vous avez entendu les témoignages. Lorsque j'ai posé la question, le ministre a dit que le projet de loi C-33 renforce l'efficacité des chaînes d'approvisionnement et la reddition de comptes.

Comment réagissez-vous à cela?

● (2050)

**M. Wade Sobkowich:** Nous ne voyons pas cela dans ce projet de loi. Ce que nous voyons, c'est une mesure législative qui vise à traiter les symptômes plutôt que les causes profondes.

Nous réclamons depuis de nombreuses années des améliorations à la Loi sur les transports au Canada pour créer un environnement où règne un meilleur équilibre entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs. Lorsque les sociétés céréalières mettent en œuvre des programmes de vente, elles ont besoin de wagons pour acheminer les céréales du système de silos de collecte aux terminaux portuaires afin de charger les navires. Les transporteurs ferroviaires doivent non seulement avoir une capacité suffisante, mais les trains doivent aussi arriver dans le bon ordre, sans quoi il faudra amarrer le navire et le charger partiellement, puisqu'il manque une partie du grain qui était censé arriver. Il faut donc renvoyer ce navire à l'ancre, puis faire venir le navire suivant pour charger du canola, par exemple, parce que c'est le produit que transporte le train qui est arrivé.

Cela explique en grande partie pourquoi il y a trop de mouvements de navires et pourquoi les navires restent trop longtemps. C'est lié à l'offre de wagons et au séquençage des trains. Rien dans ce projet de loi ne traite de ces questions.

**M. Dan Muys:** En effet. Vous avez abordé le sujet parce que — et j'allais poser la question — les wagons font partie du problème des chaînes d'approvisionnement, et c'est un problème que vous avez cerné.

Que fait le projet de loi C-33 pour remédier à cela? Le projet de loi C-33 ne contient pas grand-chose sur le transport ferroviaire, outre une petite partie sur la sécurité ferroviaire, en fait, qui n'est même pas très étoffée.

Je sais que vous avez été interrompu, plus tôt. Je ne sais pas si vous avez d'autres commentaires à faire sur l'intégration du réseau ferroviaire et des ports et sur son incidence sur les chaînes d'approvisionnement.

**M. Wade Sobkowich:** Je vous remercie de cette occasion.

Je voulais parler des barrages et des arrêts de travail. Le seul point positif que nous voyons dans le projet de loi est la modification proposée à l'article 107, qui donne au ministre le pouvoir d'ordonner à une administration portuaire de mettre fin à toute activité dangereuse. Nous pensons que cela s'applique aux barrages. Cela a du bon, mais la chaîne d'approvisionnement des grains est confrontée à d'autres problèmes importants comme les grèves, les lock-out et les arrêts de travail. Nous tenions aussi à le souligner, car un barrage a une incidence aussi importante sur la chaîne d'approvisionnement qu'un arrêt de travail, et il y a eu trop d'arrêts de travail ces dernières années.

**M. Dan Muys:** Lundi, un témoin nous a dit qu'à son avis, le projet de loi C-33 n'avait aucune incidence importante sur les chaînes d'approvisionnement.

Êtes-vous d'accord avec cela? Voulez-vous en parler un peu?

**M. Wade Sobkowich:** Je ne suis pas d'accord avec cela. L'incidence, c'est qu'on remplace un... À l'arrivée d'un chargement de céréales par train au terminal céréalier, nous ne savons pas nécessairement quel train est censé arriver. Par conséquent, les terminaux doivent faire preuve de souplesse dans la gestion de la circulation maritime afin de pouvoir décharger les trains et charger les navires afin qu'ils puissent partir le plus rapidement possible.

Les terminaux d'exportation paient d'importants frais de surestaries aux armateurs. Si le navire reste plus longtemps, ils paient des pénalités de prolongation de contrat à leurs clients. Ils pourraient manquer à leurs obligations prévues au contrat. Les exportateurs de céréales ont donc tout intérêt à ce que les navires arrivent et repartent le plus rapidement possible. L'absence de mesures pour obliger les transporteurs ferroviaires à fournir assez de trains et selon la bonne séquence est compensée par une certaine souplesse dans la gestion des navires. La mesure aura pour effet de remplacer cela par un système réglementé de gestion des navires, ce qui, à notre avis, ne sera pas utile.

**M. Dan Muys:** Merci.

Monsieur Hall, il me reste environ une minute. J'aimerais vous donner l'occasion d'approfondir votre pensée. Vous avez soulevé des préoccupations au sujet de l'échange des données et sur les pouvoirs ministériels prévus dans le projet de loi C-33. Vous pourriez parler de ces questions dans la minute qui reste.

**M. Christopher Hall:** Nous sommes ravis de constater que le projet de loi traite de l'échange de données. C'est un aspect pour lequel le pays a manqué d'élan pour effectuer un véritable virage vers la numérisation dans le secteur des transports. Il est donc très positif que la question soit abordée dans le projet de loi.

Il y a maintenant un sérieux travail à faire pour créer les plateformes et les relier entre elles. À mon avis, le plus grand défi sera d'amener les divers ministères à collaborer, à communiquer et à échanger ces données. Bien franchement, c'est probablement un obstacle plus important que l'industrie. Nous sommes donc heureux de voir que cela figure dans le projet de loi.

**M. Dan Muys:** Pour ce qui est des pouvoirs ministériels, y en a-t-il trop?

**M. Christopher Hall:** Au sujet des pouvoirs ministériels, nous constatons en effet dans diverses mesures législatives un accroissement des pouvoirs ministériels, mais sans définition assez précise des problèmes visés ni des circonstances dans lesquelles ces pouvoirs peuvent être exercés.

• (2055)

**M. Dan Muys:** Exactement. Par exemple, vous estimez que le pouvoir du ministre de nommer le président du conseil d'administration est préoccupant.

**M. Christopher Hall:** Ce sont des points que j'ai écoutés avec intérêt. Nous nous sommes abstenus d'aborder les questions de gouvernance. Nous avons laissé aux autorités portuaires et à d'autres le soin de faire valoir leurs points de vue à cet égard, mais nous ne voudrions certainement pas que ce processus devienne encore plus politisé qu'il ne l'est déjà.

**M. Dan Muys:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Hall.

[Français]

Madame Koutrakis, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

**Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de leurs témoignages de ce soir.

Monsieur Hall, c'est un plaisir de vous revoir. Je vous remercie de votre important travail.

Je regardais le rapport annuel 2022 de la Fédération maritime du Canada. Votre mandat est « la promotion d'un réseau de transport maritime sûr, efficace, concurrentiel et à la fois durable sur le plan de l'environnement et axé sur la qualité. »

Du point de vue de l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, pensez-vous que les dispositions du projet de loi favorisent une efficacité accrue? Si oui, comment?

**M. Christopher Hall:** Oui, dans certains cas, absolument. C'est sans aucun doute une amélioration, en particulier pour ce qui est des données.

Je pense que les modifications témoignent vraiment de la nécessité d'accroître la résilience et la souplesse du système pour résoudre les problèmes qui ont touché les chaînes d'approvisionnement ces deux dernières années. Même s'il y a peu de changements concrets, le fait que diverses mesures législatives font maintenant référence à la résilience et à la sécurité en tant qu'éléments clés aura des effets en cascade sur les règlements qui, je suppose, suivront.

**Mme Annie Koutrakis:** Pensez-vous que les mesures, les modifications et les mises à jour auraient pu être rédigées différemment afin de les rendre plus efficaces et efficaces, ou considérez-vous que les dispositions actuelles suffisent?

**M. Christopher Hall:** On peut toujours faire plus. C'est certain. Il s'agit d'un imposant projet de loi qui touche cinq ou six lois différentes. C'est donc un texte très complexe.

Nous pouvons certainement appuyer certains points soulevés par M. Sobkowich. Ce n'est pas parfait, c'est certain. Il y a sans doute des lacunes, mais dans l'ensemble, nous considérons qu'il s'agit à tout le moins d'un pas dans la bonne direction. Cela fera-t-il de nous le partenaire commercial le plus efficace au monde? Non. Beaucoup de problèmes subsistent, notamment pour ce qui est de la main-d'œuvre. Il y a aussi des problèmes généraux liés à l'efficacité des installations portuaires et des contraintes de capacité, mais au moins, c'est un pas dans la bonne direction.

**Mme Annie Koutrakis:** Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Sobkowich.

Dans un communiqué de presse publié le 20 juillet 2022, intitulé « Canadian Agriculture Groups Ready for the Most Important Harvest in a Generation », vous annonciez le lancement d'une campagne appelée Canada's Ready.

Vous avez été cité comme suit:

Nous travaillons dans un système de contrôle portuaire tout simplement dépourvu des freins et contrepois appropriés, contrairement à ce qui existe dans les secteurs du transport ferroviaire ou aérien, qui disposent de mécanismes permettant de tenir les gens responsables de leurs décisions.

Selon vous, le projet de loi C-33 répond-il aux préoccupations que vous avez exprimées?

**M. Wade Sobkowich:** Le projet de loi C-33 ne traite pas du règlement des différends avec les autorités portuaires, donc non. De notre point de vue, il est un peu exagéré de dire qu'il existe un bon mécanisme de règlement des différends dans le secteur ferroviaire, car si c'était le cas, nous n'aurions pas les problèmes que nous connaissons aujourd'hui avec les chemins de fer.

Nous souhaitons de toute évidence que d'autres modifications soient apportées à la Loi sur les transports au Canada dans le cadre de l'examen des services ferroviaires qui est en cours, mais non. Nous pensons qu'il devrait y avoir un meilleur mécanisme de règlement des différends avec les autorités portuaires pour les décisions qui relèvent de leur compétence, car elles sont en situation de conflit d'intérêts. Elles sont possiblement en situation de conflit d'intérêts en raison de leur double rôle en tant que promoteur et autorité de réglementation. Nous l'avons constaté dans certaines décisions prises par le port de Vancouver au cours des dernières années.

**Mme Annie Koutrakis:** Pourriez-vous en dire davantage au sujet des conflits d'intérêts? J'aimerais vraiment approfondir la question et connaître les raisons pour lesquelles vous estimez qu'il y a un conflit d'intérêts et savoir comment cela se manifeste.

**M. Wade Sobkowich:** Le principal exemple est le projet du terminal 2 de Roberts Bank et le fait qu'il a été réalisé sans promoteur. C'est l'autorité portuaire elle-même qui a décidé de réaliser le projet du terminal 2 de Roberts Bank et d'en assumer les coûts. Des infrastructures sont nécessaires pour desservir les nouvelles installations. Nous ne disons pas nécessairement que c'était une mauvaise idée ou que cela n'aurait pas dû être réalisé, mais ce sont les locataires existants qui assument une bonne partie des coûts qui en découlent. Conformément à ses lettres patentes, l'autorité portuaire a le pouvoir de percevoir des loyers, et des droits d'infrastructure pour le transport de marchandises vers ces nouvelles installations ou à partir de ces installations. À notre avis, c'est un exemple probant d'un cas où l'autorité portuaire a agi à la fois comme promoteur et autorité de réglementation, ce qui a placé les terminaux créateurs dans une situation délicate.

• (2100)

**Mme Annie Koutrakis:** J'aimerais saisir cette occasion pour dire que j'ai trouvé que l'ouverture et la souplesse dont le ministre a fait preuve lors de sa comparaison dans le groupe précédent étaient très révélatrices. Je pense que le Comité accueille favorablement vos témoignages, recommandations et commentaires. À l'instar du ministre, nous accueillons favorablement ces observations, et s'il est possible de renforcer ce projet de loi afin d'en faire ce qu'il devrait être — parce qu'il s'agit de modifier le projet de loi non seulement en fonction d'aujourd'hui, mais à plus long terme —, je pense qu'il y a chez chacun de nous, ici, y compris le ministre, une volonté et une ouverture pour le faire.

Par votre intermédiaire, monsieur le président, je vous invite à le faire, et nous voudrions certainement en savoir davantage.

**Le président:** Merci, madame Koutrakis.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Sobkowich et monsieur Hall, bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Je vais d'abord m'adresser à M. Hall.

Tout à l'heure, vous aviez l'air de dire que le ministre s'octroyait beaucoup de pouvoir par l'entremise de ce projet de loi. Nous l'avions remarqué aussi. Nous trouvions que le ministre allait en mener large et qu'il se donnait beaucoup de latitude, compte tenu de tout ce qu'il allait être capable de faire, avec assez peu de restrictions ou de balises. À certains endroits, par exemple, on dit que le ministre peut agir s'il estime qu'il y a un enjeu. Je trouve que le verbe « estimer » est très faible. Le ministre n'aurait donc pas à démontrer quoi que ce soit.

Croyez-vous qu'il faudrait des balises pour entourer ces pouvoirs? Quel genre de balises devrait-il y avoir? Tout à l'heure, vous avez parlé de définitions, mais le ministre devrait-il avoir à faire la démonstration qu'il existe un réel enjeu dans certaines situations, que ce soit sur le coup ou par la suite?

**M. Christopher Hall:** Merci de la question.

[Traduction]

Nous sommes foncièrement opposés aux arrêtés provisoires ou ministériels et aux injonctions servies aux navires dans le cadre du processus courant de gouvernance. Nous craignons que l'on abuse de ces mesures en y ayant recours plus souvent que de raison afin de contourner pour ainsi dire le processus réglementaire mis en place à l'issue de vastes consultations auprès de l'industrie.

Il est certes nécessaire que le ministre puisse réagir promptement en cas d'urgence, mais nous n'avons été témoins récemment d'aucune situation assez urgente pour justifier un arrêté provisoire ou ministériel. Il n'en demeure pas moins que des mesures en ce sens sont intégrées à toutes les lois régissant le transport maritime. C'est d'ailleurs ce qu'on vient de faire avec la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001, une anomalie que nous n'avons pas manqué de dénoncer. Si on ne précise pas exactement à quelles fins et dans quelles circonstances ces mesures peuvent être utilisées, on le laisse le tout à l'interprétation de chacun en courant le risque que l'on s'en serve — sans aller jusqu'à dire à mauvais escient — dans des situations où d'autres mécanismes...

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** J'aimerais vous relancer là-dessus.

Au-delà des définitions, avez-vous des méthodes ou des moyens à suggérer pour que le ministre soit soumis à une certaine reddition de comptes quand il fait usage de ces dispositions? Par exemple, s'il doit démontrer, documents à l'appui, la nécessité de recourir à ces dispositions, il y aura peut-être recours de façon modérée et non abusive. Je vous lance des pistes de solution. J'aimerais savoir si vous avez des idées à cet égard.

[Traduction]

**M. Christopher Hall:** Merci.

Je ne connais peut-être pas suffisamment les détails pour vous guider dans la rédaction d'un nouveau libellé, mais je peux vous dire qu'il serait assurément utile de circonscrire ces pouvoirs d'une manière ou d'une autre, ou de tout simplement les supprimer pour laisser le processus réglementaire suivre son cours normal si un changement est nécessaire.

• (2105)

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Cela m'amène à un autre sujet que je voulais aborder avec vous, soit la question de la distinction entre les grands ports et les petits ports. Je pense que vous étiez ici, tout à l'heure, quand j'ai abordé la question avec le ministre. Il n'a pas pu y répondre, car mon temps de parole était malheureusement écoulé. J'espère que, cette fois-ci, nous allons avoir assez de temps.

Si je ne me trompe pas, vous avez déjà travaillé au port de St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador. Il s'agit d'un très beau port, que j'ai eu l'occasion de visiter, mais il est aussi très petit.

Est-ce que vous pensez qu'il serait justifié que les nouvelles règles de fonctionnement apportées par le projet de loi C-33 soient différentes pour les ports de plus petite envergure?

[Traduction]

**M. Christopher Hall:** Il ne fait aucun doute que les nouvelles exigences de présentation de rapports vont représenter un fardeau pour les ports de plus petite taille.

Du point de vue de l'industrie du transport maritime, j'y vois un problème du fait que le coût associé à ces nouvelles exigences sera refilé aux utilisateurs de ces ports, à savoir les locataires et les compagnies de navigation qui y font escale. En fin de compte, ce sont les utilisateurs qui en feront les frais. C'est donc notre mise en garde principale concernant les exigences additionnelles imposées aux ports de petite taille pour ce qui est des rapports à produire.

Les plus grands ports disposent quant à eux de ressources suffisantes à cette fin.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** À partir de quel chiffre d'affaires, à peu près, considérez-vous qu'on peut parler non plus d'un petit port, mais d'un grand port? Est-ce 5 millions, 10 millions, 20 millions, 40 millions, 100 millions de dollars? Je n'en ai aucune idée. Vous connaissez certainement mieux que nous l'industrie.

[Traduction]

**M. Christopher Hall:** Les ports utilisent divers critères pour définir leur taille. Certains s'en remettent au nombre total de tonnes de marchandises expédiées ou à la quantité de conteneurs, alors que d'autres se tournent vers des mesures différentes de leur volume d'activité. Je suis désolé de ne pas pouvoir vous donner une réponse plus claire, mais je dirais que cela peut varier.

Comme vous le savez, les 17 administrations portuaires canadiennes ont chacune leurs particularités. On dit souvent que si vous avez vu un port... vous ne les avez pas tous vus. Une chose est sûre, il y a au sein de notre réseau de nombreux petits ports et quelques autres de plus grande taille. Je ne pense pas avoir besoin de vous dire lesquels risquent de souffrir davantage des nouvelles exigences sur la production de rapports.

**Le président:** Merci, monsieur Hall.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

À vous la parole pour les six prochaines minutes.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Merci aux deux témoins qui sont des nôtres ce soir.

J'aurais d'abord quelques questions pour M. Sobkowich.

Lors d'une séance précédente, le représentant de Global Container Terminals s'est dit inquiet de la volonté des administrations portuaires de hausser leurs plafonds d'emprunt. C'est un souhait que les dirigeants des ports nous ont exprimé à maintes reprises. Je vous cite une partie de son témoignage à ce sujet:

Le relèvement des plafonds d'emprunt des administrations portuaires ne stimule pas nécessairement l'investissement privé, mais peut au contraire le décourager. En effet, les administrations portuaires doivent rembourser ce qu'elles empruntent avec intérêts, et ce coût finit par retomber sur les épaules des opérateurs de terminaux, qui le répercutent à leur tour sur leurs clients, ce qui peut entraîner une inflation.

J'aimerais savoir si votre association partage les préoccupations exprimées sur cette tribune quant au risque que les ports refilent ces coûts à leurs clients.

**M. Wade Sobkowich:** Question de principe, c'est effectivement quelque chose qui nous inquiète.

Nous avons eu des différends assez graves avec le port relativement à certains coûts. Je ne peux pas réagir expressément aux commentaires de Global Container, mais je peux vous donner un autre exemple. Les lettres patentes de l'administration portuaire de Vancouver exigent qu'elle établisse le coût des loyers en fonction des tarifs en vigueur sur le marché local. Compte tenu de la spéculation qui a cours sur le marché immobilier commercial à Vancouver, il ne nous apparaît pas approprié de fixer les loyers des locataires du port en fonction des tarifs de ce marché alors même que c'est notre chaîne nationale d'approvisionnement qui est en cause. Il convient de prendre les décisions à ce sujet en considérant la situation qui prévaut dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Je sais que je ne réponds pas vraiment à votre question, mais j'essaie simplement de faire valoir nos préoccupations d'ordre financier du fait que les ports refilent ces coûts à leurs locataires. Nous avons pu observer le même phénomène avec les droits d'infrastructure de la Porte qui ont entraîné des déboursés exorbitants.

Pour répondre à votre question aussi directement que possible, je vous dirais qu'il faut éviter toutes les augmentations de coûts pour les locataires portuaires. Il arrive que l'on puisse refiler ces coûts aux consommateurs, mais il ne faut pas oublier que nous devons soutenir la concurrence sur le marché mondial. Si nous ne sommes pas en mesure de fournir aux consommateurs les céréales qu'ils veulent au prix qu'ils souhaitent payer, il y a quelqu'un d'autre ailleurs dans le monde qui le fera à notre place. Nous devons donc gérer nos coûts de façon très prudente.

J'espère avoir tout au moins répondu de façon partielle à votre question.

• (2110)

**M. Taylor Bachrach:** Merci pour ces précisions.

Dans le cadre de l'examen de la modernisation des ports, la Western Grain Elevator Association a fait valoir qu'il faudrait modifier la composition des conseils d'administration en y prévoyant des places pour les représentants des principaux utilisateurs, comme l'industrie céréalière.

Depuis que le Comité se penche sur ce projet de loi, nous avons eu des échanges intéressants concernant la composition des conseils d'administration des ports, les risques de conflits d'intérêts dans ce contexte et la façon dont on peut gérer ces risques.

Si un représentant direct d'un groupe utilisateur comme votre association devait siéger au sein du conseil d'administration d'un port, comment pourrait-on selon vous gérer les risques de conflits d'intérêts?

**M. Wade Sobkowich:** Je veux d'abord souligner le fait que la plupart des autres grands ports du monde accueillent au sein de leur conseil d'administration des utilisateurs directs. Cette façon de faire semble donner de bons résultats, car les utilisateurs des installations portuaires sont les mieux placés pour bien connaître les rouages de leur fonctionnement et savoir quelles décisions s'imposent. Est-ce que l'on pourra ainsi régler toutes les questions liées aux relations avec la collectivité et aux enjeux connexes? Certes pas. Ce sont les autres membres du conseil d'administration qui ont davantage un rôle à jouer à cet égard.

Le port de Vancouver ne permet pas à ne serait-ce qu'un seul représentant des utilisateurs de siéger sur son conseil d'administration. Pour pouvoir espérer en faire partie, il faut être par exemple un travailleur à la retraite d'un terminal céréalière. Ce n'est pas du tout la même chose. Il devrait y avoir selon nous des représentants des utilisateurs directs au sein du conseil. Ces représentants devraient bien sûr souscrire à des modalités de fonctionnement exigeant qu'ils travaillent et prennent des décisions dans l'intérêt supérieur de l'administration portuaire.

Est-ce que cela risque de poser certaines difficultés? C'est possible. Est-ce que ces difficultés sont insurmontables? Non.

**M. Taylor Bachrach:** Voilà une réponse très intéressante qui permettra peut-être au Comité de tirer certaines choses au clair.

Je posais la question parce qu'il y a un autre groupe qui souhaiterait également être représenté au sein de ces conseils d'administration. Je parle bien sûr des travailleurs des ports. Ainsi, les représentants des débardeurs nous ont fait valoir que cela serait très avantageux, et ce, pour les mêmes motifs que vous venez d'évoquer. Tout comme les utilisateurs, les travailleurs syndiqués pourraient contribuer à la gouvernance des ports en faisant bénéficier leur administration d'un bassin d'expérience, de compétences et d'expertise que l'on ne retrouve pas par ailleurs.

Diriez-vous que les mêmes arguments sont valables dans les deux cas?

**M. Wade Sobkowich:** Non.

Les utilisateurs sont à l'emploi des entreprises céréalières et des terminaux. C'est la même situation que dans d'autres secteurs. Il y a un processus de négociation collective permettant de régler les différentes questions liées à l'emploi. Les terminaux sont des forces motrices au sein de l'économie. Leurs exploitants ont pour objectif de livrer des produits aux consommateurs. Plus que tous les autres intervenants, ils ont vraiment intérêt à ce que les marchandises puissent circuler avec un maximum d'efficacité via les installations portuaires.

Pourrait-on constituer un comité consultatif? De nos jours, il semble exister des comités pour tout et pour rien. Pourrait-il y en avoir un permettant de consulter les travailleurs? C'est possible, mais nous ne voyons pas en quoi leur représentation au sein du conseil d'administration serait pertinente.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Strahl.

Vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

**M. Mark Strahl:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre un peu dans le même sens avec M. Sobkowich.

Je ne suis pas sûr de bien comprendre en vertu de quelle logique vous voudriez que l'on exclue l'ILWU — un syndicat représentant des travailleurs portuaires qui font partie intégrante de cet écosystème et ont tout intérêt à ce que le port soit bien administré — pendant que l'on intégrerait des représentants des utilisateurs. À mes yeux, il y aurait alors conflit d'intérêts.

Je vous inviterais à vous montrer prudent dans les souhaits que vous exprimez en ouvrant ainsi cette véritable boîte de Pandore — si c'est bien ce que vous voulez faire —, car il pourrait être très difficile de faire valoir que les représentants syndicaux ne devraient pas faire partie du conseil d'administration pendant que ceux des utilisateurs du port y seraient les bienvenus.

Qu'avez-vous à nous dire à ce sujet?

• (2115)

**M. Wade Sobkowich:** Nous voyons de notre côté une distinction.

Il y a pour nous une relation entre les terminaux et leurs employés, et une autre entre les terminaux et le port. Il n'y a pas nécessairement de lien direct entre les syndicats et le port lui-même. Il est possible que je fasse fausse route. C'était une réaction à chaud à la question qui m'a été posée. Nous considérons que les utilisateurs du port sont les entreprises qui détiennent des actifs sur les terrains portuaires. C'est dans ce sens que nous les considérons comme des utilisateurs de ces installations.

**M. Mark Strahl:** D'accord.

Il y a un autre type de conflit d'intérêts auquel ce projet de loi pourrait ouvrir la porte. C'est une autre erreur que l'on commet selon moi. Si l'on veut exclure du conseil d'administration ceux qui participent directement aux activités portuaires, je me demande s'il n'y a pas lieu de se préoccuper du fait que l'on supprime les dispositions relatives aux conflits d'intérêts dans le cas des représentants des gouvernements locaux, qui seront plus nombreux en vertu de ce projet de loi.

On a indiqué qu'il ne fallait accorder aucune importance au lien direct qu'un employé municipal ou provincial pouvait avoir avec le port. Rien n'empêche de nommer cet employé au sein du conseil d'administration. Estimez-vous que c'est une façon de faire acceptable, ou croyez-vous plutôt que cela entraînerait aussi des risques de conflits d'intérêts au sein de ces conseils d'administration?

**M. Wade Sobkowich:** C'est une bonne question. Je ne sais pas vraiment comment je pourrais vous répondre. Je peux vous dire que nous craignons surtout que les conseils d'administration en viennent à compter un plus grand nombre de membres représentant d'abord et avant tout des intérêts locaux. C'est ce qui nous préoccupe au premier chef. Nous n'avons pas étudié cette question des membres individuels du conseil risquant de se retrouver en situation de conflit d'intérêts.

**M. Mark Strahl:** Le projet de loi prévoit la nomination d'un maximum de deux nouveaux administrateurs qui doivent tous les deux, comme vous l'avez indiqué, être des représentants locaux. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de cette théorie — que nous avons même entendu sur cette tribune — suivant laquelle un port devrait être une entreprise sociale répondant directement aux besoins de la ville où il est situé, en prenant peut-être l'exemple de celui de Vancouver, le plus grand de ma province?

Il y a un autre élément que l'on nous a fait valoir. Compte tenu des intérêts que vous avez en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba, estimez-vous que le port de Vancouver est d'une certaine manière le vôtre également?

**M. Wade Sobkowich:** Certainement. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais la plus grande quantité des produits — et pas seulement les céréales, mais aussi le vrac — qui transitent par le port de Vancouver proviennent des trois provinces des Prairies, en plus bien sûr de ce qui vient de la Colombie-Britannique elle-même. Lorsqu'on analyse la gouvernance de ce port en cherchant à déterminer comment il devrait être administré et quelles décisions devraient être prises, il ne faut jamais perdre de vue cette considération.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous réclamons des sièges additionnels au sein du conseil d'administration pour les provinces dont les industries doivent acheminer leurs produits en passant par ce port.

**M. Mark Strahl:** Diriez-vous que l'on fait ainsi trop pencher la balance en faveur des intérêts locaux au détriment des intérêts nationaux?

**M. Wade Sobkowich:** Les ports sont là pour servir l'intérêt national. Il faut qu'il en demeure ainsi. Le changement proposé ici accorde trop d'importance aux intérêts locaux.

**M. Mark Strahl:** Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président?

**Le président:** Il vous reste 24 secondes, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** Eh bien, étant donné l'heure tardive, je crois que je vais en faire don au Comité.

**Le président:** Vous avez droit à toute ma reconnaissance, monsieur Strahl.

À vous la parole, madame Murray. Vous avez cinq minutes.

**L'hon. Joyce Murray:** Merci.

Je vais poursuivre avec cette idée de l'intérêt national s'opposant à l'intérêt local. Il est ressorti de mes discussions au sujet du port de Vancouver que les intérêts locaux s'articulent notamment autour de la nécessité de protéger notre environnement, ce qui fait partie des objectifs de ce projet de loi. L'un des cinq grands thèmes est d'ailleurs la pérennité environnementale des infrastructures et des activités portuaires. Dans une perspective plus générale, j'ajouterais que la sécurité de notre réseau ferroviaire s'inscrit également dans cet objectif de développement durable.

Il y a aussi le fait que vos organisations sont assujetties au principe de l'acceptabilité sociale. Dans le domaine du transport, que ce soit par voie maritime ou ferroviaire, il est très important que la population appuie vos modes de fonctionnement.

J'aimerais que vous nous indiquiez dans quelle mesure le projet de loi permet selon vous d'assurer une meilleure protection de l'environnement, que ce soit par des gains d'efficacité le long de la chaîne d'approvisionnement ou par la prévention des déversements et des accidents. Estimez-vous que l'on en fait suffisamment et auriez-vous des amendements à proposer pour que les dispositions mises de l'avant permettent de mieux assurer la pérennité environnementale?

Monsieur Hall, pourquoi ne pas commencer avec vous?

• (2120)

**M. Christopher Hall:** Merci pour cette question.

Voilà plus de sept ans que je travaille au sein de ce réseau, et j'ai l'impression que la plupart des ports se tirent plutôt bien l'affaire. D'après ce que j'ai été à même de constater, ce sont là des principes qui sont au cœur des préoccupations de la plupart des administrations portuaires au pays, surtout depuis quelques années. Dans tous les cas, ces administrations s'assurent en outre de maintenir de bonnes relations avec la collectivité.

Même si cela obligera les ports de plus petite taille à se doter de ressources supplémentaires, je crois que l'obligation de produire davantage de rapports garantira une plus grande transparence et une meilleure reddition de comptes de la part des administrations portuaires, ce qui est tout à fait dans l'intérêt de la population.

Les administrations portuaires accomplissent toutes sortes de bonnes choses. Bien souvent, ces gestes positifs posés parfois en collaboration avec l'ensemble de l'industrie ne sortent pas des confins de l'écosystème et ne sont pas connus de la population. C'est peut-être une lacune qui pourra être comblée grâce aux nouvelles exigences en matière de production de rapports et au nouveau groupe de liaison communautaire que les ports seront tenus d'établir, et ce, même si la question des ressources pourrait être problématique pour les entités de plus petite taille.

**L'hon. Joyce Murray:** Est-ce que les ports pourraient ou devraient avoir la possibilité de déterminer les sources d'alimentation en carburant que devraient utiliser les armateurs qui ont recours à leurs installations? Comment les ports peuvent-ils contribuer à la réduction de l'utilisation du combustible de soute C au profit de solutions à plus faibles émissions?

**M. Christopher Hall:** Fort heureusement, nous n'utilisons plus de combustible de soute C, et ce, depuis bien des années. La décarbonisation du transport maritime est bien évidemment une initiative planétaire. Une combinaison de différents facteurs sera nécessaire. Pour être bien honnête avec vous, les ports ne disposent pas des capacités voulues pour être les fers de lance d'une initiative de cette envergure. Ils devront se tenir prêts en fonction des nouveaux carburants qui seront utilisés, notamment quant aux moyens de production à déployer.

Les ports doivent être prêts à réagir. Ils doivent disposer de terrains suffisamment étendus pour pouvoir servir de points de ravitaillement. Ce n'est pas le cas de bon nombre de nos installations portuaires. La transition vers de nouveaux carburants transformera complètement le réseau mondial de ravitaillement. On aura sans doute besoin d'un plus grand nombre de ports possédant une capacité de soutage. Cette capacité sera totalement réaménagée à l'échelle planétaire. Il faudra attendre pour voir quelle forme cela prendra.

Je crois que les autorités portuaires suivent la situation de très près, surtout en Europe et en Asie. On y réalise des progrès très intéressants, mais à un coût extrêmement élevé, comme vous pouvez vous l'imaginer.

**L'hon. Joyce Murray:** Dans quelle mesure estimez-vous que ce projet de loi permettra de réduire le bruit causé par le transport maritime et ses impacts sur des espèces menacées comme l'épaulard et le saumon et sur l'ensemble de l'écosystème marin?

**M. Christopher Hall:** Je présume que l'on pourrait faire valoir qu'une circulation plus efficace des navires permettra d'en diminuer le volume et d'en arriver à des niveaux sonores plus acceptables.

**L'hon. Joyce Murray:** Excellent, car c'est l'un des principaux objectifs de ce projet de loi.

**M. Christopher Hall:** C'est effectivement un objectif important. Quant à savoir si le trafic maritime va diminuer suffisamment pour réduire de façon significative les bruits sous-marins et l'incidence de certains autres éléments, je pense que seul le temps nous le dira.

**L'hon. Joyce Murray:** Merci, si j'ai encore du temps pour...

**Le président:** Malheureusement, c'est tout le temps que vous aviez, madame Murray.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Sobkowich.

Des témoins sont venus au Comité nous parler d'enjeux liés à l'ancrage. Il s'agit d'une source d'irritation importante pour les résidents, sans compter que cela peut avoir des répercussions aussi sur les milieux naturels.

Si je comprends bien, il y a aussi une frustration du côté de l'industrie céréalière. Ces producteurs aimeraient que leurs céréales puissent se rendre sur le marché. Il semble y avoir des problèmes à faire partir la marchandise.

J'ai également découvert qu'il était permis d'exporter du charbon à partir du Canada, alors que c'est une pratique interdite sur la côte Ouest des États-Unis. Je trouve cela particulier. Dans le fond, nous servons de transit à la pollution produite par le charbon américain qui ne peut être envoyé à partir des États-Unis.

Je ne sais pas si vous avez cette expertise, mais j'aimerais savoir si les terminaux de vrac utilisés pour l'exportation du charbon pourraient être convertis en d'autres types de terminaux, par exemple des terminaux céréaliers.

• (2125)

[Traduction]

**M. Wade Sobkowich:** Comme je travaille au sein du secteur céréalier, je ne m'y connais pas très bien en terminaux pour le charbon. Je n'ai jamais entendu parler d'une telle reconversion qui permettrait d'utiliser ces terminaux pour les céréales.

C'est vraiment en dehors de mon champ de compétence. Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question aujourd'hui sans avoir effectué quelques recherches au préalable.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** D'accord. J'ai tenté ma chance. Si vous aviez eu la réponse, il aurait été intéressant d'avoir cette information.

J'ai aussi une question qui s'adresse à M. Hall, si j'ai encore du temps.

Des représentants des ports de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières sont venus témoigner au Comité et ont mentionné qu'ils auraient aimé avoir davantage de possibilités afin que les administrations portuaires coopèrent dans leur fonctionnement. Ils ne voyaient pas, dans le projet de loi, les éléments nécessaires pour favoriser une meilleure collaboration.

Êtes-vous au fait de cette réalité? Si c'est le cas, pourriez-vous nous en parler un peu?

[Traduction]

**M. Christopher Hall:** Lorsque les trois administrations portuaires du Saint-Laurent ont annoncé cette initiative de collaboration, nous étions vraiment ravis. Sans aller jusqu'à dire que c'était une première, on peut certes parler d'un grand pas en avant quand trois ports décident ainsi de coopérer, non seulement d'un point de vue opérationnel, mais aussi éventuellement à des fins commerciales. C'est un changement majeur.

Quant à savoir si vous pourriez adopter une loi en faveur d'une telle collaboration, je ne suis pas certain que cela serait efficace. À mes yeux, la collaboration est un processus naturel et spontané qui vise à répondre à un besoin organisationnel. C'est ainsi que l'on peut réaliser des gains d'efficacité et mieux conjuguer ses efforts.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Hall.

Nous allons terminer la soirée avec M. Bachrach.

Vous avez deux minutes et demie.

**M. Taylor Bachrach:** Monsieur Hall, j'aimerais bien savoir ce que vous pensez des enjeux liés au mouillage des navires. Tout semble indiquer que l'industrie du transport maritime aussi bien que les administrations portuaires recherchent un maximum de souplesse à cet égard. Il va de soi que des goulots d'étranglement ont causé certains problèmes au cours des dernières années, avec des répercussions sérieuses sur les collectivités touchées.

Les collectivités ne voient pas d'un bon œil et jugent même superflu ce trafic industriel qui fait du surplace à leur porte avec toutes ces émissions polluantes et ces bruits dérangeants qui mettent en péril des écosystèmes marins extrêmement délicats. Elles veulent que le ministre intervienne et mette en place des contrôles législatifs vraiment rigoureux pour empêcher les compagnies maritimes d'utiliser, non pas la totalité de ces zones de mouillage, mais certaines d'entre elles pour les raisons que j'ai évoquées.

Est-ce qu'on serait justifié d'agir de la sorte? Étant donné le nombre de zones de mouillage et la pertinence des préoccupations soulevées par les collectivités touchées, il m'apparaît tout à fait raisonnable de vouloir adopter des mesures législatives pour supprimer une partie de ces zones de mouillage, ou tout au moins empêcher qu'on y ancre des navires pendant 14 jours ou plus.

**M. Christopher Hall:** Il est certes raisonnable de vouloir protéger les collectivités et l'environnement — je ne dirai jamais le contraire —, mais il ne faut pas oublier que les zones de mouillage sont tout aussi importantes pour le port que les différents terminaux, quais et jetées que l'on retrouve au sein de l'enceinte portuaire. En fait, il faut absolument considérer les zones de mouillage comme faisant partie de l'infrastructure essentielle d'un port.

Si on diminue le nombre de zones de mouillage, on réduit la flexibilité dont une administration portuaire peut bénéficier. Il devient alors plus difficile pour les terminaux de suivre le cours normal des activités commerciales. Je crois d'ailleurs que M. Sobkowich y a fait allusion en parlant du commerce des céréales qui a des particularités qui lui sont propres à l'intérieur d'un cadre accepté et mis en œuvre à l'échelle internationale. Si on élimine les zones de mouillage ou si on en réduit considérablement le nombre, il deviendra impossible de participer à ce commerce. C'est de cette manière que les céréales sont achetées et vendues. Des armateurs signent des contrats pour transporter les céréales. Ils ont besoin de zones de mouillage. Ils doivent se présenter au port à une heure bien précise.

**M. Taylor Bachrach:** Le ministre nous a dit précédemment qu'en rendant notre chaîne d'approvisionnement plus fluide et plus efficiente, on diminuerait ces incidences attribuables au mouillage. Ne pourrait-on pas en conclure que le mouillage n'est pas vraiment nécessaire?

**M. Christopher Hall:** En théorie, je suppose que c'est le cas, si...

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Hall et merci, monsieur Bachrach.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier nos témoins d'avoir bien voulu comparaître devant nous en ce mercredi soir.

Vous pouvez maintenant quitter la salle ou vous déconnecter.

Oui, monsieur Badaway.

● (2130)

**M. Vance Badaway:** Merci, monsieur le président.

J'ai simplement une brève question, car c'est la dernière séance que nous consacrons à cette étude.

Pourriez-vous demander à notre greffière de nous donner un aperçu de la teneur de notre prochaine réunion à la lumière de ce que nous avons entendu et de la direction que le Comité souhaite prendre? Comment les choses vont-elles se dérouler?

**Le président:** Merci, monsieur Badaway.

Je vais demander à notre greffière de bien vouloir vous répondre.

**La greffière du Comité (Mme Carine Grand-Jean):** À titre de greffière du Comité, j'attends maintenant que vous me transmettiez vos amendements au plus tard le vendredi 10 novembre à midi. C'est vraiment l'heure limite. Vous procéderez ensuite à l'étude article par article à compter du lundi 20 novembre.

**M. Vance Badaway:** Est-ce que cela comprend les amendements qui auront été *[inaudible]*?

**M. Blaine Calkins (Red Deer—Lacombe, PCC):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je ne sais pas pourquoi, mais je n'ai absolument rien entendu de ce que la greffière nous a dit.

**Le président:** J'en suis vraiment désolé.

Nous allons demander à la greffière de répéter sa réponse à la question de M. Badaway.

**La greffière:** J'espère que vous m'entendez mieux maintenant.

Je rappelais que les amendements doivent être soumis au plus tard le vendredi 10 novembre à midi. Nous passerons ensuite à l'étude article par article lors de la séance du 20 novembre.

**M. Vance Badaway:** Merci, madame la greffière.

Est-ce que les amendements seront pris en compte lorsque nous procéderons à l'étude article par article?

**La greffière:** Oui.

**M. Vance Badaway:** Excellent.

Si vous permettez, monsieur le président, je voudrais encourager tous les députés qui ont des « doléances » — j'utilise ce terme cette fois-ci en réponse à la préoccupation soulevée par M. Strahl — à proposer leurs amendements... J'inviterais même nos partenaires à nous faire part de leurs propositions d'amendement. Je pense que nous sommes tous à même de nous rendre compte que nous avons un objectif commun, à savoir améliorer le plus possible ce projet de loi, d'autant plus qu'il aborde des sujets d'une grande importance.

Je prierais donc tout le monde de bien vouloir respecter cette échéance du 10 novembre que notre greffière vient de nous rappeler.

**Le président:** Merci beaucoup pour cette réponse, madame la greffière.

Sur ce, je veux remercier encore une fois M. Sobkowich et M. Hall pour leur témoignage de ce soir.

Je vous souhaite à tous les deux une bonne fin de soirée.

La séance est levée.





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :  
<https://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>