



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 092

Le mercredi 29 novembre 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mercredi 29 novembre 2023

• (1935)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 92^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 en mode hybride, conformément au Règlement. Les membres y assistent en personne dans la salle et à distance en utilisant, comme toujours, l'application Zoom.

Chers collègues, pour nous aider encore une fois ce soir dans l'étude article par article du projet de loi C-33, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins, qui comprennent, du ministère des Transports, Mmes Sonya Read, directrice générale, Politiques maritimes; Heather Moriarty, directrice, Politiques portuaires; Rachel Heft, gestionnaire et avocate-conseil, Services juridiques des transports et de l'infrastructure; et, bien sûr, Amy Kaufman, avocate.

Bienvenue à toutes.

J'aimerais également souhaiter un bon retour à nos greffiers législatifs, Jean-François Pagé et Philippe Méla.

Oh, je vous prie de m'excuser.

[Français]

Il n'est pas ici?

[Traduction]

Malheureusement, chers collègues, nous n'avons que la moitié de notre service des greffiers législatifs, mais M. Méla se joint à nous, et il a 23 ans d'expérience, alors nous sommes entre bonnes mains.

(Article 108)

Le président: Chers collègues, je crois que nous nous étions arrêtés à l'amendement BQ-4.1 lors de notre dernière réunion.

Corrigez-moi si je me trompe, monsieur le greffier.

M. Badawey a proposé un sous-amendement qui, je crois, a été présenté à tous les membres.

Sur ce, monsieur Badawey, je vous redonne la parole pour que nous puissions commencer.

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

Vous avez raison. J'ai présenté un sous-amendement. Je veux simplement donner quelques raisons l'ayant motivé.

Je suis certain que tous les députés reconnaissent que les administrations portuaires fonctionnent en vertu de lettres patentes qui régissent bon nombre de leurs activités autorisées. Si vous examinez cet article de la Loi maritime du Canada, vous verrez que les alinéas 28(2)a) et 28(2)b) renvoient tous deux aux lettres patentes.

Monsieur le président, si nous proposons de créer une nouvelle catégorie d'activités portuaires autorisées, comme les coentreprises, je pense qu'elles devraient également être précisées dans les lettres patentes des administrations portuaires, comme c'est le cas pour toutes les autres activités. Cela nous aiderait à être cohérents et à assurer une surveillance adéquate de ces entités.

Puisque je sais que les amendements connexes précédents du député renvoyaient tous aux lettres patentes, j'aimerais proposer un sous-amendement qui ajoute ce libellé précis, par souci de cohérence. Par conséquent, monsieur le président, après l'ajout de « (1.1) L'article 28 de la même loi est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit:

(2.1) Dans la mesure autorisée par les lettres patentes de chaque administration portuaire participante:

Et la suite:

Deux ou plusieurs administrations portuaires peuvent exercer conjointement — par l'entremise d'une personne morale, d'une société, d'une coentreprise, d'une association ou d'une autre entité dont l'entièreté des actions ou autres titres de participation sont détenus par des administrations portuaires — les activités visées au paragraphe (2).

• (1940)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Je tiens à confirmer que tous les députés l'ont effectivement reçu.

[Français]

Monsieur Savard-Tremblay, je pense que vous avez reçu l'amendement.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Je ne l'avais pas, mais mon collègue me l'a gentiment transmis.

Le président: C'est parfait. Merci beaucoup.

[Traduction]

Je vois, monsieur Strahl, que vous avez levé la main.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Oui. Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question aux témoins à ce sujet.

Je ne sais pas combien de lettres patentes vous connaissez ou auxquelles vous avez accès. Ma question est la suivante: le sous-amendement proposé par M. Badawey rend-il le reste...? Y a-t-il des lettres patentes qui autorisent cela de quelque façon que ce soit? Y a-t-il des interdictions?

Je comprends ce que veut faire M. Badawey. Je pense même que c'est probablement une bonne idée, mais est-ce que cet article annule la deuxième partie de l'article? Est-ce que les lettres patentes permettent ce type de collaboration que M. Barsalou-Duval envisageait en proposant son amendement, ou est-ce que les lettres patentes l'interdisent expressément?

J'essaie de me faire une idée de ce que disent les lettres patentes. Est-ce que l'une d'elles autorise la collaboration?

Mme Amy Kaufman (avocate, ministère des Transports): À l'heure actuelle, les lettres patentes de toutes les administrations portuaires interdisent d'entreprendre certains types de collaboration pour leurs activités liées à l'alinéa 28(2)a). C'est pour leurs activités d'expédition et de navigation. On n'y traite pas des activités réputées appuyer les activités portuaires.

M. Mark Strahl: Les lettres patentes interdiraient une partie de ce que M. Barsalou-Duval avait peut-être envisagé, mais permettraient certaines des autres activités qui figurent dans la deuxième partie de l'amendement modifié, si vous me suivez.

Madame Read, allez-y.

Mme Sonya Read (directrice générale, Politiques maritimes, ministère des Transports): Pour revenir à l'autre amendement qui a été proposé, qui demande au gouvernement de préciser dans les lettres patentes les types de collaboration qui peuvent être menées par ces entités, je pense que les deux éléments vont effectivement fonctionner de concert.

Il y a un certain nombre d'amendements dans le projet de loi C-33— qui existent déjà et qui pourraient être modifiés — qui nous obligerait à revoir les lettres patentes pour les mettre à jour. Ce serait manifestement l'une des choses sur lesquelles nous tiendrions des consultations, ou nous discuterions avec les administrations portuaires, je suppose, de cette collaboration dans le contexte de ces discussions.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Y a-t-il des questions ou des commentaires sur le sous-amendement de M. Badawey?

Puisqu'il n'y en a pas, nous allons passer au vote.

(Le sous-amendement est adopté à l'unanimité.)

Le président: Le sous-amendement est adopté. Nous allons maintenant revenir à la discussion sur l'amendement BQ-4.1.

[Français]

Y a-t-il des questions ou des commentaires?

[Traduction]

Puisqu'il n'y en a pas, nous allons mettre aux voix l'amendement BQ-4.1 modifié.

(L'amendement modifié est adopté à l'unanimité.)

(L'article 108 modifié est adopté à l'unanimité) [Voir le Procès-verbal]

(L'article 109 est adopté avec dissidence.)

(Article 110)

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement CPC-7.

Monsieur Strahl.

• (1945)

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président.

Encore une fois, il s'agit d'essayer de régler les problèmes dont nous ont fait part les administrations portuaires concernant leurs différentes capacités. Je sais que comme certaines administrations portuaires n'ont, par exemple, qu'une seule Première Nation dans toute leur région, la création d'un comité consultatif distinct pour cette Première Nation ne semble pas être la meilleure façon de procéder.

Cet amendement vise à donner aux administrations portuaires l'instruction d'établir au moins un comité consultatif, composé notamment « d'utilisateurs, de travailleurs portuaires et de représentants des peuples autochtones et de la collectivité où le port est situé. » Nous essayons de trouver une façon de favoriser une approche différente ou un ensemble différent de comités consultatifs. La nature onéreuse des comités consultatifs ne s'appliquera pas de la même façon à toutes les administrations portuaires.

C'est dans cet esprit que l'amendement est présenté. Je sais qu'il y a d'autres options dont nous pouvons discuter également, par l'entremise des amendements des autres partis, mais c'était notre tentative d'assouplissement pour les administrations portuaires en question.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strahl.

J'aimerais simplement souligner, alors que nous nous lançons dans la discussion à ce sujet, que si l'amendement CPC-7 est adopté, le nouvel amendement NDP-12 ne peut pas être proposé, en raison d'un conflit de lignes.

Je vous cède la parole, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Je pense que cet amendement est assez semblable à la nouvelle version de l'amendement NDP-12, à quelques exceptions près. La différence, c'est que la version conservatrice inclut les utilisateurs des ports. L'autre différence, c'est que le nouvel amendement NDP-12 comprend également, par adjonction, après la ligne 24, à la page 71, de ce qui suit:

(1.1) Chaque comité consultatif élit, parmi ses membres, un président.

Cela concernait davantage la gouvernance du comité consultatif. L'élément essentiel ici est de passer de l'idée initiale d'avoir trois comités par administration portuaire, ce qui, comme nous l'avons entendu dans les commentaires, était peut-être trop de comités à gérer, à un seul comité avec des membres représentant différentes facettes de la collectivité.

Notre version parle d'inclure des « représentants de la collectivité locale, des municipalités locales et des communautés autochtones locales. » Cela reflète l'esprit initial de la structure des trois comités proposée par le gouvernement lors de la rédaction du projet de loi. Étant donné que les groupes syndicaux et les utilisateurs des ports sont maintenant représentés au sein du conseil d'administration de l'administration portuaire, je crois qu'il est plus logique de garder les comités consultatifs communautaires pour ces autres groupes. Avec ces deux groupes, la représentation devrait être assez équilibrée.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Monsieur Strahl, allez-y.

M. Mark Strahl: J'aurais tendance à être d'accord avec M. Bachrach. J'aimerais qu'il nous dise ce qu'il entend par « élit [...] un président ». Je pense que nous avons essayé d'inclure les travailleurs et les utilisateurs des ports avant que les amendements précédents ne soient apportés au processus de sélection des membres du conseil d'administration.

Après avoir entendu cette explication au sujet de la partie concernant le président, je serais prêt à retirer mon amendement et à m'en remettre au nouvel amendement NDP-12. Je pense que le nouveau processus consultatif pour les nominations aux conseils d'administration a déjà permis d'inclure des groupes.

• (1950)

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Y a-t-il consentement unanime pour que M. Strahl retire sa motion?

M. Mark Strahl: Mais auparavant, j'aimerais qu'il m'explique le paragraphe (1.1) du nouvel amendement NDP-12, qui porte sur l'élection d'un président.

M. Taylor Bachrach: Je pense que cela correspond un peu à la justification que le Comité a suivie en ne permettant pas au ministre de nommer le président du conseil d'administration de l'administration portuaire. Il attribue ce rôle aux membres du comité.

Pour que ces comités consultatifs représentent efficacement la communauté, ils doivent jouir d'une certaine indépendance. Élire leur propre président peut y contribuer.

J'ai vu des comités consultatifs, pas nécessairement dans l'environnement portuaire, qui sont gérés très soigneusement par l'entité qu'ils conseillent. Ils peuvent presque devenir un exercice de relations publiques. Ce qu'on veut ici, c'est un vraiment honnête...

M. Angelo Iacono (Alfred—Pellan, Lib.): J'ai un chèque, alors vous me donnerez votre chèque. Oh, je suis désolé.

Le président: Monsieur Iacono, vous n'êtes pas en mode sourdine.

M. Taylor Bachrach: Vous pouvez faire le chèque à mon nom — cela s'écrit t-a-y-l-o-r — et laisser le montant en blanc. C'est parfait.

Quoi qu'il en soit, je pense qu'il sait où je voulais en venir.

C'est simplement pour donner un peu d'indépendance aux comités consultatifs communautaires afin qu'ils puissent donner des conseils très francs à l'administration portuaire. L'administration portuaire n'est pas tenue de suivre ces conseils, mais je crois que la collectivité mérite d'avoir voix au chapitre. L'élection de son propre

président contribue à l'indépendance qui lui permettrait de fournir une rétroaction honnête.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Ai-je le consentement unanime pour retirer l'amendement CPC-7?

(L'amendement est retiré.)

Le président: Nous passons maintenant au nouvel amendement NDP-12. Je vous cède la parole, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Je n'ai rien de plus à dire, même si vous le souhaitez.

Le président: Y a-t-il d'autres questions ou commentaires sur le nouvel amendement NDP-12?

Puisqu'il n'y en a pas, nous allons passer au vote.

(L'amendement est adopté à l'unanimité) [Voir le Procès-verbal]

Le président: Le nouvel amendement NDP-13 est-il adopté?

Monsieur Bachrach, c'est à vous.

M. Taylor Bachrach: Oui, il est adopté.

Des députés: Oh, oh!

M. Mark Strahl: Avec ou sans le chèque?

M. Taylor Bachrach: Je vais le regretter, n'est-ce pas?

Le texte modifié est simplement:

(4) L'administration portuaire consulte chacun de ses comités consultatifs au moins deux fois l'an sur les questions relatives aux activités portuaires.

Cela est censé donner une certaine orientation quant à la fréquence des consultations. Si les comités sont consultés une fois par année, je ne pense pas que ce soit suffisant pour refléter l'activité dans la collectivité et fournir une rétroaction continue.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Y a-t-il des questions ou des commentaires?

Puisqu'il n'y en a pas, nous allons mettre aux voix le nouvel amendement NDP-13.

(L'amendement est adopté à l'unanimité.) [Voir le Procès-verbal]

Le président: Merci. L'amendement NDP-13 est adopté.

Nous passons maintenant à l'amendement NDP-13.1.

Je vous redonne la parole, monsieur Bachrach.

• (1955)

M. Taylor Bachrach: Il ajoute:

(3) Une administration portuaire publie sur son site Web un résumé des consultations menées en application du paragraphe (2).

Il s'agit simplement d'une mesure de transparence, pour donner au reste de la collectivité une idée de ce qui s'est passé lors de ces réunions avec le comité consultatif et de la rétroaction qu'il a fournie à l'administration portuaire.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Comme il n'y a pas de questions ou de commentaires, nous allons mettre aux voix l'amendement NDP-13.1.

(L'amendement est adopté à l'unanimité.)

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement NDP-14.

Monsieur Bachrach, c'est à vous.

M. Taylor Bachrach: Le nouvel article 33.2 proposé se lira en partie comme suit:

Au moins tous les trois ans, les administrations portuaires veillent à ce que leurs pratiques de gouvernance fassent l'objet d'une évaluation indépendante en conformité avec les règlements

Je suis à peu près certain que ce serait le cas de toute façon, mais il s'agit simplement de préciser que lorsqu'une administration portuaire effectue une évaluation de sa propre gouvernance, celle-ci devrait être effectuée par une tierce partie indépendante. J'imagine que c'est normal, mais il vaut la peine de le préciser, à mon avis.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Y a-t-il des questions ou des commentaires, chers collègues?

Puisqu'il n'y en a pas, nous allons mettre aux voix l'amendement NDP-14.

(L'amendement est adopté à l'unanimité.)

Le président: L'article 110 modifié est-il adopté, chers collègues?

(L'article 110 modifié est adopté à l'unanimité.)

(Les articles 111 et 112 sont adoptés avec dissidence.)

(Article 113)

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement BQ-4.2.

[Français]

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez la parole.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci, monsieur le président.

En fait, comme on peut le voir, la proposition d'amendement est très courte et très simple. Dans le cadre de l'étude, on nous avait demandé d'inclure les petits ports.

Voici le texte de l'amendement:

2) Le rapport d'une administration portuaire dont les produits d'exploitation annuels sont supérieurs à vingt millions de dollars est établi selon les normes internationales

Par exemple, il a été question de certains ports, comme celui de Vancouver, pour qui le coût additionnel serait de 200 000 \$ par année. Certains petits ports pourraient être couverts par cette proposition.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Savard-Tremblay.

[Traduction]

Y a-t-il des questions ou des commentaires, chers collègues?

C'est au tour de M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

C'est l'avantage d'avoir beaucoup d'amendements proposés par différents partis. Ils sont tous devant nous.

Cela dit, je regarde l'amendement NDP-15, qui est évidemment très semblable aux amendements BQ-4.2 et CPC-8. Je dirais qu'il est plus détaillé. Sur ce, nous n'appuierons pas l'amende-

ment BQ-4.2 — ni l'amendement CPC-8, d'ailleurs — parce que l'amendement NDP-15 va déjà dans ce sens.

Comme nous en avons discuté plus tôt, nous pensons qu'il est raisonnable de donner aux ports qui ont moins de capacité et moins de ressources une certaine souplesse avec ce projet de loi, mais cela va un peu plus loin que cela, parce qu'il précise en fait ce seuil de 20 millions de dollars, qui me semble très raisonnable. Je vais peut-être demander aux fonctionnaires ce qu'ils pensent concernant les ports qui relèveraient de cette catégorie.

En même temps, monsieur le président, nous savons que des ports comme ceux de Montréal, de Vancouver et d'autres grands ports dont le revenu est bien au-delà de 20 millions de dollars ont la capacité — et j'ajouterai que c'est 20 millions de dollars par année — de produire des rapports trimestriels. Tous les 60 jours correspond à ce que nous attendons d'entreprises privées de taille similaire, et je pense que c'est une bonne idée de tenir ces ports responsables.

Des témoins et le ministre nous ont dit que des rapports financiers réguliers sont importants pour veiller à ce que nos ports soient responsables et bien gérés. Il ne faut pas oublier que nos ports sont en quelque sorte une entité du gouvernement fédéral, de Transports Canada, et que le ministère peut donc être exposé à des passifs. Cela dit, cette reddition de comptes est très importante.

Cet amendement, monsieur le président, fera en sorte que les rapports demeureront réguliers et donnera aux petits ports 30 jours de plus que les grands ports, qui devraient déjà faire leur part. Sur ce, nous allons appuyer l'amendement NDP-15 et nous n'appuierons pas l'amendement BQ-4.2, ou, d'ailleurs, je vais même passer l'amendement CPC-8, parce que nous estimons que l'amendement NDP-15 suffira pour exprimer l'intention derrière les deux autres.

• (2000)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Y a-t-il des réflexions ou des questions?

D'accord, nous allons céder la parole à notre témoin, Mme Moriarty.

Mme Heather Moriarty (directrice, Politiques portuaires, ministère des Transports): Bonjour.

En ce qui concerne la question de savoir où se situent les administrations portuaires canadiennes en ce qui a trait aux seuils proposés, d'après les renseignements financiers des 12 à 24 derniers mois, environ 8 des 17 administrations portuaires canadiennes auraient un revenu annuel de plus de 20 millions de dollars, et 9 sur 17 se situent sous ce seuil. Pour que les choses soient bien claires, je vais vous lire les administrations portuaires canadiennes dont le revenu dépasse les 20 millions de dollars, soit l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, l'Administration portuaire de Prince Rupert, l'Administration portuaire de Montréal, l'Administration portuaire de Toronto, l'Administration portuaire de Québec, l'Administration portuaire de Halifax, l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et l'Administration portuaire de Saint John. Ce sont les huit qui auraient des revenus supérieurs à 20 millions de dollars.

Le président: Merci, madame Moriarty.

Y a-t-il des questions ou des commentaires?

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5.)

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement CPC-8.

Sur ce, je vous cède la parole, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président.

De toute évidence, le nôtre est un peu plus simple et donne à tout le monde 90 jours pour produire son rapport. Je peux faire des calculs et je comprends comment les choses vont se dérouler, alors je ne vais pas prolonger la discussion. Je pense que c'était simplement notre tentative, aussi, de... sans parler des revenus d'exploitation.

J'aimerais simplement, pour la prochaine discussion sur l'amendement NDP-15, entendre comment on a choisi « 20 000 000 \$ ». Était-ce simplement un chiffre arbitraire qui allait s'appliquer aux huit premiers? Pourquoi pas 30 ou 40 millions de dollars? Je dirais qu'un chiffre comme celui-là deviendra très rapidement désuet. Je ne sais pas à quelle fréquence la Loi maritime du Canada sera mise à jour. Compte tenu de la croissance, de l'inflation et de tout le reste, un chiffre fixe comme celui-là finira rapidement par englober plus de huit administrations, j'imagine.

Je pense que notre façon de procéder est plus simple. Je suis certain que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser n'aura pas besoin de 90 jours pour le produire.

Évidemment, nous allons appuyer notre propre amendement. Je comprends pourquoi on souhaite que les plus gros ports produisent leur rapport en 60 jours. J'aimerais beaucoup entendre cette partie de la discussion et savoir si nous devrions envisager, dans l'amendement de M. Bachrach — qui aura probablement plus de succès que le mien —, une discussion sur la question de savoir si « 20 millions de dollars »... et la façon dont nous aborderions les questions que j'ai soulevées au sujet de la stagnation de ce chiffre dans un contexte de changement rapide.

Nous pouvons passer au vote.

• (2005)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Sur ce, nous allons passer au vote.

Je vous cède la parole, madame la greffière.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, nous pourrions peut-être discuter de ces deux amendements en même temps. Si nous votons sur celui-ci et que nous discutons de l'autre et que nous voulons ensuite revenir en arrière, il sera déjà trop tard.

Je ne sais pas; c'est à vous de décider. Nous nous sommes demandé pourquoi nous avons fait certains choix en rédigeant les nôtres. Je pense que M. Strahl a soulevé de bons points. J'aimerais bien discuter du sujet dans son ensemble. Nous pourrions ensuite voir s'il y a moyen de s'entendre.

Le président: Seriez-vous disposé à apporter des changements aux vôtres, lorsque nous les examinerons, pour, peut-être, intégrer les aspects que nous aimons?

M. Taylor Bachrach: Je pense que si l'on en vient à l'idée que tous les ports devraient avoir le même délai, alors je suppose que nous pourrions modifier notre amendement. Cependant, c'est une façon assez laborieuse de procéder.

J'ai quelques questions au sujet de l'amendement de M. Strahl. Je suppose que c'est ce que j'essaie de dire. Je suis heureux de parler des raisons pour lesquelles nous avons pris certaines décisions, et je me demande si cela serait recevable maintenant.

Le président: Si vous avez encore des questions au sujet de l'amendement CPC-8, nous pouvons en discuter.

M. Taylor Bachrach: D'accord, c'est parfait. Ce sont peut-être des questions pour les témoins qui sont ici ce soir.

Je ne comprends pas tout à fait ce qui se passe dans les 30, 60 ou 90 jours suivant la fin d'un trimestre, après quoi l'administration portuaire doit fournir son rapport financier au gouvernement. Y a-t-il des conséquences auxquelles les fonctionnaires peuvent penser si nous choisissons 60 jours ou encore 90 jours? Quel est le risque d'une période plus longue?

C'est intéressant. C'est un rapport trimestriel, donc à tous les trois mois, et 90 jours, c'est aussi trois mois, alors tout a un trimestre de retard.

Les témoins pourraient peut-être nous faire part de leurs réflexions générales à ce sujet. C'est une mesure de reddition de comptes. Il s'agit de donner au gouvernement une vue d'ensemble de la gestion financière des administrations portuaires. Est-il important que ce soit fait en temps opportun, trimestre par trimestre, ou est-il acceptable d'avoir un trimestre de retard? Je suppose que c'est la question.

Le président: Allez-y, madame Moriarty.

Mme Heather Moriarty: Merci.

Pour ce qui est de la première partie de votre question, à savoir pourquoi 90 jours ou 60 jours, dans le cadre des consultations que nous avons menées, nous avons discuté avec l'Association des administrations portuaires canadiennes, qui a témoigné devant le Comité.

Ils nous ont expliqué pourquoi un délai de 30 jours serait trop court pour certaines administrations portuaires canadiennes et comment ce délai supplémentaire leur permettrait, ainsi qu'à leurs membres, de répondre à la demande. Ils nous ont expliqué le processus qui leur permettrait d'examiner les états financiers et de les préparer pour la publication, en respectant les exigences de biliguisme et ce genre de choses. Ils nous ont expliqué tout cela.

Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question, je suis désolée, mais j'ai bien peur de l'avoir oublié.

M. Taylor Bachrach: C'était 60 ou 90 jours. Les petits ports vous ont-ils dit qu'ils ont besoin de plus de 60 jours?

Mme Heather Moriarty: L'Association nous a dit que le délai supplémentaire serait certainement utile pour les petites administrations portuaires et leur permettrait de répondre aux exigences.

Pour ce qui est de votre deuxième question, dont je me souviens maintenant, au sujet du délai de 90 jours, qui correspond à trois mois, la raison pour laquelle nous avons présenté ou demandé les rapports financiers trimestriels était en fait d'éclairer les limites d'emprunt et de veiller à ce que les administrations portuaires canadiennes fournissent des renseignements financiers à jour au gouvernement du Canada et aux Canadiens, de façon transparente et en temps opportun.

Cela nous aide ensuite à examiner les limites d'emprunt des ports et nous donne un bon portrait financier de la façon dont ils gèrent leurs actifs.

• (2010)

M. Taylor Bachrach: Merci. C'est utile.

Ce que je me demande, c'est si c'est pour éclairer les limites d'emprunt, je ne peux pas concevoir que les emprunts à long terme soient fondés sur le rendement financier d'un trimestre à l'autre. Comme si on se fondait sur un seul bon trimestre, pour prêter beaucoup plus d'argent sur une plus longue période à une administration portuaire. Je suis peut-être à côté de la plaque, mais je me demande encore une fois quel serait le risque d'un délai de 90 jours plutôt que 60 jours pour les grands ports, par exemple.

Mme Heather Moriarty: Je pense qu'il n'y a pas de grand risque à passer de 60 à 90 jours. L'information sera toujours pertinente, pourvu qu'elle continue d'être fournie dans les délais prescrits. Je ne vois pas vraiment de différence entre 60 et 90 jours.

Le président: Il vous reste du temps pour une dernière question, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Au risque de dépasser les limites de la patience de mes collègues, pouvez-vous me rappeler les délais ou la fréquence des rapports actuels?

Mme Heather Moriarty: À l'heure actuelle, les administrations portuaires produisent un rapport annuel. Ce que nous cherchons à changer, c'est de veiller à ce qu'elles fassent rapport annuellement et à ce qu'elles rendent leurs rapports publics, et nous leur demandons également de produire des rapports trimestriels et de les rendre publics, et c'est ce dont il est question aujourd'hui.

M. Taylor Bachrach: Là où j'essaie d'en venir, monsieur le président, c'est que le gouvernement reçoit régulièrement des rapports tous les 90 jours. Ils sont publiés tous les trimestres, mais avec trois mois de retard. Ils ont toujours trois mois de retard.

Peut-être que certains de nos collègues libéraux pourraient nous dire si cela répondrait à leurs besoins en matière de transparence et à ce qu'il leur faut pour évaluer les limites d'emprunt et ce genre de choses. Je me demande si le délai de 90 jours s'appliquerait partout, au lieu de...

Cela nous ramène à la question des 20 millions de dollars. À l'époque, M. Strahl a demandé comment nous avons choisi ce montant. Nous avons examiné les recettes de tous les ports. Il y a un point de rupture évident, car les ports dont le budget est inférieur à 20 millions de dollars génèrent des recettes nettement inférieures à ce montant. Cela nous semblait être un montant logique.

Il dit que cela va probablement changer, peut-être même assez rapidement. Il faudra alors mettre ce projet de loi à jour. Il sera peut-être plus simple de fixer le délai à 90 jours dans tous les ports.

J'aimerais avoir l'avis de nos bons collègues d'en face.

Le président: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Je pensais avoir le temps de manger.

Merci, monsieur Bachrach. Oui, nous sommes prêts à accorder un délai de 90 jours aux petits ports. Nous tenons à l'affirmer clairement. Tous les ports réguliers doivent observer un délai de 60 jours.

Comme Mme Moriarty l'a mentionné, le fait est que la situation est très fluide dans les ports, surtout en ce qui concerne leurs limites d'emprunt. Même au cours de nos rencontres avec les autorités portuaires tenues hors du processus du projet de loi C-33 ces derniers jours, nous en avons bien discuté.

Par « fluide », je veux dire que leurs bilans fluctuent beaucoup et assez rapidement. S'il s'agit d'une débenture qui pourrait être payée ou qui arrive à échéance, ils peuvent alors emprunter davantage et

investir davantage dans leurs installations. À mon avis, cela ne les aiderait qu'avec un délai de 60 jours.

Je le répète, cette façon de faire est conforme aux pratiques commerciales, mais elle leur permettra aussi de répondre à leurs besoins en capital en augmentant la limite d'emprunt, au besoin, pour des débentures qui pourraient arriver à échéance ou pour d'autres raisons, bien sûr. Cela leur donnerait une certaine marge de manœuvre pour exécuter plus de travaux d'immobilisations pour lesquels ils doivent emprunter.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Muys.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Le délai de 90 jours pour tous les ports établirait une certaine cohérence. La différence entre 60 et 90 jours n'est pas énorme. Je crois que cela correspond à ce que fait le secteur privé.

J'ai parlé au directeur des finances d'un grand port. Il m'a dit que son équipe peut embaucher plus de gens pour préparer les rapports, mais qu'en fin de compte, le directeur des finances doit les examiner. Il y aura toujours ce goulot d'étranglement.

Je pense qu'il ne serait pas déraisonnable d'accorder cette souplesse même aux grands ports.

• (2015)

Le président: Merci, monsieur Muys.

Monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Pour en revenir à ce que disait M. Badawey, qu'est-ce qui empêcherait les grands ports de faire rapport deux semaines après le trimestre, ou plus rapidement s'ils désirent transmettre l'information au gouvernement pour faire évaluer leurs limites d'emprunt? Le délai maximal reste 90 jours. Les représentants des ports nous ont dit qu'ils pouvaient produire ces rapports en 60 jours ou moins. J'imagine que tout changement qui augmenterait les limites d'emprunt motiverait considérablement la livraison de ces rapports au gouvernement.

Ce projet de loi contient-il une disposition quelconque qui les empêcherait de produire ces rapports avant le délai fixé s'ils avaient une raison de le faire?

Mme Sonya Read: Vous parlez d'une disposition qui les empêche de publier ces rapports plus tôt s'ils le désirent?

M. Taylor Bachrach: Les témoins nous ont dit que le gouvernement exige que les ports fournissent ces rapports financiers à chaque trimestre pour éclairer l'évaluation de leurs limites d'emprunt, entre autres choses. M. Badawey nous a dit que les données financières des ports fluctuent considérablement. Il pourrait y avoir des changements et il pourrait se produire quelque chose qui, selon eux, élargirait leur capacité d'emprunt.

Dans un tel cas, les ports ne pourraient-ils pas remettre le rapport trimestriel avant le délai de 60 jours afin de demander au gouvernement d'évaluer leur capacité d'emprunt?

Mme Sonya Read: À ma connaissance, rien dans ce projet de loi ne les empêcherait de le faire. Ils peuvent le remettre plus tôt, s'ils réussissent à le produire plus rapidement.

M. Taylor Bachrach: Je suppose que ce délai de 90 jours offre une certaine souplesse aux ports qui sont à la limite de leur capacité ou qui, pour une raison ou une autre, ont besoin de ces 90 jours — surtout les petits ports. Dans le cas des grands ports, ils ont avantage à soumettre leur rapport le plus tôt possible, parce que le gouvernement utilise ces rapports pour évaluer leur limite d'emprunt.

J'ai l'impression que quelque chose m'échappe. Je pense qu'il serait utile de trouver un moyen de contourner le seuil de 20 millions de dollars, car cela nous éviterait de devoir revenir au projet de loi pour l'amender à nouveau.

Je me demande si M. Badawey serait en mesure de le faire, ou s'il est...

M. Vance Badawey: Je pourrais le faire, oui.

M. Taylor Bachrach: Très bien.

Le président: On me dit que M. Iacono a perdu l'électricité, alors il n'est plus en ligne. Si mes collègues le veulent bien, nous allons suspendre la séance jusqu'à ce que M. Iacono nous revienne. La séance est suspendue.

• (2015) _____ (Pause) _____

• (2020)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Monsieur Bachrach, je vais vous céder la parole et voir ce que nous allons faire des amendements CPC-8 et NDP-15. Qu'en pensez-vous?

M. Taylor Bachrach: Je me ferai un plaisir de voter sur notre amendement. Nous pouvons essayer de l'amender en fonction de la solution que nous allons trouver ensemble. Nous avons discuté de la possibilité d'indexer les 20 millions de dollars au taux d'inflation.

• (2025)

Le président: À vous la parole, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Je crois que nous en avons discuté quand nous étions hors ligne. On nous a dit que rien n'empêcherait ces huit grands ports de produire leurs rapports dans un délai plus court et qu'il serait avantageux pour eux de le faire. Ils pourraient peut-être atteindre le délai de 30 jours que le ministère avait prévu à la suite des consultations. Le fait d'accorder un délai de 90 jours à tous les ports attribue une certaine cohérence au processus. On n'aura plus à s'inquiéter des seuils financiers statiques.

Je ne sais pas à quel point il est facile de relier un élément aux taux d'inflation dans le cadre d'une mesure législative. Faut-il le faire avec précision? Parlez-vous de l'indice des prix à la consommation? Je crois que cela s'éloigne de la clarté que nous recherchons ici.

Notre amendement est très clair. Il couvrira toutes les administrations portuaires et leur donnera la possibilité de déposer leurs rapports dans un délai de 30, 60 ou 90 jours en fonction de ce qu'elles sont en mesure de faire et de ce qui les avantagera. Je ne vois pas bien comment libeller le prochain amendement du NPD pour atteindre le même niveau de simplicité, si je peux m'exprimer ainsi.

Nous aimerions un vote sur notre motion. Quant à savoir si elle sera adoptée ou non... Nous en avons discuté. Elle est logique. Elle s'applique à tous les ports et offre une certaine souplesse. Nous la considérons encore comme une bonne option.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Je vois que M. Iacono s'est joint à nous avec son téléphone cellulaire, mais on me dit que l'on ne peut pas déterminer s'il vote pour ou contre.

M. Angelo Iacono: Bonjour.

Je cherche des bougies. Je pourrai voter et participer d'autres façons, mais je suis dans le noir.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Merci, monsieur Iacono. Pour l'instant, cependant, nous devons nous en remettre à Mme Bennett, qui a eu la gentillesse de venir se joindre à nous pendant que vous cherchez des bougies, monsieur.

M. Angelo Iacono: D'accord, je serai *[inaudible]*

Le président: C'est parfait.

Nous allons maintenant mettre aux voix l'amendement CPC...

[Français]

Excusez-moi, monsieur Savard-Tremblay, la parole est à vous.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je veux intervenir, si cela ne vous pose pas de problème.

Je voudrais vérifier la véracité d'une chose auprès de nos témoins. Mon collègue M. Barsalou-Duval est comptable en temps normal. Il nous a fait parvenir l'information selon laquelle le délai de 60 jours se rapproche des normes comptables internationales.

Pourrait-on nous le confirmer?

[Traduction]

Mme Sonya Read: ... Je ne suis pas tellement au courant des normes comptables internationales, mais je crois que c'est le cas. Je sais qu'en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, les ministères, les organismes et les sociétés d'État sont tenus de publier leurs rapports trimestriels dans un délai de 60 jours. Cela serait conforme aux autres pratiques du gouvernement fédéral, notamment celles des organismes et des sociétés d'État.

Les administrations portuaires du Canada sont un peu éloignées de cela, mais ce serait conforme à d'autres pratiques.

[Français]

Le président: Avez-vous d'autres questions, monsieur Savard-Tremblay?

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Non. En fait, l'information étant confirmée, je vais préférer la proposition des néo-démocrates à celle des conservateurs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Savard-Tremblay.

Nous allons procéder au vote, madame la greffière.

[Traduction]

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: J'ai besoin d'une précision.

Nous votons actuellement sur l'amendement CPC-8. Le NPD a-t-il l'intention de retirer son amendement NDP-15?

Allez-vous quand même présenter l'amendement NDP-15?

M. Taylor Bachrach: Cela dépendra du résultat de ce vote.

M. Vance Badawey: C'est votre réponse.

M. Taylor Bachrach: Si cet amendement est adopté, nous discuterons de notre amendement pendant un certain temps — pas trop longtemps, j'espère.

M. Vance Badawey: Il est fort probable qu'il sera redondant, alors il sera rejeté.

M. Taylor Bachrach: Non, il ne sera pas redondant.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président. J'ai eu ma réponse.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Mme Murray a une dernière observation à faire.

L'hon. Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Merci.

J'ai trouvé un peu déroutant de parler de rapports trimestriels, qui supposent une publication tous les 90 jours... à remettre dans un délai de 60 jours. Je suppose que chacun de ces rapports doit être présenté dans un délai de deux mois, mais il y en a quatre au cours de l'année. C'est ce que nous venons d'entendre comme norme internationale: des rapports trimestriels remis dans un délai de 60 jours.

Je ferai ensuite une autre observation.

• (2030)

Le président: Mme Read a la parole.

Mme Sonya Read: À l'heure actuelle, les rapports sont trimestriels. Ils sont produits trois fois par année. Le quatrième rapport est en fait le rapport financier annuel, qui résume l'ensemble de l'année.

Le président: Pardonnez-moi, madame Read. Je m'excuse de vous interrompre, mais nous avons un problème d'interprétation. Je crois que l'anglais et le français sont inversés. Nous allons corriger cela avant de poursuivre.

Très bien. Vous pouvez continuer, madame Read. Excusez-moi.

Mme Sonya Read: Merci.

C'est la norme. Trois fois par année, nous publions un rapport trimestriel dans un délai de 60 jours. Il y a trois rapports trimestriels. Le quatrième rapport est le rapport annuel, qui résume l'ensemble de l'exercice.

L'hon. Joyce Murray: Je me demande si les gens risqueront de confondre le rapport trimestriel, qui est produit tous les 90 jours, soit trois fois par année, avec le délai de 60 jours dans lequel il faut le présenter. Je me trompe peut-être, mais nous devrions simplifier le libellé autant que possible. La production d'un plus grand nombre de rapports que ce qui est nécessaire coûte cher et oblige les gens de s'y consacrer sans raison valable.

Je ne crois pas que le fait de publier un rapport tous les 60 jours améliorera le rendement des ports, alors j'appuie l'approche des 90 jours.

Le président: Merci, madame Murray.

Je tiens à ce que mes collègues sachent que nous devons utiliser le vote de Mme Bennett. Nous n'avons pas de consentement permettant à M. Iacono de voter. Je tiens à m'excuser auprès de M. Iacono, mais nous n'avons pas l'approbation de tous les membres du Comité.

Toutes mes excuses, monsieur Iacono. Tant que l'électricité ne sera pas revenue, nous ne pourrions malheureusement pas compter votre vote. Vous avez toutefois de la chance, car notre collègue, Mme Bennett, s'est jointe à nous. Elle vous remplacera pendant cette réunion jusqu'à ce que l'électricité vous revienne.

Merci, monsieur Iacono.

Sur ce, je cède la parole à M. Strahl.

M. Mark Strahl: Je pense que si nous voulons nous aligner sur la norme internationale ou la norme gouvernementale, il faudrait que tout le monde le fasse dans les 60 jours. Je suis tout simplement confus. Est-ce que cette norme est soudainement devenue la nouvelle chose qui nous préoccupe le plus, tout le monde devant s'aligner et produire un rapport dans les 60 jours. Si nous permettons une certaine souplesse ou si nous...

La norme devrait s'appliquer à tout le monde, ou nous devrions permettre à tout le monde d'y déroger. Je ne sais pas comment nous pouvons le justifier... Les grands ports peuvent se conformer, mais pas les petits ports, mais cela demeure une norme internationale ou une norme gouvernementale. Je ne sais pas comment on peut dire qu'il s'agit d'une norme très importante, tout en énonçant les critères justifiant que ce n'est plus très important. C'est important ou ce ne l'est pas. Nous pouvons nous adapter, comme on l'a dit, pour que les administrations portuaires ne soient plus obligées de le faire et qu'elles aient plus de souplesse, mais encore une fois, je pense que ce que nous sommes en train de dire, c'est que la nécessité de deux catégories de rapports ne vaut plus si nous pouvons procéder de cette façon.

Je pense que nous devrions soit abandonner cela collectivement... Pour ce qui est de la norme internationale, nous pouvons dire que le ministère avait raison et que la loi est justifiée et que le délai doit être de 60 jours; nous avons tous entendu le point de vue des ports, mais ils doivent simplement s'adapter. Je pense que nous devons soit abandonner toutes ces tentatives en vue de plus de souplesse et nous en tenir à la norme internationale — ou toute autre norme qui prévoit un délai de 60 jours — ou passer à 90 jours pour simplifier les choses et permettre à tout le monde de faire rapport dans les 90 jours.

C'est mon opinion.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Je ne vois pas d'autres questions ou commentaires.

• (2035)

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: J'aimerais ajouter quelque chose là-dessus.

Une période de 90 jours permettrait de réduire les dépenses des petits ports.

Le représentant du port de Vancouver nous a dit qu'il y avait un coût additionnel de 200 000 \$ par année pour produire les rapports trimestriels dans un délai de 60 jours.

Il s'agit de la norme comptable, mais on pourrait l'adapter aux petits ports. Je pense que c'est le but de l'amendement du NPD.

Le président: Merci, monsieur Savard-Tremblay.

Nous allons procéder au vote sur l'amendement CPC-8.

(L'amendement modifié est rejeté par 7 voix contre 4. [Voir le Procès-verbal])

[Traduction]

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement NDP-15. Nous avons eu une discussion sérieuse. Nous allons passer au vote.

(L'amendement est adopté par 7 voix contre 4.) [Voir le Procès-verbal]

Le président: Le nouvel amendement NDP-15 est adopté. Nous passons maintenant au nouvel amendement NDP-15.1.

Monsieur Iacono, je sais que vous avez des cartons où il est écrit oui et non. Je veux juste vous prévenir, pour que vous ne perdiez pas votre temps, que tant que le courant ne sera pas revenu chez vous, nous ne pourrons pas compter votre vote. Mme Bennett vote comme remplaçante à ce comité.

M. Angelo Iacono: Merci, madame Bennett.

Le président: Chers collègues, nous allons maintenant passer au nouvel amendement NDP-15.1. Sur ce, je cède la parole à M. Bachrach. Je vous en prie.

M. Taylor Bachrach: Faisons les choses efficacement. Je propose que l'article 113 soit modifié par adjonction, après la ligne 3, page 73, de ce qui suit:

(4) Malgré le paragraphe (3), les administrations portuaires peuvent publier sur leur site Web les rapports concernant chacun des trois premiers trimestres de leur premier exercice suivant la délivrance de leurs lettres patentes dans l'année suivant la date de délivrance de celles-ci.

Essentiellement, cela donne aux nouveaux ports ayant de nouvelles lettres patentes un délai d'un an pour publier leur premier rapport trimestriel. Cela permet un peu plus de flexibilité pour les nouvelles administrations portuaires.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Y a-t-il des questions, des commentaires ou des préoccupations?

Monsieur Badawey. Je vous en prie.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Je pense que nous sommes tous d'accord sur l'intention de M. Bachrach avec cet amendement. Nous voulons donner aux ports un peu plus de temps avant que ces dispositions entrent en vigueur. Je pense que c'est une excellente idée et que c'est tout à fait conforme à l'amendement que nous venons d'adopter.

Par souci de clarté et, encore une fois, pour être un peu plus précis, nous aimerions proposer un sous-amendement pour que les délais soient extrêmement clairs pour tout le monde. Notre sous-amendement reporterait cette échéance de conformité de base à un an après l'entrée en vigueur de cet article. Cela donnerait également aux ports la possibilité de présenter leurs rapports en fonction de la date de leurs lettres patentes. Cela revient encore aux lettres patentes et donnera plus de souplesse.

Monsieur le président, je propose ce qui suit au paragraphe 37.1(4):

Dans le cas d'une administration portuaire visée à l'alinéa 37.3a), le rapport financier trimestriel doit être préparé dans l'année suivant la date d'entrée en vigueur du présent article.

De plus, monsieur le président, nous proposons ce qui suit pour le paragraphe 37.1(4.1):

Malgré le paragraphe (3), les administrations portuaires peuvent publier sur leur site Web les rapports concernant chacun des trois premiers trimestres de leur premier exercice suivant la délivrance de leurs lettres patentes dans l'année suivant la date de délivrance de celles-ci.

• (2040)

Le président: Êtes-vous prêt à distribuer cela aux membres dans les deux langues officielles?

M. Vance Badawey: Absolument.

Le président: Oui, allez-y, monsieur Bachrach. Je vous en prie.

M. Taylor Bachrach: Puis-je demander à M. Badawey, par votre entremise, si cela ne correspond pas presque exactement à l'amendement NDP-16.1?

M. Vance Badawey: Je n'arrive toujours pas à comprendre votre dernier amendement, qui comptait 25 pages.

M. Taylor Bachrach: Je vais le lire, et c'est pourquoi nous devons adopter rapidement ces autres amendements.

M. Vance Badawey: Je dirais qu'il s'en rapproche, monsieur Bachrach, mais je ne pense pas qu'il soit identique.

M. Taylor Bachrach: Il s'en rapproche, mais finalement non. Vraiment?

M. Vance Badawey: Séparons les deux.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Nous allons attendre qu'il soit distribué.

Le président: Nous allons suspendre la séance jusqu'à ce qu'il soit distribué à tous les membres dans les deux langues officielles.

La séance est suspendue.

• (2040)

(Pause)

• (2050)

Le président: Nous reprenons nos travaux maintenant que le sous-amendement a été distribué.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Nous ne l'avons pas reçu, monsieur le président.

Le président: Le texte du sous-amendement n'a-t-il pas été distribué?

[Traduction]

Nous allons attendre encore une minute pour terminer la distribution.

[Français]

Excusez-moi, monsieur Savard-Tremblay, je pensais qu'il avait été distribué à tous les membres du Comité.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: De ce que je comprends, dans ce comité, les suspensions sont plutôt multimodales.

Le président: Je peux maintenant confirmer que le texte vous a été envoyé dans les deux langues officielles.

Tous les membres du Comité ont-ils reçu le sous-amendement de M. Badawey?

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Où l'aurions-nous reçu, monsieur le président?

La greffière du Comité (Mme Carine Grand-Jean): Je l'ai envoyé.

Le président: L'avez-vous aussi envoyé à M. Savard-Tremblay?

La greffière: Oui.

Le président: D'accord.

Je vais laisser à tout le monde le temps de...

La greffière: Pouvez-vous vous assurer que Mme Bennett l'a reçu?

[Traduction]

Le président: Madame Bennett, pouvez-vous confirmer que vous l'avez aussi reçu?

M. Mark Strahl: Je n'ai pas eu l'occasion de l'examiner.

Le président: Merci, monsieur Strahl. C'est très important.

Je veux simplement m'assurer que tous les députés qui remplacent des membres du Comité l'ont reçu. D'accord, c'est parfait. Maintenant que nous avons tous reçu l'amendement de M. Badawey, et comme il n'y a pas de questions ni de commentaires, nous allons mettre le sous-amendement aux voix.

(Le sous-amendement est adopté par 11 voix contre 0.)

(L'amendement modifié est adopté par 11 voix contre 0.)

(L'article 113 modifié est adopté. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Chers collègues, nous pouvons regrouper les articles 114 à 119 s'il y a consentement unanime.

(Les articles 114 à 119 sont adoptés avec dissidence.)

(Article 120)

Le président: Nous en sommes maintenant à l'article 120 et à l'amendement CPC-9, pour lesquels je cède la parole à M. Strahl. Je vous en prie.

• (2055)

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président.

Il y a plusieurs amendements pour cet article, proposés par de nombreux partis. Je vais vous expliquer notre amendement.

Le libellé du projet de loi C-33 sur la gestion du trafic maritime présuppose qu'un système gouvernemental centralisé est nécessaire pour régler les problèmes de mouillage et d'amarrage. Non seulement est-il très improbable qu'un système réglementé de gestion du trafic soit nécessaire ou que ce soit la meilleure approche à adopter dans tous les ports maritimes du pays, mais nous croyons que le gouvernement a l'obligation d'envisager l'approche la moins restrictive sur le plan commercial, qui permet d'obtenir le résultat social ou environnemental souhaité. Cette exigence fait en sorte de reconnaître que le gouvernement envisagera d'autres approches.

Pour ce qui est de la suppression des droits, les droits liés aux ports sont déjà appliqués et relèvent du mandat des administrations portuaires. L'ajout des droits des utilisateurs dans cet article fait double emploi avec les pouvoirs existants et causerait inévitablement de la confusion.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Y a-t-il des questions ou des commentaires, chers collègues?

Monsieur Badawey. Je vous en prie.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Cet amendement va franchement à l'encontre de l'esprit du projet de loi et de ce que nous essayons d'accomplir, je crois, au sujet des zones de mouillage dans les ports. Nous savons que les longues périodes de mouillage sont un problème pour la chaîne d'approvisionnement et les collectivités. Je pense qu'il est dans l'intérêt de tous que les navires puissent entrer dans les ports et en sortir le plus rapidement possible. Je veux que ce soit très clair. Cela exige de la gestion, et nous voulons être clairs quant à nos attentes à l'égard des ports, dans une certaine mesure, et même gérer ces attentes.

Nous savons que les gestionnaires prendront un ensemble de mesures pour atteindre leurs objectifs. Cela signifie la présence des outils nécessaires dans la boîte à outils. Cet amendement vise à éliminer un élément important, soit la capacité d'imposer des droits. Par exemple, cela élimine la notion de droits, ce qui veut dire que ces derniers ne pourraient pas être imposés par voie de réglementation. Je pense qu'on peut voir à quel point ce serait un outil extrêmement important pour ce qui est de rendre le trafic plus efficace dans les ports. Les droits peuvent inciter tous les utilisateurs du port à assurer un flux plus efficace.

De plus, monsieur le président, si nous exigeons que les ports assument davantage de responsabilités dans la gestion du trafic, il est raisonnable qu'ils puissent exiger des droits pour le faire. Au bout du compte, cet amendement va à l'encontre de l'intention du projet de loi d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, et c'est pourquoi nous voterons contre.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Comme il n'y a pas d'autres questions ou observations, nous allons mettre l'amendement CPC-9 aux voix. Je veux simplement confirmer à mes collègues que si l'amendement CPC-9 est adopté, l'amendement PV-2 ne pourra pas être proposé en raison d'un conflit de ligne.

Je vous cède la parole, madame la greffière. Je vous en prie.

(L'amendement est rejeté par 7 voix contre 4. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous allons maintenant passer à l'amendement PV-2. Je cède la parole à Mme May.

Madame May, vous avez la parole. Je vous en prie.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Merci, monsieur le président.

Je suis très heureuse de pouvoir intervenir. Merci, chers collègues. Je vais utiliser mon temps efficacement.

Comme vous l'avez entendu, le port de Vancouver a d'énormes lacunes au chapitre de l'efficacité, surtout en ce qui concerne le chargement de marchandises en vrac. Cela mène bien sûr à des retards dans les zones de mouillage. Nous avons entendu des témoins comme Bruce McConchie, de la circonscription que je représente, au nom de la South Coast Ship Watch Alliance, qui nous a dit à quel point le port dispose de peu d'information pour prendre des décisions. Cet amendement vise à faire en sorte que le port de Vancouver recueille et communique au ministre des données sur le temps d'attente des navires pour entrer dans le port de Vancouver ou dans d'autres ports, ou sur le temps d'attente près d'un port avant d'y entrer. Il s'agit d'une information essentielle à un fonctionnement efficace et à l'amélioration des chaînes d'approvisionnement, ce que nous voulons tous, je crois.

J'espère que cet amendement sera approuvé par la majorité des membres du Comité — et encore mieux, à l'unanimité.

Merci beaucoup.

● (2100)

Le président: Merci, madame May.

Nous avons M. Badawey, suivi de M. Bachrach.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, cette information est déjà disponible par de multiples canaux. Cela ne fait qu'ajouter un canal supplémentaire. L'adoption de cet amendement compliquerait les choses pour tout le monde. Je vais aller un peu plus loin pour donner plus d'information aux membres. Quand je dis que l'information est déjà facilement accessible par divers moyens, je veux parler du système d'identification automatique, le SIA, le système d'information sur la gestion du trafic maritime côtier, l'Administration de pilotage du Pacifique.

Comme je l'ai dit, monsieur le président, il est inutile d'exiger que les navires fournissent ces renseignements par l'entremise de rapports supplémentaires, ce qui alourdirait inutilement le fardeau réglementaire. Encore une fois, ce serait tout simplement un fardeau pour tous ceux qui doivent se conformer à cela, et ce serait un peu redondant, parce que, comme je l'ai dit, cette information est déjà disponible dans les canaux existants.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'aimerais simplement souligner que cela s'inscrit dans l'esprit de l'amendement que nous avons présenté et que le Comité a adopté précédemment. Cela aurait pour effet de limiter le mouillage des navires à certains endroits à 14 jours, après quoi le ministre leur ordonnerait de quitter ces zones. À mon avis, pour y arriver, il faut de l'information sur la durée de la présence du navire — le moment où c'est arrivé et le nombre de jours de mouillage. J'appuie donc l'esprit de l'amendement.

Je ne vois que l'amendement que j'ai sous les yeux. Est-ce que ce sont les administrations portuaires qui devraient déclarer cette information ou les navires?

Le président: Madame May, je vous cède la parole.

Mme Elizabeth May: Merci.

Ce serait aux administrations portuaires de recueillir l'information et de la transmettre au ministre.

Pour en revenir à l'intervention du secrétaire parlementaire, à l'heure actuelle, l'information est disponible en vertu d'un protocole provisoire volontaire. En droit, dès que le protocole provisoire n'est plus en vigueur, il n'est plus nécessaire de recueillir ces données, et celles-ci ne sont certainement pas si faciles à recueillir.

Je tiens à préciser que nous avons une très bonne gestion des porte-conteneurs. Nous savons où ils sont et nous savons ce qu'ils transportent. Ils entrent et sortent, et ils font l'objet d'un suivi au moyen de codes à barres sur le côté du navire. Les vraquiers sont dans une catégorie différente, et c'est le protocole provisoire volontaire qui nous permet de savoir ce qu'ils font et pendant combien de temps ils restent.

Je sais que j'ai dépassé ma limite de temps de parole.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, madame May.

Comme il n'y a pas d'autres questions ou observations, nous allons mettre l'amendement PV-2 aux voix.

(L'amendement est rejeté par 9 voix contre 2. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement PV-3, et je cède encore une fois la parole à Mme May.

Mme Elizabeth May: Merci, monsieur le président.

Cet amendement vise encore une fois à renforcer la loi en ce qui concerne les règlements pris par le ministre au sujet de la gestion des zones de mouillage par les administrations portuaires, afin de mettre l'accent sur la protection des milieux marins.

Comme vous l'avez entendu dans les témoignages devant le Comité, les navires raclent littéralement le fond de l'océan au moment du mouillage et lorsqu'ils entrent et sortent de zones qui ne sont pas des zones industrielles; il s'agit de zones marines vierges dans les îles Gulf pour ce qui est du port de Vancouver. La circonscription que je représente et celles de Cowichan—Malahat—Langford et de Nanaimo—Ladysmith sont littéralement envahies par les bateaux qui mouillent et qui, par définition, ne respectent pas les milieux marins. Cet amendement vise à souligner cet aspect des décisions concernant les zones de mouillage.

Merci. J'espère que vous appuierez cette motion.

Le président: Merci, madame May.

Y a-t-il des questions ou des commentaires?

Monsieur Bachrach, vous avez la parole, suivi de M. Badawey. Allez-y.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Pour faire suite aux commentaires de Mme May, je note que cela est tout à fait conforme au libellé de l'amendement NDP-6, modifiant l'objet de la Loi maritime du Canada pour ajouter un libellé concernant la gestion du trafic, y compris l'amarrage et le mouillage, afin de promouvoir l'efficacité des chaînes d'approvisionnement, la protection de l'environnement et le bien-être des collectivités à proximité des endroits où des bâtiments mouillent régulièrement.

Je pense que cela concerne précisément les règlements que le gouvernement crée, mais cela est conforme à l'un des amendements que nous avons déjà adoptés en tant que comité.

● (2105)

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Monsieur Badawey, allez-y.

M. Vance Badawey: Je ne veux pas insister sur ce point, mais je suis d'accord avec M. Bachrach.

Nous avons déjà prévu une protection accrue en vertu de l'amendement NDP-6, alors, encore une fois, ce serait redondant.

Le président: Merci, chers collègues.

Comme il n'y a pas d'autres questions ou observations, nous allons mettre l'amendement PV-3 aux voix.

(L'amendement est rejeté par 9 voix contre 2. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous revenons à vous, madame May, pour l'amendement PV-4.

Mme Elizabeth May: Merci, monsieur le président.

La situation est assez choquante en ce qui concerne la gouvernance autochtone dans les zones utilisées comme zones de mouillage par le port de Vancouver. Il y a eu — et nous l'avons entendu dans les témoignages — un manque de consultation et certainement un manque de consentement préalable, libre et éclairé en ce qui concerne les gouvernements autochtones.

Cet amendement vise à faire en sorte que le ministre, en dirigeant les navires vers les zones de mouillage dans ces eaux, veille à ce que, lorsque les eaux relèvent d'un gouvernement autochtone, les décisions ou les règlements ne soient pris qu'en conformité avec la gouvernance autochtone, après consultation et mobilisation des gouvernements autochtones à proximité des zones de mouillage.

C'est un amendement qui est vraiment essentiel et important pour l'environnement, mais aussi, bien sûr, pour respecter la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones.

Le président: Merci beaucoup, madame May.

Y a-t-il des questions ou des commentaires?

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Cet amendement me préoccupe vraiment. Le Comité a adopté un certain nombre d'amendements qui limiteraient le mouillage dans cette région à un délai raisonnable. Je sais que nous débattrons bientôt d'un amendement qui, comme M. Bachrach l'a mentionné plus tôt, est très restrictif en ce qui concerne la longitude et la latitude des zones qui seront désignées comme zones de mouillage. Il établira des paramètres géographiques clairs, comme je viens de le mentionner. Le NPD le fait au moyen d'une annexe, ce qui me semble logique. Cependant, ce que nous avons entendu au cours de ce débat et de la part des témoins, c'est que les zones de mouillage sont une partie importante et normale du transport maritime. Nous comprenons tous cela — c'est très clair —, surtout en ce qui concerne la fluidité, et il est évident que les navires qui servent à la chaîne d'approvisionnement doivent avoir la capacité de mouiller lorsque c'est approprié.

Je pense que le libellé de cet amendement va trop loin en limitant la capacité d'un navire de mouiller, ce qui pourrait avoir des conséquences sur le plan de la sécurité.

J'aimerais maintenant que les témoins nous expliquent quelles pourraient être certaines de ces conséquences en matière de sécurité. Bien que je comprenne, monsieur le président, ce que cet amendement tente de faire — je comprends et je reconnais ce que Mme May essaie de faire —, nous sommes à l'aise avec ce que nous avons décidé en ce qui a trait aux zones de mouillage jusqu'à maintenant, et nous ne voyons pas la nécessité de rendre les choses plus difficiles ou, encore une fois, plus compliquées.

Je veux revenir à ce que je disais tout à l'heure lorsque j'ai mentionné que le libellé de l'amendement va trop loin et limite la capacité d'un navire de mouiller, avec les conséquences que cela peut

avoir sur la sécurité. J'aimerais poser la question à nos témoins. C'est la première chose.

Deuxièmement, quelles seraient concrètement certaines de ces conséquences en matière de sécurité?

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Je vais céder la parole à nos témoins.

Mme Sonya Read: Pour ce qui est de veiller à ce que les navires aient simplement des zones de mouillage sécuritaires, il est important que ces dernières existent au cas où ils auraient des problèmes à bord, des problèmes de navigation ou des problèmes d'équipement, ou lorsque des conditions météorologiques mauvaises ou extrêmes empêchent de naviguer en toute sécurité. Dans le contexte d'un amendement qui nous empêche d'adopter des règlements concernant le mouillage des navires dans certaines zones... Dans ce cas-ci, le pouvoir réglementaire élargi a pour but de fournir des dispositions qui aideraient les ports à gérer les zones de mouillage de manière à favoriser le bien-être environnemental des collectivités, ainsi que l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble. Si les ports ne sont pas en mesure de... Si l'Administration portuaire Vancouver Fraser, par exemple, n'est pas en mesure de permettre à des navires de mouiller ou de diriger des navires vers ces mouillages, elle n'aura en fait qu'un contrôle très limité sur les activités des navires qui mouillent. Le fait de prévoir une limite de mouillage de 14 jours en vertu de la Loi sur la sûreté du transport maritime, sans un contrôle effectif des activités de ces navires lorsqu'ils mouillent, par l'entremise de l'Administration portuaire Vancouver Fraser, pourrait entraîner d'autres conséquences négatives, en ce sens que ces activités ne feraient pas l'objet du même niveau de surveillance et de contrôle.

Il y a quelques considérations qui entrent en ligne de compte dans le contexte de l'incidence conjointe des dispositions, des amendements qui ont été apportés jusqu'à maintenant en ce qui concerne les zones de mouillage du sud des îles Gulf.

● (2110)

M. Vance Badawey: Merci, madame Read.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Je vais céder la parole à Mme Murray.

L'hon. Joyce Murray: Merci, monsieur le président.

Je remercie la députée May de ses observations. Je pense qu'il est nécessaire de comprendre que la discussion entourant l'analyse de rentabilisation et la question de savoir si cela rend les choses plus difficiles pour les navires sont importantes.

Je pense qu'une autre discussion importante porte sur la mesure dans laquelle nous respectons la norme émergente, à savoir que les Premières Nations sont des nations marines, qui ont toujours été sur l'eau à bord de leurs bateaux et qui ont le sentiment d'avoir la garde ou la propriété des territoires marins, et non pas seulement des terres. On ne déciderait pas, bon gré mal gré, de construire un chemin de fer ou un pipeline en Colombie-Britannique sur le territoire traditionnel d'une nation sans au moins la consulter et chercher à s'entendre avec elle.

En Colombie-Britannique — ce n'est peut-être pas la même chose dans les Grands Lacs ou sur la côte Est —, je pense qu'on considère comme la norme de faire preuve de respect envers les nations en ce qui concerne le territoire marin dont elles ont toujours été les principales gardiennes. Il y a parfois plusieurs chevauchements. Il y a toute la question de la responsabilité de la récolte, mais aussi de la conservation dans un territoire défini.

Je suggère respectueusement que nous nous demandions s'il y a quelque chose qui refléterait la norme émergente de la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones en Colombie-Britannique, à tout le moins, mais qui n'irait peut-être pas jusqu'à donner à la nation un droit de regard à 100 %. Je propose que nous discussions d'un sous-amendement qui aurait quelque chose à voir avec le fait d'être avisé, consulté ou invité — je suppose que le mot serait « consulté » — en ce qui concerne les zones de mouillage dans les eaux qui ont toujours été sous la gouvernance de la nation concernée.

Le président: Merci, madame Murray.

Je vais demander aux fonctionnaires s'ils ont des réflexions à ce sujet.

Mme Sonya Read: En ce qui concerne la consultation des Autochtones et leur participation au processus relatif aux zones de mouillage, je crois qu'il y a quelques considérations à prendre en compte.

La première, c'est que nous avons, par l'entremise du projet de loi C-33, modifié la Loi maritime du Canada de plusieurs façons pour faire en sorte de reconnaître le caractère des groupes autochtones. Ils ne sont pas seulement des intervenants; ils ont un statut spécial dans le contexte de cette loi, ce qui est reconnu par les changements apportés à l'objet de la loi.

De plus, certains des changements font en sorte de faire intervenir des groupes autochtones, dans le cadre d'un comité consultatif, pour les activités portuaires plus vastes. C'est un autre mécanisme par lequel les groupes autochtones peuvent contribuer aux processus et aux décisions relatives aux ports au fil du temps.

Je signale que, dans le contexte des zones de mouillage du sud des îles Gulf, nous avons entamé un processus de consultation des Autochtones qui a commencé en février de cette année. Pour ce qui est de la gouvernance des zones de mouillage et de la gestion potentielle de ces zones par l'Administration portuaire Vancouver Fraser, ce processus est toujours en cours. Il s'agit d'un processus très solide qui reflète le caractère et les activités traditionnelles des groupes autochtones dans ces eaux. Cela comprend des discussions sur leur participation et la façon dont ces zones de mouillage seront gérées à l'avenir.

Nous sommes très conscients de nos obligations en vertu de la Loi sur la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones ainsi que de celles des groupes autochtones concernés dans le sud des îles Gulf.

• (2115)

Le président: Je vais céder la parole à Mme May, qui a été très patiente. Je vous redonnerai ensuite la parole, madame Murray.

Allez-y, madame May.

Mme Elizabeth May: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier chaleureusement Joyce Murray de ses observations.

Je me souviens d'avoir été tellement choquée d'apprendre qu'il n'y avait pas eu de consultation. Il y a quatre Premières Nations dans la circonscription que je représente et de nombreuses Premières Nations dans l'ensemble du territoire, et aucune d'entre elles n'a été consultée par l'Administration portuaire Vancouver Fraser au sujet de l'utilisation des eaux d'une manière qui a perturbé les activités traditionnelles de ces nations autochtones, qui font généralement partie d'un groupe appelé les nations salish du littoral.

Je veux simplement intervenir pour dire que nous serions très reconnaissants que quelqu'un modifie l'amendement dans le sens proposé par Mme Murray, et que si on n'utilise pas le libellé de mon amendement — à savoir que les zones de mouillage doivent avoir été approuvées par une Première Nation —, qu'il y ait au moins une vérification que les Premières Nations ont été adéquatement consultées avant l'établissement des zones de mouillage.

C'est une question très importante qui, comme vous pouvez l'imaginer, suscite beaucoup de colère chez les Premières Nations locales parce qu'elles n'ont jamais été consultées et que...

Je suis reconnaissante que l'on ait modifié l'objet de la loi — c'est vrai —, mais on lui donnerait ainsi une plus grande efficacité.

Merci.

Le président: Merci, madame May.

Êtes-vous d'accord, madame Murray, pour que je cède la parole à M. Strahl, pour que tout le monde ait la chance d'intervenir?

Monsieur Strahl, vous avez la parole.

M. Mark Strahl: Je pense que la question de la consultation des Autochtones ou même d'un accord autochtone pour l'utilisation d'une zone de mouillage est très différente de celle de l'établissement de nouvelles zones de mouillage.

Mme May vient de parler d'« établissement », mais son amendement parle de « recours au mouillage ».

J'aimerais que les témoins nous disent depuis combien d'années les zones de mouillage sont en place, en particulier dans le sud des îles Gulf. Vous pouvez même me donner une approximation... Elles n'ont pas été créées au cours des dernières années. Ai-je raison de penser cela?

Mme Sonya Read: Je dirais que la plupart des zones de mouillage n'ont pas été officiellement créées. Le droit de la navigation en vertu de la common law prévoit que les navires peuvent mouiller dans des endroits sûrs.

D'après ce que je comprends, les zones de mouillage ont été établies en vertu de la pratique et des droits découlant de la common law depuis de nombreuses années, dans certains cas probablement depuis les années 1600 ou 1700 — essentiellement, depuis que des navires fréquentent le sud des îles Gulf. À ma connaissance, certaines de ces zones de mouillage sont utilisées depuis très longtemps.

M. Mark Strahl: En tant que Britanno-Colombien, je comprends l'importance de travailler avec les nations autochtones pour trouver une façon de collaborer et je vois que la consultation est très importante. Il y a une obligation de consulter, et nous sommes tous d'accord là-dessus. Cependant, je pense que cela risque de causer beaucoup de confusion et de l'incertitude dans l'environnement maritime.

Toute la région est maintenant appelée la mer des Salish. Je ne comprends pas très bien ce que signifie dans cet amendement « les eaux relevant d'un gouvernement autochtone ». Dans bien des cas, il y aurait des revendications ou des revendications qui se chevauchent, ou peut-être... À mon avis, cela créerait plus d'incertitude que tout ce qui a été envisagé concernant les zones de mouillage, et cela n'assurerait pas la fiabilité et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

Je pense que tous les membres du Comité ont un engagement à l'égard de la réconciliation et de la consultation avec les Autochtones, mais je pense que ce libellé est trop général et causerait trop d'incertitude.

• (2120)

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Madame Murray, vous avez la parole.

L'hon. Joyce Murray: Je pense que nous avons ici une excellente conversation. J'ai entendu Mme Read parler des choses qui se font déjà. Il s'agit de rendre explicite l'obligation que ces choses soient faites.

Je me demande s'il n'y aurait pas moyen d'avoir un sous-amendement qui ne créerait pas toute une nouvelle série d'obstacles potentiels à l'utilisation efficace et efficiente du port et de la chaîne d'approvisionnement, et qui énoncerait explicitement l'obligation de faire ce que nous faisons déjà et ce, de façon cohérente.

Le président: Je vais céder la parole à n'importe lequel de nos témoins qui veulent essayer de répondre.

Mme Sonya Read: Je pense qu'il faudrait d'abord examiner l'amendement proposé et y réfléchir. Je ne peux pas répondre tout de suite.

Le président: Merci, madame Read.

Chers collègues, sommes-nous prêts à voter sur l'amendement PV-4?

(L'amendement est rejeté par 9 voix contre 2. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous passons à l'amendement PV-5.

Mme Elizabeth May: Merci, monsieur le président.

C'est un amendement très important, qui se rapproche beaucoup... Je ne sais pas s'il y a des conseils au sujet de l'amendement BQ-5 et s'il y a un conflit — et si vous pouvez toujours examiner l'amendement BQ-5 si celui-ci est adopté.

Je ne sais pas si cela vaut la peine d'être examiné maintenant ou si je devrais parler de mon amendement. J'aimerais avoir votre avis à ce sujet, monsieur le président ou madame la greffière.

Le président: Je vais demander l'avis de la greffière, madame May.

Nous allons laisser le Comité poursuivre.

Voulez-vous que je vous cède la parole, madame May?

Mme Elizabeth May: Merci.

Je vais parler de l'amendement PV-5, puis de ce que fait le Comité.

Soit dit en passant, c'est presque incroyable, alors je ne peux m'empêcher de dire à mes collègues autour de la table que je suis

au salon des départs d'Air Canada pour un vol à destination de Dubaï pour la COP28. Je ne devrais plus être ici, mais le vol a été retardé. Je suis très soulagée que M. Morrice, qui était présent dans sa circonscription ce soir, ait pu se précipiter ici.

Quoi qu'il en soit, encore une fois, cet amendement vise à faire en sorte que, parce que nous voulons que le ministre ait le pouvoir de prendre des règlements concernant des aspects de la gestion du trafic maritime dans le port, le projet de loi lui demande de veiller à ce que ces règlements interdisent « le chargement et le déchargement de charbon utilisé pour produire de l'électricité des navires qui se trouvent dans un port ». Dans les engagements précédents que le gouvernement a pris, on parlait d'interdire l'expédition de charbon thermique à partir de ce port.

Il est très ironique, et je le souligne entre parenthèses, que les expéditions de charbon du port de Vancouver soient des expéditions de charbon des États-Unis, parce que, le long de la côte ouest des États-Unis, l'expédition de charbon thermique a été interdite par les gouvernements des États préoccupés par les changements climatiques, et le charbon américain est détourné vers les ports canadiens.

Il s'agit d'un amendement extrêmement important pour la gestion des zones de mouillage, car il réduira considérablement la pression sur l'expédition en vrac des produits. Il sera plus facile d'expédier plus efficacement les céréales des Prairies à destination et en provenance du port de Vancouver si nous éliminons l'un des deux plus importants... Eh bien, il y a deux types de produits en vrac qui créent des problèmes de mouillage, ainsi que des arriérés et des inefficacités dans les chaînes d'approvisionnement. Il y a d'abord la mauvaise gestion de l'expédition des céréales, qui nuit, comme je l'ai déjà mentionné, aux agriculteurs des Prairies, qui sont désavantagés par l'inefficacité de leur chargement et de leur déchargement dans le port de Vancouver.

Cette mesure aiderait les agriculteurs des Prairies, améliorerait le climat et l'environnement dans les zones marines du sud des îles Gulf et le long de la côte de la Colombie-Britannique, et elle remplirait une promesse électorale faite précédemment.

J'espère que vous allez adopter le PV-5 pour éliminer ce produit d'exportation.

Merci.

• (2125)

Le président: Merci, madame May.

Je vais céder la parole à M. Badawey pour qu'il nous fasse part de ses premières réflexions.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Je dirai — et Mme May y a fait allusion tout à l'heure — que nous appuyons l'intention de cet amendement. L'amendement ne nous déplaît pas, mais nous préférons l'amendement BQ-5, qui est plus précis.

Vous avez demandé tout à l'heure s'il fallait adopter l'un ou l'autre. Dans notre cas, oui, ce serait l'un ou l'autre, et nous appuyons l'amendement BQ-5 simplement parce qu'il figure dans la lettre de mandat du ministre de l'Environnement Guilbeault. La lettre de mandat fait référence à ce dont il est question dans l'amendement BQ-5. Les messages sous-jacents sont, bien sûr, que notre gouvernement croit que les changements climatiques sont réels et que nous devons nous attaquer à la crise climatique en faisant la transition vers des sources d'énergie plus propres et plus vertes. L'amendement BQ-5 proposé par le Bloc est conforme à l'engagement de notre gouvernement d'éliminer progressivement les exportations de charbon thermique et de passer à une énergie plus propre et plus verte, tout en protégeant davantage l'environnement que nous chérissons, d'un océan à l'autre, pour un avenir plus sain et plus sûr.

Encore une fois, pour que ce soit bien clair, monsieur le président, nous appuyons l'intention de Mme May, mais nous sommes d'avis que l'amendement BQ-5 va un peu plus loin dans cette intention et s'aligne sur l'orientation que prend le gouvernement.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

[Français]

Y a-t-il d'autres questions ou commentaires?

[Traduction]

Comme il n'y a pas d'autres commentaires, nous allons mettre l'amendement PV-5 aux voix.

(L'amendement est rejeté par 10 voix contre 1. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Merci, madame la greffière.

Chers collègues, c'était une bonne journée de travail.

[Français]

Je vous remercie sincèrement de votre travail ce soir.

[Traduction]

Je remercie encore une fois nos témoins de leur présence. Vous avez eu le plaisir, chers témoins, de revenir...

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Monsieur le président, il reste une minute. Aurions-nous le temps de voter l'amendement BQ-5?

Le président: Nous pourrions commencer, mais je pense que cette discussion prendrait pas mal plus qu'une minute. C'est du moins ce que j'ai compris.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: D'accord.

[Traduction]

Le président: La discussion concernant l'amendement BQ-5 durera beaucoup plus longtemps qu'une minute, chers collègues, et dépassera peut-être de beaucoup les 10 ou 15 minutes. Êtes-vous d'accord pour lever la séance, chers collègues?

Des députés: D'accord.

Le président: La séance est levée.

[Français]

Merci à tous. Bonne soirée.

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>