



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 094

Le mercredi 6 décembre 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mercredi 6 décembre 2023

• (1930)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 94^e 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 reprendre l'étude article par article 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 selon une formule hybride, conformément au Règlement. Des députés sont présents dans la salle et d'autres participent à distance à l'aide de l'application Zoom.

Pour nous aider dans l'étude article par article du projet de loi C-33, j'aimerais accueillir une nouvelle fois nos témoins du ministère des Transports. Il s'agit de Sonya Read, directrice générale, Politique maritime, Heather Moriarty, directrice, Politique portuaire, Rachel Heft, gestionnaire et avocate-conseil, Services juridiques des transports et de l'infrastructure et, bien sûr, Amy Kaufman, avocate.

Encore une fois, bienvenue.

Bien entendu, nous avons également avec nous notre greffier législatif, M. Philippe Méla.

[Français]

Je vous souhaite encore une fois la bienvenue.

[Traduction]

Avant de commencer, chers collègues, je tiens à informer les membres du Comité que, malheureusement, une petite erreur s'est produite lors de la dernière réunion. Je dois porter cela à l'attention des députés encore une fois.

Pour ce qui est du sous-amendement à l'amendement NDP-15.1, il faut apporter une petite correction. Nous avons approuvé « dans le cas d'une administration portuaire visée à l'alinéa 37.3a) ». Lors de la dernière réunion, je vous ai demandé d'approuver un petit changement. Malheureusement, ce petit changement était également incorrect. Notre greffier législatif vient de m'en informer. Il nous demande encore une fois de demander le consentement unanime pour remplacer « paragraphe 37.3a) » par « alinéa 37.1(3)a) ».

Ai-je le consentement unanime de tous les membres?

Des députés: D'accord.

(Article 120)

Le président: Nous allons maintenant reprendre notre discussion sur l'amendement BQ-5.

La parole est à vous. Je vois que M. Strahl a levé la main.

Je vous cède la parole, monsieur.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président et chers collègues.

Lors de la dernière réunion, j'ai posé plusieurs questions aux témoins. J'espère qu'au cours des 48 heures qui se sont écoulées depuis notre dernière réunion, certaines des questions auxquelles ils n'avaient pas de réponse... Je vais leur poser de nouveau la question, au cas où, au cours de ces 48 heures, ils auraient confirmé leurs réponses ou auraient été en mesure de recueillir l'information que j'ai demandée.

Mme Read a répondu à la plupart de ces questions.

J'ai demandé si, à part le charbon thermique, il y avait d'autres marchandises dont le chargement ou le déchargement était interdit en vertu de l'article 62 de la Loi maritime du Canada.

Je veux donner à Mme Read l'occasion de répondre à cette question, si elle a une réponse ferme aujourd'hui.

• (1935)

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Je cède la parole à Mme Read.

Mme Sonya Read (directrice générale, Politiques maritimes, ministère des Transports): La réponse à la question de savoir si d'autres marchandises sont interdites — à l'importation ou l'exportation en vertu de ces règlements — est non.

M. Mark Strahl: D'accord.

J'ai ensuite demandé combien d'emplois directs seraient perdus au port de Vancouver, plus précisément à Westshore Terminals, si cet amendement était adopté tel quel. Je me demande si vous avez eu l'occasion d'obtenir cette information.

Mme Sonya Read: Je crois savoir que Westshore Terminals compte 250 employés à temps plein.

M. Mark Strahl: D'accord.

J'ai aussi demandé s'il y avait eu une étude d'impact économique sur l'interdiction du charbon thermique, en ce qui concerne l'échéancier proposé par l'amendement BQ-5.

Avez-vous pu trouver des renseignements à ce sujet?

Mme Sonya Read: Nous devons nous en remettre à nos collègues d'Environnement Canada pour cette question.

M. Mark Strahl: D'accord.

Une autre question que j'ai posée était la suivante: est-ce que l'interdiction du charbon thermique, immédiatement après l'entrée en vigueur de cet amendement, ne s'appliquerait qu'au port de Vancouver?

Ma question est la suivante: le charbon thermique est-il exporté par d'autres ports canadiens?

Mme Sonya Read: Oui. À l'heure actuelle, le charbon est exporté par le port de Prince Rupert. Nous croyons savoir qu'une partie du charbon thermique est exportée par Thunder Bay.

M. Mark Strahl: D'accord, alors...

Mme Sonya Read: Il peut aussi y avoir des ports du secteur privé. Ils ne seraient pas touchés par les règlements pris en vertu de la Loi maritime du Canada.

M. Mark Strahl: Il y a Vancouver, le port de Prince Rupert et Thunder Bay. Avez-vous les volumes en tonnage du charbon thermique qui a été exporté en 2022 par chacun de ces ports?

C'est seulement pour le charbon thermique, si vous l'avez...

Mme Sonya Read: Le port de Vancouver exporte 39,8 millions de tonnes de charbon. Dans le cas...

M. Mark Strahl: D'accord, mais une grande partie de ce charbon est du charbon métallurgique, qui n'est pas touché — du charbon sidérurgique que le gouvernement n'a pas encore décidé d'éliminer progressivement.

Je cherche la répartition entre le charbon thermique et le charbon métallurgique. Je pense que c'est une distinction importante. Ils sont très différents et utilisés pour des choses très différentes. L'un sert à produire de l'électricité, ce qui est éliminé graduellement, tandis que l'autre est utilisé pour la fabrication de l'acier, ce qui ne fera qu'augmenter.

J'espère que nous aurons des renseignements précis sur le charbon thermique.

Mme Sonya Read: Nous n'avons pas cette répartition.

M. Mark Strahl: D'accord.

Nous savons maintenant que cela aurait une incidence sur les travailleurs de Vancouver, de Prince Rupert et de Thunder Bay, mais nous ne connaissons pas le nombre exact de travailleurs et nous ne connaissons pas le volume précis. Je dirais donc que nous votons encore sur cette question, ou que nous en discutons, sans avoir tous les renseignements dont nous avons besoin.

Nous avons appris qu'à Vancouver, Westshore Terminals prévoit passer du transport ferroviaire au transport maritime pour le transbordement de la potasse, mais cela prendra un certain nombre d'années et un investissement important, de l'ordre de plusieurs millions de dollars.

Savons-nous si les ports de Prince Rupert et de Thunder Bay ont des plans semblables pour compenser la perte des exportations de charbon thermique dans leurs ports?

Mme Sonya Read: Nous n'avons pas tous les renseignements pour chacun des terminaux. Nous savons que le terminal de Prince Rupert prévoit abandonner progressivement le charbon, compte tenu de l'interdiction prévue, qui a été annoncée. En ce qui concerne Thunder Bay, je n'ai malheureusement aucune information.

• (1940)

M. Mark Strahl: Nous ne savons pas si ces emplois seraient perdus de façon permanente ou si la transition à d'autres marchandises pourrait se faire compte tenu de l'échéancier prévu.

Je voudrais également savoir si Transports Canada a entamé des discussions avec l'ILWU pour Vancouver. Je ne sais pas quel syndicat s'occupe du charbon thermique à Thunder Bay ou au port de Prince Rupert.

Savez-vous quel syndicat représente les travailleurs qui seront touchés dans les ports de Prince Rupert et de Thunder Bay?

Mme Sonya Read: Je crois que c'est l'ILWU à Prince Rupert. Je ne suis pas certaine de l'agent négociateur de Thunder Bay. Je n'ai eu connaissance d'aucune conversation avec le syndicat à ce sujet.

M. Mark Strahl: Transports Canada n'a pas eu de discussions, ni...

Êtes-vous en mesure de confirmer si Transports Canada a parlé à quelqu'un à la mine Vista, à Hinton en Alberta, ou à quiconque à Hinton, en Alberta, des répercussions économiques que l'accélération de l'élimination progressive aurait sur cette mine, ses travailleurs et la ville?

Mme Sonya Read: Je ne suis au courant d'aucune conversation que Transports Canada aurait eue, mais je m'en remets à mes collègues d'ECCC pour ce qui est de savoir s'ils ont eu des conversations ou non.

M. Mark Strahl: D'accord. Merci.

Je voulais également vous demander combien de wagons transportent annuellement du charbon thermique vers le port de Vancouver ou vers Westshore Terminals. Selon nous, combien de wagons seraient touchés par cette élimination progressive accélérée?

Mme Sonya Read: Je n'ai malheureusement pas ce renseignement.

M. Mark Strahl: D'accord. Je pense que ce serait important, si nous parlons de millions de tonnes. Selon le rapport annuel de Westshore pour 2022, 16 millions de tonnes de charbon thermique ont été transportées, toutes par chemin de fer. Prince Rupert affiche plus de deux millions de tonnes. Cela représente 18 millions de tonnes de charbon thermique rien que sur la côte Ouest. Je n'ai pas d'information pour Thunder Bay parce que, jusqu'à aujourd'hui, je ne savais pas que le charbon thermique était exporté par Thunder Bay.

Si un wagon moyen de charbon pèse 105 tonnes — c'est ce qu'indique Statistique Canada —, selon mes calculs, environ 170 000 wagons par année pourraient être touchés par l'élimination accélérée. Cela vous semble-t-il possible? Cela vous semble-t-il à peu près exact?

Mme Sonya Read: D'après les renseignements que nous avons pour le charbon en général, il y aurait plus de 417 000 wagons de charbon, mais je n'ai pas la répartition entre le charbon thermique et le charbon métallurgique.

M. Mark Strahl: D'accord. On peut dire, je pense, que c'est important de toute façon.

Transports Canada a-t-il eu des discussions avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement au sujet des répercussions de cette élimination accélérée sur leurs activités? Nous avons évidemment entendu le témoignage de Westshore, qui indique qu'une élimination progressive accélérée lui coûterait des milliards de dollars.

Avez-vous parlé au CN, au CP ou à d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour savoir ce qu'ils prévoient comme pertes d'exploitation, si cette élimination accélérée était adoptée par le Comité?

Mme Sonya Read: Non.

Je m'en remets à mes collègues d'ECCC pour ce qui est des conversations à ce sujet.

M. Mark Strahl: D'accord.

À Vancouver — et je suppose que c'est la même chose à Prince Rupert —, nous avons beaucoup de charbon extrait à l'extérieur du Canada. Il provient du bassin de la rivière Powder, au Montana et au Wyoming. Il y a des contrats, comme il en a été question plus tôt cette semaine. Ces contrats ainsi que la planification et l'infrastructure nécessaires sont planifiés, souvent des décennies à l'avance, et nous avons évidemment entendu dire que c'est le cas lorsque nous traitons avec notre plus important partenaire commercial, les États-Unis.

Transports Canada a-t-il analysé les répercussions de l'interdiction accélérée des exportations proposée sur les obligations commerciales du Canada?

• (1945)

Mme Sonya Read: Non, nous n'avons pas encore fait cette analyse.

M. Mark Strahl: D'accord.

Avez-vous analysé la valeur des contrats de charbon qui seraient annulés ou perdus à la suite de cette élimination progressive accélérée? Vous n'avez pas cette information non plus?

Mme Sonya Read: Nous n'avons pas cette information à l'heure actuelle. Nous devons travailler avec d'autres ministères pour l'obtenir.

M. Mark Strahl: Savez-vous si les fonctionnaires américains ont été consultés au sujet du changement proposé et, le cas échéant, s'ils ont fait part de leurs préoccupations à Transports Canada ou à tout autre organisme gouvernemental que vous connaissez?

Mme Sonya Read: À ma connaissance, il n'y a pas eu de consultations avec les autorités américaines au sujet de l'amendement proposé.

M. Mark Strahl: D'accord.

Quatre-vingt-dix pour cent du charbon provient des États-Unis, et il n'y a eu aucune consultation sur l'impact que cela aurait sur ces relations commerciales et sur ces contrats, ou sur les répercussions que cette mesure pourrait entraîner pour le gouvernement et les contribuables.

Savez-vous si Transports Canada ou le gouvernement du Canada a analysé les répercussions de l'interdiction accélérée proposée sur l'Organisation mondiale du commerce?

Mme Sonya Read: Je ne suis pas bien placée pour répondre à cette question. Je devrai m'en remettre à mes collègues des autres ministères pour toute analyse en vertu des règles de l'OMC.

M. Mark Strahl: Je vois. Il est assez clair, je pense, que cela ne figure pas dans le dossier de Transports Canada, que cela n'a jamais été envisagé comme faisant partie de ce projet de loi, parce que je sais que les fonctionnaires qui servent le gouvernement dans notre pays auraient fait preuve de diligence raisonnable et auraient fait tout ce travail, s'ils avaient cru que le gouvernement choisirait d'accélérer son propre échéancier au moyen de la Loi maritime du Canada, de l'article 62, pour l'élimination progressive du charbon thermique. Je crois qu'ils ont trop de professionnalisme pour laisser un ministre, le gouvernement et les contribuables du Canada aussi exposés. Ils auraient fait leurs devoirs. En fait, cela aurait fait partie du projet de loi dès le départ si le gouvernement avait eu l'intention d'aller de l'avant.

J'aimerais revenir en arrière. Le projet de loi dont nous sommes saisis, le projet de loi C-33, découle d'un processus de consultation entrepris par le ministre de l'époque dans le cadre de l'examen de la modernisation des ports. Je me demande si nous pouvons revenir là-dessus. Le ministre des Transports... D'après le résumé des témoignages, le résumé des audiences et ce qu'ont dit les gens qui ont participé à l'examen de la modernisation des ports, l'interdiction accélérée du charbon thermique était-elle l'une des priorités? Était-ce une priorité pour les personnes qui ont participé à l'examen de la modernisation des ports? Cette question a-t-elle été soulevée?

• (1950)

Mme Sonya Read: Cette question n'a pas été soulevée dans le contexte de l'examen de la modernisation des ports.

M. Mark Strahl: D'accord.

J'aimerais également attirer votre attention... Plus nous avançons dans cette voie, plus il semble ridicule que les députés ministériels appuient cet amendement. Je peux comprendre qu'un député du Bloc puisse le faire, sans travailleurs touchés et avec un objectif différent en tête, mais je suis très surpris que les membres libéraux du Comité acceptent cet amendement et disent qu'ils l'appuient alors que, de toute évidence, cela ne faisait pas partie des consultations menées par le ministre avant le dépôt de ce projet de loi. Franchement, le travail nécessaire n'a pas été fait pour justifier les pertes d'emplois proposées. En fait, il semble que l'information sur la proposition contenue dans l'amendement BQ-5 n'ait été prise en considération à aucun niveau — international, national, provincial ou local — ni par les syndicats concernés.

Je peux vous dire que lorsque le président de l'ILWU, Rob Ashton, a comparu devant le Comité, il n'en a pas parlé. Cela n'a pas été porté à son attention. Je peux vous assurer que si cela avait été porté à son attention, il aurait annoncé sa ferme intention de se battre pour les 350 emplois qui seront touchés rien qu'au port de Vancouver. Il nous l'a certainement dit. Puisque le gouvernement a annoncé son intention d'aller de l'avant avec cet amendement du Bloc et de l'appuyer... Le fait qu'il était ici et qu'on ne lui ait pas posé de questions à ce sujet, ou qu'on ne lui ait pas donné l'occasion de donner son avis... Je pense qu'il serait très surpris que lui et ses travailleurs soient tenus pour acquis. C'est 350 emplois à Vancouver. Nous ne savons pas combien seront touchés à Prince Rupert ou à Thunder Bay. Ce sera peut-être quelque-uns. Peut-être des centaines. Cette analyse n'a pas été faite, et pourtant, les membres du Comité sont prêts à appuyer un amendement qui pourrait plonger tout le système dans le chaos, et accélérer l'interdiction du charbon thermique.

Encore une fois, personne ne conteste que cela va se produire. Ce dont on parle, c'est d'un processus professionnel et raisonnable qui respectera les travailleurs, les investissements qui ont été faits, les contrats qui ont été signés et les discussions qui sont en cours à Ottawa, qui sont sapées par les membres du Comité, qui devraient mieux se comporter. Ils disent une chose aux travailleurs à une table, et ils n'hésitent pas à venir ici leur mettre des bâtons dans les roues à une autre table. C'est tout à fait scandaleux.

J'aimerais revenir au moment où l'ancien ministre a présenté ce projet de loi. L'objet du projet de loi C-33 était le suivant: « Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada: Le ministre des Transports dépose un nouveau projet de loi pour renforcer notre chaîne d'approvisionnement. »

Je vais passer en revue la liste des objectifs du projet de loi:

- modifier la législation actuelle et moderniser le fonctionnement des réseaux de transport maritime et ferroviaire du Canada;
 - éliminer les obstacles systémiques afin de créer une chaîne d'approvisionnement plus fluide, sûre et résiliente;
 - élargir le mandat des administrations portuaires canadiennes en matière de gestion du trafic;
 - positionner les ports du Canada comme des plaques tournantes stratégiques qui appuient le rendement de la chaîne d'approvisionnement nationale et gèrent efficacement les décisions d'investissement pour une croissance durable;
 - améliorer la compréhension qu'a le gouvernement des ports et de leurs activités;
 - moderniser les dispositions relatives à la sécurité ferroviaire, à la sûreté et au transport des marchandises dangereuses.
- Regroupées, ces mesures ont pour but d'améliorer la chaîne d'approvisionnement, de relever la compétitivité du réseau de transport du Canada et de soutenir des opérations sécuritaires, sûres, efficaces et fiables. Les mesures proposées appuieraient la circulation des biens essentiels et mettraient en œuvre des outils pour atténuer les risques et les répercussions des défis futurs de la chaîne d'approvisionnement.

Je suppose que la question est la suivante: en quoi le fait d'avancer de plusieurs années l'interdiction d'exporter du charbon thermique améliore-t-il la chaîne d'approvisionnement?

● (1955)

En quoi cela améliore-t-il la compétitivité du réseau de transport du Canada et des opérations qui sont sûres, sécuritaires, efficaces et fiables? Comment cela soutient-il la circulation des biens essentiels et met-il en œuvre des outils pour atténuer les risques et les répercussions des défis futurs de la chaîne d'approvisionnement?

Bien sûr, la réponse est que cela a l'effet inverse. À mon avis, cela nuit à la chaîne d'approvisionnement. Les compagnies de chemin de fer ont mobilisé 170 000 wagons pour transporter des marchandises jusqu'en 2030, cela s'arrête soudainement, et elles vont perdre ce trafic pendant plusieurs années. Elles perdent ces trains. Elles perdent ces emplois. Elles perdent ces revenus.

Je n'ai aucune idée, pas plus que le gouvernement, de la façon dont elles vont compenser cela, ni de ce que seront les répercussions sur la chaîne d'approvisionnement.

Encore une fois, nous avons entendu des témoignages selon lesquels ce n'est pas bien réfléchi, ce n'est pas l'endroit où le gouvernement, s'il veut changer d'avis et accélérer son interdiction du charbon thermique... Encore une fois — je ne cesse de le répéter —, personne ne s'oppose à ce que les exportations de charbon thermique soient interdites, mais ce qui est contesté, c'est l'échéancier.

À tous les égards, d'après toutes les réponses que nous avons reçues, nous ne savons même pas ce que cela va donner, sans parler

des répercussions à long terme. Nous ignorons ce quelles seront. Nous n'avons pas d'information à ce sujet aujourd'hui. Je pense qu'il est tout à fait irresponsable d'envisager d'aller de l'avant avec cet amendement, compte tenu de ce que nous savons, et de ce que nous ne savons pas, ce qui est important, étant donné ce qu'on vient de nous dire.

Encore une fois, j'invite les députés à bien réfléchir à ce que cela va faire et à ce qu'on nous a dit que cela ferait. Ce n'est pas de la propagande conservatrice. C'est ce que nous a dit le syndicat des débardeurs et magasiniers du port de Vancouver.

On nous a dit que l'impact sur ces travailleurs serait dévastateur. On nous a dit que ce sont des emplois qui permettent de subvenir aux besoins d'une famille. On nous a dit que l'entreprise a été très réceptive en travaillant avec eux pour essayer de trouver une façon d'aller de l'avant et de remplacer les emplois qui seront perdus par l'interdiction du charbon thermique, en passant à un autre marchandise, mais cela prend du temps. Il faut du temps pour tenir les promesses que le gouvernement leur a faites.

L'ILWU est très contrarié par la perspective que 350 de ses membres seront au chômage parce que le gouvernement a décidé d'appuyer un amendement du Bloc québécois. C'est ce à quoi nous essayons de mettre fin aujourd'hui. C'est pourquoi nous en parlons, parce que les travailleurs touchés se sont fait dire qu'ils avaient le temps de faire la transition vers une autre marchandise. D'une part, on leur a dit que le gouvernement leur donnerait le temps de faire cette transition, et d'autre part... Le gouvernement tient un double discours.

Il dit aux travailleurs: « Nous vous soutenons. Ne vous inquiétez pas. Il y aura une transition. Nous vous laisserons le temps de faire ce changement », puis de l'autre côté, maintenant, au comité des transports, avec un projet de loi sur l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, un projet de loi sur la modernisation des ports, nous avons un gouvernement qui est prêt à mettre ces travailleurs à la porte, parce que nous avons entendu à maintes reprises que, peu importe la façon dont c'est présenté, cela se traduira par moins d'opportunités pendant plusieurs années aux terminaux de Vancouver, de Prince Rupert et de Thunder Bay.

Nous l'avons entendu très clairement. Peu importe la durée du processus de réglementation... Nous n'avons aucune garantie à cet égard. Nous avons vu ce gouvernement utiliser des décrets, utiliser le pouvoir du Cabinet, pour prendre des règlements unilatéraux sur un coup de tête. Nous l'avons vu lorsqu'il a interdit 1 500 armes à feu, dont de nombreuses carabines de chasse. Il l'a fait de son propre chef. Il n'y a pas eu de processus réglementaire. C'est le Cabinet qui a pris la décision de son propre chef.

La lenteur du processus ne nous rassure pas, car le gouvernement a montré que lorsqu'il veut apporter un changement, il peut le faire assez rapidement; il peut agir unilatéralement, et apporter un changement sur un coup de tête en fonction de ce que le Cabinet du premier ministre veut faire.

● (2000)

Nous ne sommes pas rassurés par le fait qu'il faut habituellement trois ans pour élaborer un règlement. Cela peut prendre trois ans, trois mois ou trois jours, selon ce que le gouvernement décide. Cet amendement donne au Cabinet le pouvoir d'apporter ces changements dès que la loi reçoit la sanction royale.

Nous sommes passés de 2030, dans la lettre de mandat du ministre de l'Environnement et du Changement climatique, avec laquelle ce ministère et Ressources naturelles Canada ont négocié... Les entreprises, dont Westshore Terminals, et les travailleurs ont discuté de la façon dont cette transition se déroulera. Je supposais que ces négociations se déroulaient de bonne foi, mais lorsque nous avons quelque chose de ce genre qui sape complètement le processus, cela permet d'en douter.

Encore une fois, en ce qui concerne cet amendement, même si l'interdiction du charbon thermique est peut-être quelque chose que les gens peuvent accepter, pourquoi ne pas tout simplement utiliser la Loi maritime du Canada pour la mettre en place...? Je ne blâme pas M. Barsalou-Duval d'avoir présenté cet amendement, mais je pense que les questions, les réponses et le manque d'information ont démontré que le travail nécessaire n'a pas été fait pour en justifier l'adoption. Nous nous battons seulement pour le processus qui protégera les travailleurs, qui fera en sorte qu'ils aient la période de transition promise et que les entreprises puissent faire leur travail.

Cela va se faire. Si vous parlez aux gens de l'industrie, vous constaterez qu'aucune nouvelle mine de charbon thermique en Amérique du Nord n'est approuvée. Cette élimination progressive est un fait accompli. Toutefois, cet échéancier, qui a soudainement été imposé au Comité par l'entremise du projet de loi C-33, est irrespectueux à l'égard des travailleurs qui perdront leur emploi et des entreprises. Cela se produit alors qu'elles discutent de bonne foi avec le gouvernement.

Je pense vraiment que cela expose le Canada à un certain nombre de risques, de poursuites qui pourraient coûter des centaines de millions ou des milliards de dollars. S'il s'agit de contrats sur de nombreuses années, qui sont très largement écourtés, les contribuables canadiens peuvent s'attendre à payer. Ce n'est pas quelque chose que ce projet de loi envisageait. Ce n'est pas quelque chose dont l'ancien ministre Alghabra a parlé à la Chambre. Le ministre Rodriguez n'en a pas fait mention lorsqu'il a comparu devant le Comité.

C'est un gouvernement qui fait de la petite politique et qui essaie de donner l'impression qu'il se préoccupe de l'environnement et qu'il veut faire avancer les choses, mais nous avons vu de nombreux exemples où ce n'est tout simplement pas le cas, où il n'y a pas de plan. C'est un autre exemple de l'absence de plan, d'une approche improvisée qui, encore une fois, a un effet dévastateur sur les travailleurs.

Cela peut sembler très bien, dans une salle de comité d'Ottawa, de faire cela, d'aller de l'avant et d'accélérer le calendrier, mais cela ne semble pas très bien pour les gens de Delta ou pour les travailleurs de Tsawwassen et de Ladner, qui risquent de perdre leur emploi parce que cela arrivera trop rapidement pour que l'adaptation se fasse. La planification est déjà bien amorcée.

Je dirais que le gouvernement, autrement dit les libéraux et le NPD en particulier, puisqu'il n'y a pas de députés du Bloc en Colombie-Britannique, devront rendre des comptes à ces travailleurs et aux centaines d'autres travailleurs qui ne font pas partie de l'ILWU, mais qui seront touchés par la fermeture de Westshore Terminals. Ils ne peuvent pas attendre des années avec un terminal vide pendant que la mine de potasse est en marche et que les volumes augmentent. Il s'agit de questions complexes qui exigent des milliards de dollars d'investissement et des années de planification. Il est inacceptable que tout cela soit compromis par un amendement d'une ligne ajouté à un article d'un projet de loi qui n'avait pas l'intention de traiter de cette question.

• (2005)

Il semble que le gouvernement ait décidé d'aller de l'avant avec ce projet, mais c'est une honte, et c'est une honte qu'il n'écoute pas les travailleurs et les collectivités qui seront touchés, mais qu'il fonce tête baissée pour des raisons politiques.

Je ne vais pas présumer de savoir pourquoi, mais je pense que cela a probablement à voir avec le maintien de la paix au sein de la coalition, et ce n'est pas la bonne façon de gouverner le pays.

Encore une fois, c'est irresponsable. C'est quelque chose qui n'a pas été pensé. Il n'y a pas eu de consultations. Aucune analyse juridique n'a été faite. Aucune étude d'impact économique n'a eu lieu. Cela plongera les partenaires de la chaîne d'approvisionnement dans le chaos. Cela aura une incidence négative sur bon nombre de partenaires sur lesquels nous comptons pour transporter nos marchandises, et sur les travailleurs à qui nous confions le bon fonctionnement de nos ports.

Si le gouvernement, les libéraux, veulent aller de l'avant avec cela, ils auront des réponses à fournir à l'ILWU qui, croyez-moi, aura beaucoup de questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Nous passons maintenant à M. MacGregor.

M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président. Comme tout le monde peut le constater, je remplace aujourd'hui M. Bachrach.

Je pense que j'ai peut-être une solution à l'amendement BQ-5.

J'écoutais le discours de M. Strahl, et j'ai remarqué qu'il a dit que beaucoup d'intervenants s'attendent à un processus professionnel et raisonnable. Je pense qu'une grande partie de l'industrie et des travailleurs concernés travaillent selon l'échéancier prévu, alors ce que je vais faire, Monsieur le président — et j'espère que cela résoudra certains des problèmes et des questions que M. Strahl a soulevés —, c'est profiter de l'occasion — et je félicite M. Bachrach d'avoir fait le travail de base — pour proposer un sous-amendement à l'amendement BQ-5.

Je pense que l'équipe de M. Bachrach l'a remis au greffier, alors j'espère qu'il pourra être distribué. Ce que je peux faire, monsieur le président, c'est lire mon sous-amendement pour le compte rendu. Je vais attendre d'avoir des instructions du greffier.

Le président: Selon le greffier, nous n'avons rien reçu.

M. Alistair MacGregor: Cela vient d'être envoyé.

Le président: Est-ce dans les deux langues officielles?

M. Alistair MacGregor: Oui.

Le président: Nous allons suspendre la séance pendant environ deux minutes, juste pour vérifier que nous l'avons reçu et qu'il a été distribué à tous les membres.

• (2005)

(Pause)

• (2010)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je redonne la parole à M. MacGregor.

M. Alistair MacGregor: Maintenant que tout le monde a sa copie, ce sous-amendement réécrit essentiellement (1.1) de façon à ce qu'il indique:

(1.1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant l'interdiction, d'ici le 31 décembre 2029, du chargement et déchargement de charbon thermique des navires qui se trouvent dans un port.

De plus, monsieur le président, il y aurait un nouveau paragraphe (1.2), qui se lirait comme suit:

(1.2) Si aucun règlement n'est pris en vertu du paragraphe (1.1) dans les quarante-huit mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, le ministre fait déposer devant chaque chambre du Parlement, dans les dix jours de séance de celle-ci suivant l'expiration de cette période, un rapport énonçant les motifs pour lesquels le règlement n'a été pris et établissant un calendrier pour la prise de règlement;

Brièvement, pour ce qui est de la justification, je pense que cela aide à clarifier l'échéancier pour l'entrée en vigueur du règlement sur le charbon thermique. Cela reflète en quelque sorte l'engagement du gouvernement et entraînerait une période de transition avant 2030, ce qui, à mon avis, ajoute un degré d'équité important pour les travailleurs.

La raison d'être du nouveau paragraphe (1.2) proposé exigerait que les règlements soient pris dans les 48 mois afin de prévoir une période transitoire.

Je vais m'arrêter là, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacGregor.

Sur la liste, nous avons M. Lewis, suivi de M. Barsalou-Duval et de M. Muys.

Nous allons donner la parole à M. Lewis.

Je vois que M. Strahl lève la main. J'ajouterai votre nom à la liste également, monsieur.

Monsieur Lewis, vous avez la parole.

Le président: D'accord. Je vais passer à M. Lewis.

Nous parlons maintenant du sous-amendement.

• (2015)

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Merci, monsieur le président. Je suis toujours heureux d'être de retour au Comité.

Je remercie mon collègue, le député du NPD, pour ce sous-amendement. Je le crois sincèrement, monsieur le président, parce que je pense qu'il est en train de reconnaître que des centaines d'emplois bien rémunérés sont en jeu.

Je remercie également les représentants du gouvernement d'être ici ce soir. M. Strahl a posé des questions très pointues, et en tant que ministre du cabinet fantôme pour le Travail, je dois bien sûr poser ces questions moi aussi. Qu'il s'agisse du sous-amendement ou de l'amendement dont nous parlons, cela revient toujours aux emplois.

La seule chose dont je suis absolument certain, monsieur le président, c'est que nous sommes en train de perdre des emplois. Il y a des entreprises qui réclament des travailleurs. Le fait de ne pas avoir de réponses et de faire une supposition, de prendre une décision et de voter sur quelque chose qui touchera arbitrairement jusqu'à 350 familles — la nourriture sur la table de ces familles — est, très franchement, une erreur, monsieur le président.

On me dit depuis le début qu'il est question de 350 emplois.

Madame Read, merci beaucoup de votre témoignage de ce soir. Je crois que vous avez parlé de 250 emplois.

Pouvez-vous me dire d'où viennent vos chiffres et pourquoi ils diffèrent des chiffres que je... J'étais au téléphone avec l'ILWU, hier, pour essayer d'obtenir les faits.

Pouvez-vous me dire d'où viennent ces chiffres?

Mme Sonya Read: D'après les renseignements que j'ai, il s'agit de 250 employés à temps plein. Il peut y avoir d'autres employés.

Pour ce qui est du contexte, je n'ai pas de note en bas de page. Je n'ai pas la source sous les yeux.

M. Chris Lewis: Je comprends, madame Read. Merci beaucoup.

Je vais aller un peu plus loin. M. Strahl vous a demandé combien d'emplois seraient perdus, et vous avez répondu que le terminal avait 250 employés.

Le gouvernement ne sait-il pas, ou l'agence ne sait-elle pas, combien d'emplois seront perdus?

Mme Sonya Read: Pour l'instant, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

Je crois comprendre que cela dépendrait en fait des plans de transition du terminal. Je m'en remets à mes collègues d'ECCC ou de RNCAN, qui connaissent peut-être mieux ce processus.

M. Chris Lewis: Pourriez-vous me dire quand vous aurez la réponse?

Mme Sonya Read: Il faudrait que je vérifie auprès d'autres ministères où ils en sont dans ces conversations.

M. Chris Lewis: Merci.

Nous voyons le projet de loi C-58 qui a été présenté à la Chambre. Je vais être honnête avec vous. Si j'étais le ministre du Travail du Parti libéral du Canada à l'heure actuelle, je serais irrité que nous en parlions au comité des transports. Comment pouvez-vous, d'une part, donner un os aux syndicats et dire que vous êtes de leur côté, et d'autre part, ne pas faire preuve de diligence raisonnable, de justice et ne pas vous poser les questions vraiment difficiles quant aux personnes que cela touchera?

Ce sont peut-être 350 familles assises autour d'une table de cuisine sans nourriture sur la table, sans pablum pour les biberons de leurs enfants, sans couches sur les fesses de leurs bébés, tout cela parce que nous devons accélérer un plan.

Le député du Bloc québécois se moque maintenant de moi. C'est très grave, monsieur. Nous parlons de la vie des gens. Il est franchement répréhensible et dégoûtant de ne pas avoir de plan pour aller de l'avant, et de sourire ou rire à propos de ce genre de chose. Cela m'offusque énormément.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

M. Chris Lewis: Merci.

Un plan accéléré d'élimination progressive du charbon thermique sans plan n'est rien de moins qu'une mauvaise décision pour nos ports.

Monsieur le président, j'ai passé de nombreux jours sur la côte Ouest avec l'ILWU et avec la BCMEA pendant les grèves, pour comprendre et réaliser que c'est un secteur vraiment vital pour le Canada en ce qui concerne le transport de nos marchandises et la stimulation de nos exportations et de nos importations, nos wagons et tout ce dont le gouvernement veut parler. Ce sont ces syndicats qui font le travail, et maintenant, nous allons peut-être les mettre à genoux. Je trouve cela plutôt triste.

J'aimerais aller un peu plus loin. Ma circonscription d'Essex, que je suis extrêmement fier de représenter, se trouve juste à côté du poste frontalier international le plus achalandé en Amérique du Nord, tout près de Detroit.

Par votre entremise, monsieur le président, je tiens à dire à nos fonctionnaires que j'ai trouvé très préoccupant qu'il n'y ait pas eu de réponse pour M. Strahl quant à savoir si nous avons parlé aux autorités américaines.

Par votre entremise, monsieur le président, est-ce que l'un d'entre vous pourrait nous en dire davantage à ce sujet? N'y a-t-il eu absolument aucune conversation avec les autorités américaines à ce sujet?

• (2020)

Mme Sonya Read: Je vais devoir m'en remettre à mes collègues de RNCAN ou d'ECCC pour ce qui est des conversations qui ont eu lieu avec les autorités américaines à cet égard.

M. Chris Lewis: Êtes-vous à l'aise d'aller de l'avant avec cette mesure avant d'avoir ces conversations avec ces collègues?

Mme Sonya Read: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Je suis désolée.

M. Chris Lewis: De qui s'agirait-il, madame Read? À qui faudrait-il poser la question?

Mme Sonya Read: En tant que fonctionnaire, ce n'est pas à moi de vous dire si je suis à l'aise ou non avec telle ou telle disposition dont discutent les députés.

M. Chris Lewis: D'accord. Merci beaucoup. Je comprends cela. Honnêtement, je suis très respectueux. Je fais de mon mieux pour être très respectueux envers vous. Si je ne pose pas ces questions, je ne fais pas preuve de diligence raisonnable.

Je suis extrêmement inquiet, monsieur le président.

Allons-nous simplement infliger une gifle aux États-Unis d'Amérique, sans en parler avec eux, alors qu'une grande partie de leur charbon thermique arrive sur notre réseau ferroviaire et est exportée? Allons-nous simplement adopter un amendement qui pourrait avoir une incidence sur 350 emplois? Extrapolons cela et disons que c'est 1 200 ou 1 500...

Un député: [*Inaudible*]

M. Chris Lewis: Monsieur le président, s'il vous plaît, j'ai la parole.

Cela me préoccupe énormément, et j'ai parfaitement le droit de m'en inquiéter.

Monsieur le président, pouvez-vous rappeler le député à l'ordre? M. Badawey est...

Le président: Je demande à tous les membres du Comité de faire en sorte que lorsqu'un collègue essaie de parler, il puisse le faire.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Monsieur le président, je m'excuse sincèrement.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Lewis, vous avez la parole.

M. Chris Lewis: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis heureux, monsieur Badawey, que vous preniez également cette discussion à la blague. Apparemment, vous ne vous souciez pas des travailleurs de Hamilton. Merci. Merci beaucoup.

L'amendement BQ-5 pourrait avoir, et aurait probablement, un effet majeur sur l'économie canadienne, et peut-être un effet majeur sur les relations entre les États-Unis et le Canada. Tant que nous n'aurons pas obtenu toutes les réponses que nous recherchons, je ne vois pas comment nous pourrions progresser. Franchement, je ne vois pas.

Encore une fois, monsieur le président, je voudrais parler de l'ILWU. Hier, j'ai téléphoné à l'ILWU. Vous savez, je crois qu'il est vrai — je crois seulement que c'est vrai, mais je n'en suis pas certain — qu'il a peut-être demandé à d'autres personnes des autres partis de réexaminer la question. Je ne sais pas encore exactement où cela a abouti, mais si vous êtes un ami des travailleurs, vous êtes un ami des travailleurs. Vous ne pouvez pas être ami avec eux d'un côté, mais pas de l'autre.

En ce qui me concerne, je dirais simplement, monsieur le président, que je crois vraiment que nous sommes loin du compte. Les réponses attendues ne sont pas venues. Nous demandons beaucoup plus, sans résultat à ce jour. Je pense que nous devons poursuivre ces discussions. Lorsque nous aurons les réponses, est-ce que ce sera 250 familles qui n'auront peut-être pas de cadeaux de Noël sous l'arbre, ou est-ce que ce sera 350? Nous ne le savons pas. Tant que nous n'aurons pas de réponses, nous voudrions le savoir.

Si les gens autour de la table veulent rire, c'est bien, mais je ne ris pas. Je ne ris pas; je suis vraiment sérieux, et je trouve odieux et dégoûtant que cela fasse rire certains.

Sur ce, monsieur le président, je cède la parole.

Merci.

• (2025)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lewis.

[*Français*]

C'est maintenant au tour de M. Barsalou-Duval.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

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

Je pense qu'on a beaucoup de temps pour parler de l'amendement BQ-5. Je constate que beaucoup de choses ont été dites, et j'ai l'impression qu'on va en parler encore pendant un petit bout de temps. Cela dit, pour les gens qui nous écoutent — j'espère qu'ils sont nombreux —, je vais prendre le temps d'expliquer le ridicule de la situation dans laquelle on se trouve.

L'objectif de l'amendement proposé au projet de loi C-33 dont on discute en ce moment, l'amendement BQ-5, est de mettre fin à l'exportation et à l'importation de charbon thermique. Pourquoi veut-on y mettre fin? C'est parce que le charbon thermique est probablement la pire manière au monde de produire de l'électricité. Je ne crois pas qu'il y en ait de pire. À l'heure actuelle, si je ne me trompe pas, 31 % des émissions de gaz à effet de serre sur terre sont produites par des centrales électriques au charbon. Les centrales au charbon, à elles seules en produisent 31 %. Or le Canada est le septième exportateur de charbon en importance au monde. C'est donc dire que nous sommes complices de cela. Le Canada est un des principaux pays qui causent cette pollution extrême à l'échelle planétaire.

Ce qui est intéressant, c'est que le gouvernement avait déjà annoncé qu'il avait l'intention de mettre fin à l'exportation et à l'importation du charbon dans les ports canadiens. C'était une bonne nouvelle. Cependant, il y a une mauvaise nouvelle, et c'est que cela ne devrait arriver qu'en 2030 seulement. On pourrait se dire que, 2030, c'est mieux que jamais.

Les conservateurs ont pris peur à cet égard. Ils ont dit qu'on ne pouvait pas mettre fin à la production de charbon et que cela n'avait pas de sens. Finalement, ils nous disent qu'ils sont d'accord sur l'année 2030. Cela me surprend. J'espère qu'on va pouvoir le constater aujourd'hui, car on va mettre à l'épreuve la parole des conservateurs. Si les conservateurs nous disent qu'ils sont d'accord sur la date de 2030 — c'est ce qu'on a entendu —, cela veut dire qu'en théorie, ils voteront en faveur d'une proposition à cet effet.

Il y a, en Alberta, une fameuse mine de charbon. Il faudrait que je retrouve son nom. Le député conservateur en a fait mention un peu plus tôt aujourd'hui. Les gens qui nous écoutent, ainsi que ceux qui sont autour de la table, ne le savent peut-être pas, mais cette mine produit actuellement 10 millions de tonnes de charbon thermique par année. En matière de pollution, c'est l'équivalent du parc automobile du Québec. C'est immense. C'est énorme. C'est monstrueux. C'est gigantesque. Une seule usine produit autant de gaz à effet de serre avec son charbon que l'ensemble du parc automobile du Québec. Pourtant, les conservateurs déchirent leurs chemises. Ils disent qu'il ne faut absolument pas toucher à cela. Comment, alors, va-t-on faire pour arrêter les changements climatiques? Comment va-t-on faire pour atténuer, un jour, les changements climatiques si on ne s'attaque pas à cela et si on laisse une seule usine produire autant de pollution que toutes les autos du Québec? C'est fou.

Pourtant, il ne faudrait pas y toucher avant 2030, selon les libéraux. J'ai l'impression — on verra bien — qu'il ne faudrait jamais y toucher, selon les conservateurs. Si on suit leur plan d'action, nous allons tous mourir d'asphyxie avant qu'on réussisse à adopter quelque chose, monsieur le président. Je trouve cela assez fou. J'ai l'impression d'assister à une farce grossière, parce que je pense que les conservateurs ne respectent pas l'intelligence des gens. Un député nous a dit, tout à l'heure, que les parents n'auront plus de couches pour leurs enfants si on ferme cette usine. Il s'est indigné quand j'ai ri. Cela n'a aucun sens. Les gens n'auront plus de couches parce qu'on ne produit plus de charbon. Est-ce bien cela? Cela ne tient pas la route.

Il y aurait peut-être des façons de faire autrement. Au Québec, on a décidé de mettre fin à certaines industries qu'on jugeait nuisibles à l'intérêt collectif. On peut faire la même chose à l'échelle d'un État.

• (2030)

Par exemple, au Québec, on a décidé de mettre fin à l'utilisation de l'énergie nucléaire, et on a fermé la centrale nucléaire de Gentilly-2. Des gens ont perdu leur emploi. C'est vrai. Cependant, il y en a d'autres qui y ont encore un emploi, parce qu'il faut démonter la centrale pour mettre fin à ses activités de façon sécuritaire.

On a aussi décidé de mettre fin à la production d'amiante, monsieur le président, car cette dernière causait des cancers, tuait des gens, ici et à l'étranger. À un moment donné, on a fait preuve d'intelligence, et on s'est dit que ce ne serait peut-être pas une mauvaise idée de mettre fin à la production de quelque chose qui tue des gens.

Le charbon tue des gens, monsieur le président. De plus, ce n'est pas la moitié de l'économie du Canada qui repose sur cette industrie, mais une infime proportion...

Le président: Excusez-moi, monsieur Barsalou-Duval. Il semble y avoir un problème d'interprétation. Nous allons nous assurer que tout fonctionne bien.

Vous pouvez continuer, monsieur Barsalou-Duval.

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

C'est une infime portion de l'économie du Canada qui repose sur l'importation et l'exportation du charbon. On s'entendra pour dire que ce n'est rien d'essentiel pour l'économie canadienne, mais que c'est primordial, par exemple, en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, si on a une volonté politique, on va se dire que cela a un effet mineur sur l'économie, mais un effet majeur sur les changements climatiques. Il me semble que l'équation est simple: on peut poser un petit geste qui pourrait avoir un effet très grand avec très peu de conséquences. N'est-ce pas merveilleux? Il y aurait peu de conséquences sur l'économie, mais beaucoup d'avantages pour le climat. C'est très positif. Il n'y a donc aucune raison de ne pas emprunter cette voie.

Cependant, là où je suis le plus abasourdi — je n'en reviens tout simplement pas —, c'est qu'il y a un parti, dont un représentant se trouve assis à ma gauche, qui est supposément de gauche et qui, officiellement dans sa plateforme électorale, défend l'environnement. Il nous dit qu'il défend l'environnement, qu'il faut réduire les gaz à effet de serre, qu'il faut faire des efforts. Toutefois, regardons l'amendement qu'a déposé le NPD. J'avais l'intention d'en discuter. Je me disais qu'on allait voir à quel genre de compromis nous pourrions arriver.

Les Américains ont déjà mis fin à l'exportation de charbon dans leurs ports parce qu'ils se disaient qu'elles n'avaient pas de sens. Comme nous nous alignons souvent sur nos partenaires américains, que nous aimons tant prendre en exemple. En toute logique, nous devrions faire de même et mettre fin à cette exportation de charbon, qui est insensée pour la planète. Nous sommes en retard sur les Américains. Pourquoi ne rattraperions-nous pas ce retard? Je ne le comprends pas.

En fait, il semble qu'il n'y ait pas de volonté de rattraper ce retard, du moins, pas avant 2030. De plus, l'amendement du NPD est encore pire que ce que les libéraux proposent. Le NPD ne s'en est peut-être pas rendu compte, ou il n'a peut-être pas bien rédigé sa proposition d'amendement ou la traduction est peut-être erronée; quoi qu'il en soit, au paragraphe (1.1) de l'amendement proposé, on lit ce qui suit:

(1.1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant l'interdiction, par le 31 décembre 2029, du chargement et déchargement de charbon thermique des navires qui se trouvent dans un port.

Il ne dit pas « il doit prendre » ou « il va prendre », mais « il peut prendre ». Cela veut dire « peut-être que oui » ou « peut-être que non ». À mon avis, ce n'est pas un engagement très fort; cela ne fera pas peur à beaucoup de gens.

Ensuite, au paragraphe (1.2), on nous donne des garanties au cas où le paragraphe (1.1) ne s'appliquerait pas.

Le paragraphe (1.2) se lit comme suit:

(1.2) Si aucun règlement n'est pris en vertu du paragraphe (1.1) dans les quarante-huit mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, le ministre fait déposer devant chaque chambre du Parlement, dans les dix jours de séance de celle-ci suivant l'expiration de cette période un rapport énonçant les motifs pour lesquels le règlement n'a pas été pris et établissant un calendrier pour la prise du règlement.

Le texte se termine là. Alors, je présume qu'on explique pourquoi le règlement n'est pas encore en place.

Grosso modo, malgré la traduction qui semble erronée, on comprend que le NPD veut que, si le gouvernement ne fait pas son travail, s'il ne respecte pas sa promesse électorale de mettre fin à l'importation et à l'exportation de pétrole d'ici le 31 décembre 2029, il doive s'expliquer devant le Parlement. Il devra expliquer pourquoi il a décidé de ne pas le faire et quel sera son plan par la suite.

Je suis très déçu de constater que le NPD semble encore moins ambitieux que le gouvernement. Le gouvernement a promis de mettre fin à l'importation et à l'exportation de charbon d'ici 2030. Alors, « d'ici 2030 », cela veut dire que ça pourrait être 2030, 2029, 2028, 2027, 2025, soit n'importe quand d'ici à 2030. Par conséquent, ça pourrait être avant 2030. Je comprends que, lorsqu'on dit « d'ici 2030 », ce n'est peut-être pas pour demain matin. Tantôt, j'ai parlé de pétrole au lieu de charbon, mais je parlais bien de charbon. Je ne veux pas être mal cité. Cela dit, en ce qui concerne le pétrole, il faudra aussi en arriver là un jour.

En ce qui a trait à de tels amendements, je me disais qu'il y avait peut-être eu une négociation entre les partis. Les néo-démocrates et les libéraux se sont peut-être parlé. Ils ont peut-être même parlé aux conservateurs. Tout à l'heure, les conservateurs nous disaient que, s'il y avait une feuille de route prévisible, ils seraient d'accord.

• (2035)

Je trouve intéressant de voir les conservateurs dire qu'ils seront d'accord, si on tient sa promesse. Cependant, ce n'est pas ce que nous avons entendu après le dépôt de l'amendement du NPD, qui n'a pourtant aucun effet et qui ne crée aucune obligation. Cet amendement ne fait qu'annuler l'amendement BQ-5, au fond, ou cela donne le pouvoir au ministre de faire quelque chose, peut-être un matin, s'il en a envie, ou peut-être de faire quelque chose le 31 décembre 2029.

J'ai donc besoin de sérieuses explications sur la façon dont nous pourrions obliger les libéraux à respecter leurs promesses. Au moins, s'ils respectent leurs promesses, nous allons pouvoir discuter. Nous aimerions que le dialogue progresse plus vite. Ce serait préférable d'aller plus vite. Je pense que tout le monde s'entend là-dessus.

Il est question d'un seul endroit, d'une seule mine, qui produit à elle seule, avec son charbon, autant de gaz à effet de serre que l'ensemble du parc automobile du Québec. Toutefois, on ne veut pas

s'attaquer à ce problème. Je ne comprends pas cela. Je ne le comprends pas, monsieur le président.

Ce qui est encore plus fou dans tout cela, c'est que cette mine n'est pas exploitée depuis 100 ans. Elle ne l'est pas depuis 50 ans non plus. Elle est exploitée depuis 2019, soit quatre ans après la signature de l'Accord de Paris. On savait déjà qu'on se dirigeait vers la fin de l'exploitation des hydrocarbures. On savait déjà qu'on se dirigeait vers des énergies propres. C'était le plan d'action planétaire, incluant le Plan de réduction des émissions pour 2030 du Canada. En 2019, quand cette mine a démarré ses activités, une fois que les investissements ont été faits, ses propriétaires savaient très bien qu'ils devraient éventuellement composer avec les volontés du gouvernement. Quand on exploite une entreprise, il y a des risques. Par exemple, l'entreprise pourrait ne pas fonctionner; on pourrait ne pas trouver de main-d'œuvre; il pourrait ne pas y avoir de marché ses produits. Quand on décide de faire des affaires, cela fait partie des règles du jeu. Il y a des risques.

Il y a aussi le risque qu'un gouvernement crée des règlements et des lois qui feront que notre investissement ne rapportera peut-être pas autant qu'il l'aurait voulu. Cela se passera peut-être différemment. C'est un risque qui fait partie de l'environnement législatif, de l'environnement gouvernemental, de l'environnement politique. Tout cela en fait partie. Quand on investit dans une entreprise, on espère évidemment que son environnement ne bougera pas. Or, un environnement qui ne bouge pas, cela n'existe pas. Tous les environnements finissent par bouger, à un moment donné. Rien n'est éternellement immuable.

De plus, le gouvernement a annoncé qu'il avait l'intention de mettre fin à l'exportation et à l'importation du charbon d'ici 2030. Or, ce qui est fou, c'est que cette mine veut augmenter sa production de 50 %. Elle veut en faire plus, alors que, ce que toute la planète dit et nous sommes d'accord, il faut en faire moins.

Les conservateurs défendent cette entreprise. J'ai l'impression qu'il y a là un peu d'hypocrisie. Ils nous disent qu'ils sont d'accord sur la date butoir de 2030, et cela me surprend un peu. Après que le NPD a déposé son amendement, qui n'impose absolument à aucune obligation et qui n'a absolument aucun effet, les conservateurs continuent de faire de l'obstruction systématique autour d'un amendement qui est absolument insignifiant, finalement, et qui ne représente pas une menace pour cette entreprise.

En fait, j'essaie de comprendre la situation actuelle. J'ai l'impression que, autour de la table, il y a tout simplement trois partis qui hésitent très timidement à faire les efforts nécessaires pour arriver aux résultats auxquels ils se sont engagés. À tout le moins, il y a deux partis qui se sont engagés en faveur de l'Accord de Paris. Je suis pas mal certain que c'est le cas du NPD et du Parti libéral. Nous n'avons pas encore entendu les libéraux. J'ai hâte d'entendre leurs commentaires. J'ai hâte de voir quel sera leur vote.

Selon moi, il est très clair que l'amendement proposé par le NPD, tel qu'il est rédigé, est absolument inacceptable. Il faut avoir au moins un peu d'ambition.

Par exemple, on pourrait prétendre, comme les conservateurs le disent, qu'il faut de la prévisibilité. Il en faut par respect pour les gens qui travaillent dans ce domaine. Là-dessus, je suis d'accord. C'est pourquoi, au Québec, par exemple, quand on a mis fin à l'exploitation de l'énergie nucléaire et à celle de l'amiante, on a mis en place des programmes pour aider les gens travaillant dans ces usines à trouver d'autres emplois. Il y a eu, par exemple, des programmes de financement pour aider de nouvelles entreprises à s'établir.

Le Parc industriel de Bécancour, entre autres, est en train de devenir un endroit extraordinaire, qui donnera lieu à des investissements massifs dans l'économie de demain, notamment dans l'électrification des transports. Avant, on le sait, la centrale nucléaire de Gentilly-2 était dans cette région. C'est en raison de la fermeture de la centrale nucléaire de Gentilly-2 qu'aujourd'hui, à Bécancour, il y a de tels projets. En effet, des programmes ont été mis en place pour apporter une aide à l'économie de l'avenir afin qu'elle s'installe dans ces endroits, plutôt que de miser sur l'économie du passé. On a dit aux gens qu'on allait les aider à regarder en avant plutôt qu'en arrière.

• (2040)

Cependant, ce qu'on constate maintenant, ce sont des conservateurs et des néo-démocrates qui défendent la production extrêmement polluante d'énergies du passé.

Je suis amèrement déçu de voir un amendement pareil, et j'espère que nous aurons l'occasion de lui donner un peu de tonus. Les conservateurs nous disent qu'ils sont d'accord sur la date butoir de 2030. C'est donc dire que l'amendement du NPD ne va même pas aussi loin que ce que les conservateurs appuient. Cela n'a aucun sens. Il s'agit du NPD, qui prétend défendre l'environnement.

J'aimerais ajouter quelque chose en lien avec ce qu'on a dit sur la prévisibilité et la nécessité d'arrêter l'exportation et l'importation de charbon d'ici 2030. On dit qu'on veut de la prévisibilité et qu'on veut respecter l'Accord de Paris. Comme je l'ai dit plus tôt, une seule mine, à elle seule, émet autant de gaz à effet de serre que l'ensemble du parc automobile du Québec. C'est sans compter l'augmentation prévue de sa production, qui va faire augmenter ses émissions de 50 %. Cela veut dire que l'exploitation et l'exportation de ce charbon produiront une fois et demie les émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du parc automobile du Québec.

De plus, on sait que ce charbon est exporté vers la Chine, qui produit de l'électricité avec du charbon extrêmement polluant. Je ne comprends pas pourquoi on n'encourage pas la Chine à faire sa transition énergétique, ce pays que les conservateurs détestent tant et avec lequel les libéraux sont en froid, présentement. Personnellement, je n'ai pas d'aversion particulière pour la Chine. Évidemment, je suis conscient que ce régime est différent du nôtre. Cependant, je pense que nous n'avons pas non plus à nous mettre à plat ventre devant la Chine; je ne suis pas certain non plus que la mise en place d'une réglementation un peu plus sévère aurait beaucoup de répercussions, en fin de compte.

Alors, si on a vraiment l'intention de mettre fin aux exportations d'hydrocarbures produites à partir de charbon d'ici 2030, il faudrait au moins commencer par les stabiliser et par dire qu'on ne fera pas de nouveaux projets. Il faudrait commencer par diminuer cette production tranquillement, peut-être, mais il ne faut certainement pas l'augmenter. Cela n'aurait aucun sens. Comment pourra-t-on la diminuer si on l'augmente? Va-t-on produire plus de voitures à es-

sence pour en avoir moins plus tard? Y aura-t-il moins d'avions qui brûlent du carburant plus tard s'il y en a plus maintenant? Absolument personne ne pourrait comprendre un tel raisonnement.

En toute logique, si on veut réduire les émissions de gaz à effet de serre, cela implique une transition. Cela veut dire qu'on doit trouver des moyens différents pour arriver aux mêmes fins et développer de nouvelles technologies pour produire autant d'énergie qu'on en produit en ce moment. C'est de cela que nous parlons, présentement.

La bonne nouvelle, c'est qu'il existe déjà des sources d'énergie différentes. Il y a l'hydroélectricité, l'énergie éolienne et le gaz. Je ne suis pas tellement en faveur du gaz, je vous rassure tout de suite, mais la production d'électricité au gaz naturel est quand même pas mal moins polluante que celle qui utilise le charbon. Il y a tellement de solutions pour remplacer la production d'électricité au charbon que je m'explique mal pourquoi on ne veut pas au moins amorcer une transition.

Nous pourrions commencer la discussion en parlant des façons d'amorcer une transition et de nous assurer que le gouvernement respecte ses promesses. Je ne pense pas que le gouvernement nous dise qu'il ne veut pas respecter sa promesse. J'espère qu'il va nous dire qu'il va la respecter.

Je commence donc la discussion là-dessus. J'espère que mes collègues vont me rassurer, que l'amendement BQ-5 sera adopté et que le projet de loi C-33 sera aussi adopté, afin que nous en sortions tous gagnants, collectivement.

• (2045)

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous entendrons maintenant M. Muys, qui sera suivi de M. Strahl, puis de M. Badawey.

Monsieur Muys, vous avez la parole.

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

Je crois avoir entendu les témoins nous dire que la lettre de mandat du ministre de l'Environnement et du Changement climatique prévoit l'élimination progressive du charbon thermique d'ici 2030. Nous ne le contestons pas. C'est déjà amorcé.

Ce dont nous parlons, c'est d'un processus et d'une transition ordonnés qui ont été promis aux travailleurs, promis à l'industrie et promis aux parties prenantes. Tous sont au courant de l'échéance de 2030 et tous se sont préparés en conséquence, soit dans six ans seulement.

Nous voici en train de débattre d'un projet de loi qui découle d'un examen de modernisation des ports et d'autres éléments du groupe de travail sur les chaînes d'approvisionnement, car cela concerne effectivement les chaînes d'approvisionnement. Il s'agit d'améliorer les chaînes d'approvisionnement, de les rendre plus fluides. Nous améliorerons peut-être la situation du port de Vancouver qui se classe maintenant au troisième rang des pires ports au monde.

C'est l'intention du projet de loi. Mon collègue, M. Strahl, a interrogé les témoins sur les objectifs du projet de loi. Il a cité ce que le ministre précédent avait annoncé comme étant les objectifs visés par le projet de loi au moment où celui-ci a été présenté.

Nous voilà, après coup, saisis d'un amendement de dernière minute qui vise à modifier la Loi maritime du Canada et qui n'a rien à voir avec l'objet du projet de loi. Cela va accélérer l'échéancier fixé et dont il a été question pour 2030 en vue d'éliminer progressivement le charbon thermique.

J'ai trouvé particulièrement hypocrite que cette question ne soit pas abordée quand le syndicat international du débardage et de l'entreposage a comparu devant le Comité. Les représentants syndicaux n'ont pas eu l'occasion de faire des commentaires à ce sujet, bien que leurs travailleurs soient directement touchés. On parle de 350 emplois à Vancouver; nous ne savons pas combien il y en a à Prince Rupert. J'ai fait une recherche rapide sur Google. En 2020, 434 021 tonnes de charbon ont été expédiées à partir du port de Thunder Bay. Dans ce cas, l'impact sur les emplois est encore plus direct. Nous ne connaissons pas le chiffre. Nous avons posé la question. De plus, il y a tous les emplois indirects.

L'impact est simplement dû à l'accélération de ce qui existe déjà. Au lieu d'un processus et d'une transition ordonnés, il se produit un changement brusque, avec toute l'incertitude qui l'accompagne. On se moque des travailleurs directement touchés.

Le syndicat qui représente ces travailleurs est venu nous rencontrer, mais il n'a pas eu l'occasion de parler de la situation, parce que celle-ci n'existait pas à l'époque. C'est déconcertant parce que cela revient à dire qu'au Canada, le climat est imprévisible pour les investisseurs.

Quand je travaillais dans le secteur privé sur des projets d'infrastructure, les décisions étaient prises plusieurs années, voire des décennies à l'avance. Il s'agissait de décisions concernant les investissements, l'affectation des ressources, les décisions de dotation et des choses du genre. Le fait d'insérer un simple amendement, synonyme d'un changement brusque qui pourrait intervenir dès que ce projet de loi recevra la sanction royale, soit peut-être l'an prochain, en 2024... C'est six ans plus tôt que l'échéancier prévu pour un climat d'investissement prévisible.

Il ne faut pas s'étonner que l'OCDE ait publié un rapport indiquant que le Canada accuse un retard par rapport au reste du monde industrialisé pour ce qui est des investissements du secteur privé dans notre économie au cours de la présente décennie et, par conséquent, des deux décennies suivantes, cela parce que nous n'avons pas su instaurer un climat prévisible sur le plan de la réglementation. Donc, il n'y rien d'étonnant.

Des emplois directs sont touchés. Et c'est bien de cela dont il s'agit. Il est question de notre réputation de pays ouvert aux investissements par les entreprises. On nous a également posé des questions sur notre fiabilité de partenaire commercial et sur les ramifications de l'ACEUM. Nous ne pouvons pas répondre, parce qu'aucune analyse n'a été faite.

Encore une fois, nous parlons de ce qui constituerait une transition ordonnée et raisonnable pour parvenir à l'élimination progressive du charbon thermique d'ici 2030, plutôt que d'un changement brutal. C'est ce dont nous parlons ici.

• (2050)

Je ne suis pas d'accord non plus avec le fait que l'on dénigre le nucléaire. Dans ma province, l'Ontario, l'énergie nucléaire représente plus de 60 % de l'électricité distribuée par le réseau chaque jour. C'est une source d'énergie propre. Nous avons la deuxième centrale nucléaire en importance au monde, celle de Bruce, dans le

Sud-Ouest de l'Ontario. La technologie nucléaire canadienne est exportée et, pour notre pays, elle est source de fierté, de revenus et de possibilités d'affaires. En fait, de nombreuses entreprises participent à la chaîne d'approvisionnement du nucléaire dans ma circonscription et dans ma collectivité d'origine, Hamilton, en Ontario. Elles servent donc Bruce Nuclear et d'autres centrales nucléaires ailleurs dans le monde. Encore une fois, je ne suis pas d'accord avec le fait qu'on envisage de réduire le nucléaire.

Encore une fois, monsieur le président, je tiens à préciser que nous ne sommes pas opposés à l'élimination progressive du charbon thermique d'ici 2030. C'est ce à quoi tout le monde travaille. C'est ce à quoi Westshore Terminals travaille. Les travailleurs membres de l'ILWU — les travailleurs syndiqués — qui sont sur place savent ce qui se passe. Ils attendent l'ouverture de cette mine de potasse en Saskatchewan, et ils planifient aussi en fonction de ce projet, de sorte qu'elle puisse être remplacée à Westshore Terminals et que ces emplois puissent être transformés en produits différents.

Et puis, il y a aussi le dossier des wagons de marchandise. Nous avons 170 000 wagons — comme mon collègue, M. Strahl, l'a souligné — qui ont été expressément et exclusivement conçus pour le charbon thermique. Il va falloir les transformer à un coût qui se chiffrera probablement dans les milliards de dollars. Tout cela est planifié en fonction d'une échéance correspondant à la fin de la décennie. Il est donc irresponsable, à notre avis, de précipiter l'adoption de ce projet de loi avec, en toile de fond, un changement brusque comme celui-là.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Nous passons maintenant à M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole.

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président.

Pour répondre aux commentaires de M. Barsalou-Duval, je dirais que personne n'a relevé le fait que le charbon thermique est en voie de disparition. Il a beaucoup parlé de la mine en Alberta. La majorité de ce charbon transite par nos ports des États-Unis vers la Chine et l'Asie-Pacifique pour y être utilisé. Nous savons que cela s'en vient. Il nous a accusés d'être hypocrites pour une raison quelconque. Nous avons dit très clairement que nous appuyons l'utilisation du gaz naturel liquéfié, le GNL, pour remplacer le charbon qui est actuellement brûlé à un rythme insoutenable en Chine.

Quiconque a travaillé en Chine... Je suis allé en Chine avec le regretté Jim Carr. Nous étions là pour une réunion ministérielle sur les ressources naturelles et l'énergie propre. Le gouvernement chinois a indiqué que, même s'il investissait massivement dans les énergies renouvelables, à un niveau sans précédent, il allait également brûler des milliards de tonnes de charbon à l'avenir. Je pense que les Chinois parlaient de 12 milliards de tonnes de charbon, après 2050.

Notre position a toujours été que nous devrions remplacer ce charbon par du gaz naturel liquéfié à combustion propre. C'est pourquoi nous avons été très déçus quand des pays comme le Japon, l'Allemagne et d'autres sont venus quémander du gaz naturel liquéfié au Canada au cours des dernières années. Ils m'ont demandé si nous pouvions leur vendre du gaz naturel liquéfié. Le gouvernement a dit que ce n'était pas rentable. En fait, ce n'est pas ce que vous voulez. C'était franchement scandaleux. Encore une fois, c'est une autre gifle pour les travailleurs du secteur des ressources naturelles.

Je serais heureux que les bloquistes se joignent à nous pour promouvoir le GNL propre en tant que solution de rechange à la combustion du charbon par la Chine et d'autres pays. Nous voulons que le gaz naturel liquéfié soit le prochain combustible qui fournira l'électricité de base au monde entier. Nous en avons en abondance. Nous sommes convaincus de la nécessité de promouvoir cette solution. Je serais heureux que le Bloc se joigne à nous pour réclamer que plus de gaz naturel liquéfié soit exploité et que plus de gaz naturel liquéfié soit envoyé à des pays pour qu'ils remplacent ainsi le charbon thermique, qui, comme nous le savons, est beaucoup plus sale que le GNL.

D'aucuns pourraient ensuite dire que le charbon thermique est un combustible sale et, du même souffle, parler de la nécessité de mettre fin à l'énergie nucléaire... Quelle cacophonie quant à ce que le monde doit faire. Nous avons entendu ce que le président Macron a dit cette semaine. Il n'est pas envisageable qu'un seul pays au monde parvienne à atteindre les objectifs globaux fixés en matière de changements climatiques sans adopter une énergie nucléaire sûre.

Quant à l'idée voulant que nous devrions mettre fin à cette forme d'énergie... Nous avons vu les conséquences catastrophiques de ce genre de politique en Allemagne. L'Allemagne a remis en marche ses centrales au charbon pour avoir fermé certaines des meilleures centrales nucléaires au monde, cela pour se montrer vertueuse et pour faire certaines concessions politiques à une certaine partie de sa base électorale. Maintenant, ils en paient le prix. Ils paient le prix fort pour brûler du charbon, alors qu'avant, ils avaient l'énergie nucléaire sans émission et certaines des meilleures centrales au monde.

• (2055)

Nous ne pouvons pas nous contenter de dire que nous sommes ici pour sauver l'environnement en accélérant l'élimination progressive du charbon thermique si nous comptons réduire du même coup des sources d'énergie plus propres. J'invite le Bloc à se faire le champion du gaz naturel liquéfié canadien, une combustion propre, et à appuyer le secteur nucléaire au Canada. Nous avons vu des investissements dans de petits réacteurs nucléaires pour remplacer des choses comme des groupes électrogènes à moteur diesel dans le Nord. Nous pensons que l'énergie nucléaire doit faire partie de la solution pour améliorer les émissions et atteindre nos objectifs.

Je ne suis pas d'accord non plus avec M. Barsalou-Duval quand il dit que ce n'est rien de majeur. Ce n'est rien de majeur... c'est ce qu'il a dit. C'est pourtant important pour toutes les familles qui pourraient se retrouver sans travail à cause de l'élimination progressive accélérée. C'est une entente importante pour les gens qui ont un emploi leur permettant de subvenir aux besoins de leur famille. Ce sont des emplois bien rémunérés pour les gens qui assurent l'ac-

tivité de nos ports et le fonctionnement de nos chaînes d'approvisionnement. C'est balayer d'un revers de la main...

Nous n'avons aucune idée du nombre. Nous connaissons peut-être le nombre à Westshore Terminals. Nous avons une fourchette. Nous ne savons pas combien de personnes seront touchées à Prince Rupert. Nous ne savons pas combien de personnes seront touchées à Thunder Bay. C'est balayer le problème d'un revers de la main quand on dit que ce n'est rien de majeur, c'est le prix à payer pour que le Bloc puisse se féliciter d'avoir accéléré une élimination progressive déjà convenue...

Je tiens à répéter que Westshore Terminals et même la mine Vista ne contestent pas l'élimination progressive. Les gens savent très bien qu'il y a un délai limité pour ce produit. Ils travaillent activement le plus rapidement possible pour s'en sortir. Dans le cas de Westshore Terminals, nous parlons de centaines de millions de dollars d'investissements qui ne rapporteront rien avant des décennies. Encore une fois, pour revenir à ce que disait M. Muys, ces décisions doivent être prises des décennies à l'avance. Dire simplement que l'impact sur l'économie est négligeable, que ce n'est rien de majeur, c'est insulter tous les travailleurs qui se retrouveront sans emploi.

C'est là le problème. Notre comité a étudié la question des pénuries de main-d'œuvre qui touchent nos chaînes d'approvisionnement. Quand on chasse un travailleur ou qu'on lui dit qu'il n'a pas d'importance et que ce n'est pas grave s'il perd son emploi, ce travailleur quitte le secteur. Ils doivent quitter le secteur pour subvenir aux besoins de leur famille. Pensez-vous pouvoir tout simplement quitter un emploi dans les six chiffres à Delta, Ladner ou Tsawwassen, où une maison coûte 2 millions de dollars? Ce n'est pas quelque chose qu'il faut prendre à la légère.

Ce n'est pas nous qui inventons ces chiffres. Elles proviennent de l'ILWU. Elles proviennent des terminaux eux-mêmes, qui disent que tel sera l'impact. Dire que ce n'est rien de majeur est une insulte incroyable pour chaque travailleur — des centaines de travailleurs, d'après ce que nous entendons, le long de la côte de la Colombie-Britannique, ainsi que dans le Nord de l'Ontario.

Il a parlé des risques dans un contexte législatif comme si les entreprises qui investissent dans la création d'emploi devraient simplement accepter le fait que, même si le gouvernement leur disait il y a deux semaines... Même si vous venez à Ottawa le 1^{er} décembre, que vous avez des réunions, que vous vous assoyez avec les gens d'Environnement Canada et de Ressources naturelles Canada, vous ne pouvez pas compter là-dessus. Il y a des risques. Nous vous avons dit, il y a deux semaines, que ce serait en 2030. Eh bien, aujourd'hui, nous sommes peut-être déjà en 2026.

C'est scandaleux. Il est incroyable que nous parlions même de cela comme d'un risque acceptable pour les travailleurs et les entreprises qui fournissent ces emplois, que nous négocions de bonne foi et que nous planifions une transition qui est déjà en cours. C'est la partie de la motion qui, encore une fois, je...

• (2100)

Le Bloc est le troisième parti à la Chambre. Il n'est pas en mesure de faire adopter cet amendement sans l'appui du gouvernement. Le Bloc peut bien le proposer, mais le côté gouvernemental devrait se joindre à nous pour le rejeter et s'en remettre au processus actuel. S'ils votaient pour cette proposition, les députés du gouvernement condamneraient leur propre processus. Ils disent que ce processus — entrepris par notre ministre de l'Environnement qu'il a annoncé à grand renfort de tambours et dont il parle après s'être rendu à la COP28 —, a été entrepris parce que cela fait partie de son mandat.

S'ils appuient cet amendement du Bloc québécois, les députés libéraux qui siègent à ce comité se trouveront à dire: « Nous ne pensons pas que notre ministre de l'Environnement va faire cela. Nous ne croyons pas à notre propre processus. Nous croyons que nos fonctionnaires et nos ministres ne se comportent pas de façon honorable dans leurs contacts avec les parties prenantes. Nous ne croyons pas à la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement. Nous ne pensons pas parvenir un jour à un environnement réglementaire prévisible. A priori, cet amendement nous a paru acceptable. Nous n'y avons pas réfléchi. Nous n'avons pas fait d'analyse à ce sujet, mais nous allons l'appuyer de toute façon parce que nous ne voulons pas que M. Barsalou-Duval nous accuse d'hypocrisie. »

Eh bien, défendez les travailleurs et faites confiance à votre propre gouvernement. Ce n'est pas rien d'entendre des députés ministériels déclarer à ce comité: « Nous ne pouvons pas faire confiance à Environnement Canada pour que cela se fasse. Nous devons le faire par la porte arrière, par le biais de la Loi maritime du Canada. » C'est ridicule.

Je vais maintenant poser quelques questions techniques au greffier législatif. Je me demande.

Quand nous avons proposé notre amendement à la dernière réunion et que j'en ai fait la lecture pour la transcription, nous voulions introduire une disposition relative à l'entrée en vigueur du texte pour garantir que l'échéancier communiqué aux travailleurs, aux entreprises, aux intervenants, aux exploitants ferroviaires, à nos partenaires, aux détenteurs de contrats et aux Américains — à tous ceux visés par les négociations et la transition... Nous avons dit que nous voulions présenter notre amendement — qui, encore une fois, se trouve à l'article 125, pour indiquer que le paragraphe (1.1) entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2031, cela pour nous donner toute l'année 2030 pour la transition.

Quant à la signification à donner à l'expression « d'ici 2030 », je suppose que nous pourrions en débattre jusqu'à plus soif. Parle-t-on du début de 2030, de l'année 2030 ou de la fin de 2030? Je pense que c'est une question dont nous devons discuter.

On nous a dit d'inscrire cela à l'article 125, et j'ai une question à ce sujet, puis j'en aurai d'autres, mais commençons par cela.

Quand nous avons voulu nous assurer que le délai soit respecté par le biais d'une disposition d'entrée en vigueur, on nous a dit de le faire à l'article 125. Comment se fait-il que le sous-amendement du NPD ait pu être proposé pour l'article 120?

• (2105)

Le président: Je vais céder la parole au greffier législatif.

Le greffier du Comité (M. Philippe Méla): Merci, monsieur le président.

Monsieur Strahl, l'amendement proposé par le Bloc québécois porte sur l'article 62 de la loi, qui concerne l'établissement de règlements, et c'est la raison pour laquelle il a été permis. L'article 120 du projet de loi traite aussi des règlements.

Votre sous-amendement, qui est davantage un nouvel amendement qu'un sous-amendement, ne peut pas être présenté à l'article 62 de la loi parce qu'il se situerait au milieu de tout le pouvoir de réglementation, alors qu'il traite de l'entrée en vigueur d'une disposition particulière de la loi.

Votre amendement dit bien: « à l'article 125 ». Vous obtiendriez donc le même résultat si votre amendement était adopté une fois que nous serons rendus à l'article 125. Cela s'appliquerait à l'amendement du Bloc en ce qui concerne la disposition d'entrée en vigueur.

M. Mark Strahl: Si le sous-amendement du NPD relatif à l'amendement BQ-5 est adopté, pourrions-nous toujours proposer l'amendement conservateur demandant une date d'entrée en vigueur, ou la motion sera-t-elle redondante et irrecevable?

M. Philippe Méla: Je ne veux pas me lancer dans un débat juridique, car je ne suis probablement pas qualifié. Peut-être que quel qu'un d'en face serait plus compétent que moi. Cependant, je ne crois pas que le sous-amendement du NPD porte sur l'entrée en vigueur de quoi que ce soit. Il ne fait, essentiellement, qu'expliquer l'échéancier relativement à ce qui pourrait arriver.

M. Mark Strahl: D'accord.

Je ne vois pas très bien ce que cela permettrait. Je crois me souvenir que les travailleurs de l'ILWU veulent que l'échéancier initial soit respecté. Je ne suis pas certain que le sous-amendement du NPD le permette, parce qu'il y est question de prendre des règlements concernant l'interdiction, au plus tard le 31 décembre 2029. Je dirais qu'il faudrait attendre un an après cela pour respecter la lettre de mandat de 2030 et l'engagement des libéraux envers ces travailleurs. Cependant, on dit que cela peut être fait « d'ici 2030 ». On ne dit pas que cela ne peut pas être fait avant cette date.

À mon avis, cet article n'empêche pas le gouvernement d'aller de l'avant, car la mention « par le 31 décembre 2029 » s'entend du 31 décembre 2025 d'après mon interprétation.

Ai-je tort? Ai-je mal compris? Si l'on précise « peut... », ou « d'ici le », selon moi, on se trouve à préciser la date ultime à laquelle des règlements pourraient être pris. Rien n'empêcherait de le faire cinq ans avant 2030 comme l'exige actuellement le plan de transition.

Je ne sais pas qui, parmi nos témoins et le greffier législatif, peut confirmer que j'ai bien compris.

• (2110)

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Je cède la parole à Mme Heft.

Mme Rachel Heft (gestionnaire et avocate-conseil, Services juridiques des transports et de l'infrastructure, ministère des Transports): D'après ce que je comprends de la proposition, c'est l'interdiction qui entrerait en vigueur avant « le 31 décembre 2029 », de sorte que le gouverneur en conseil pourrait réglementer l'interdiction d'ici la fin 2029. C'est l'interdiction qui serait fixée pour cette date.

Les règlements eux-mêmes pourraient être pris plus tôt, mais l'interdiction interviendrait avant une certaine date. C'est précisé dans la loi et, par conséquent, ce serait la même date que dans les règlements.

M. Mark Strahl: Cependant, le fait de dire que quelque chose doit être fait avant cette date, soit avant une date limite, et non pas... On ne dit pas « le 31 décembre » ou « pas avant le 31 décembre ». D'après ce que j'ai lu, cela veut dire que ce pourrait être n'importe quand jusqu'au 31 décembre 2029. J'aimerais être convaincu du contraire, mais c'est ce que je comprends. Le fait de dire que je dois exécuter une tâche au plus tard le 1^{er} janvier signifie que je peux la faire n'importe quand avant cette date.

Je suppose qu'avec la locution — « par », avant ou d'ici telle ou telle date — le gouvernement a la possibilité d'agir plus rapidement, et c'est ce qui nous gêne avec l'amendement BQ-5.

Je ne suis pas convaincu que cela puisse donner les effets espérés par M. Bachrach et M. MacGregor, car je n'y vois qu'une échéance n'empêchant pas le gouvernement d'agir plus vite.

Nous avons besoin d'une réponse à cette question avant de pouvoir décider de ce que nous allons faire. Je voudrais qu'on me conseille, car il me semble qu'on évoque là une échéance et pas l'amorce d'une période durant laquelle prendre des règlements.

Le président: Je redonne la parole à Mme Heft.

Mme Rachel Heft: Vu sous l'angle d'un organisme de réglementation comme le mien, il n'est pas précisé que le gouvernement est autorisé à choisir une date d'échéance, mais que celle-ci serait le 31 décembre 2029. Je dois ajouter que le gouverneur en conseil ne peut pas choisir de date non plus. Il n'y a pas de prescription de la date pouvant être autorisée par l'organisme de réglementation. Il est précisé que l'interdiction devra prendre effet avant « le 31 décembre 2029 ».

M. Mark Strahl: Selon vous, le gouvernement ne pourrait donc pas pouvoir prendre de règlements avant le 31 décembre 2025. C'est cela?

Je ne comprends cependant pas en quoi cette formulation empêcherait le gouverneur en conseil de prendre des règlements « par le 31 décembre 2029 » comme cela est écrit.

• (2115)

Mme Rachel Heft: Oui, dans la version française du texte.

[Français]

il est écrit: « Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant l'interdiction, par le 31 décembre 2029 ».

[Traduction]

Cela correspond à la version anglaise, en ce sens qu'il est question que l'organisme de réglementation fixe l'échéance plutôt que de laisser à d'autres le soin de la faire.

M. Mark Strahl: D'accord. C'est peut-être une question de jargon juridique par rapport à la façon dont on pense normalement que quelque chose doit être fait avant une certaine date, ce qui permettrait normalement de le faire plus tôt.

Le président: Je dois vous interrompre, monsieur Strahl. M. Barsalou-Duval invoque le Règlement.

[Français]

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

M. Strahl discute présentement du sous-amendement proposé par le NPD et la témoin fait référence à la traduction. Pour ma part, quand je lis la traduction française de cet amendement, je ne suis pas convaincu que la qualité de la traduction est suffisante pour qu'on puisse accepter l'amendement tel quel.

Pourrions-nous avoir des éclaircissements, pour nous assurer que la traduction reflète vraiment la même chose dans les versions française et anglaise? Personnellement, je comprends mieux la version anglaise que la version française. J'ai l'impression que cette dernière n'a pas été bien écrite, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je voulais poser une question à la greffière, mais cette dernière est malheureusement en train de parler avec quelqu'un.

[Traduction]

Je vais suspendre la séance pendant deux minutes pour que nous puissions examiner la situation et voir s'il est possible de la corriger. D'après ce que je comprends, et d'après ce que M. Barsalou-Duval fait remarquer, la traduction ne correspond pas exactement à la version anglaise. Il y a peut-être deux façons de l'interpréter.

Je vais suspendre la séance pendant deux minutes, le temps d'examiner la question.

• (2115)

(Pause)

• (2120)

Le président: Malheureusement, chers collègues, nous sommes face à un problème de traduction que nous espérons régler d'ici la prochaine réunion. Nous avons la possibilité de demander le retrait de l'amendement et la présentation d'un nouveau sous-amendement à la prochaine réunion, ou nous pouvons simplement faire le tout à la prochaine réunion.

Je propose que nous levions simplement la séance pour aujourd'hui et que nous attendions de revenir à la prochaine réunion. À ce moment-là, M. MacGregor — s'il s'agit de M. MacGregor — ou M. Bachrach aura l'occasion de demander le consentement unanime pour retirer le dernier sous-amendement et le nouveau texte, qui serait révisé et qui nous permettra de poursuivre.

Est-ce que tous les membres sont d'accord?

Des députés: D'accord.

Le président: La séance est levée.

Je vous reverrai toutes et tous lundi.

[Français]

Je vous remercie tous.

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>