



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 012 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 7 février 2008

—
Président

M. Mervin Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

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

Le jeudi 7 février 2008

•(1115)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour tout le monde. Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à notre ordre de renvoi du mardi 4 décembre 2007, nous étudions le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence.

Nous avons parmi nous aujourd'hui Emile Di Sanza, Janet Kavanagh, Guylaine Roy et Ekaterina Ohandjanian.

Nous allons effectuer l'étude article par article. Si vous me le permettez, je commencerai par vous demander ce que nous devons faire. Vous avez tous le recueil des articles et des amendements dans l'ordre établi. Si vous le voulez, nous pourrions regrouper les articles autour de chaque amendement et nous alors parler en détail des amendements. Si cela vous convient, c'est ainsi que nous allons procéder.

Eh bien, puisque vous êtes d'accord, est-ce que les articles 1 à 4 inclusivement sont adoptés?

(Les articles 1 à 4 inclusivement sont adoptés.)

(Article 5.)

Le président: Nous passons à présent à l'article 5 qui est l'amendement NPD-1 en page 1.

Monsieur Masse, vous avez la parole.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Cet amendement est destiné à conférer un certain équilibre et, nous l'espérons, à améliorer les relations entre les autorités portuaires dans certaines régions qui éprouvent des difficultés. Nous avons tous entendu des témoignages indiquant que les personnes nommées par les municipalités au sein des une autorité portuaire — peu importe où, avec le gouvernement fédéral — finissent par accorder toute leur loyauté à l'autorité portuaire. J'espère que, grâce à cet amendement, nous nommerons de préférence des personnes de terrain qui comprennent les enjeux et qui y soient sensibilisées. Cependant, des témoins nous ont dit que les personnes nommées dans les autorités portuaires se préoccupent surtout d'administrer le port.

J'estime qu'en éliminant le poids politique de certaines nominations et en ouvrant la porte aux gens des régions, il nous sera possible de désamorcer d'éventuels problèmes entre les municipalités et les administrations portuaires.

Cette motion est donc destinée à conférer un meilleur équilibre et, nous l'espérons, à éviter d'éventuels problèmes, de même qu'à s'assurer qu'on tiendra davantage compte du point de vue des régions dans l'administration des ports. Plusieurs ports ont une mission nationale — ceux de Halifax, de Montréal et de Vancouver — mais

j'estime qu'il y a suffisamment de gens de terrain qui comprennent assez bien les problématiques pour que les conseils d'administration profitent de leurs compétences. La nomination de telles personnes issues des collectivités permettra, au final, d'améliorer la situation.

Voilà donc ce qui explique cet amendement et j'espère que les députés y apporteront leur appui.

Le président: Merci.

On me dit que je dois d'indiquer au député, ce que je suis prêt à faire, que cet amendement n'est pas admissible parce qu'il va au-delà de la portée du projet de loi.

Les articles 5 à 13 sont-ils adoptés?

(Les articles 5 à 13 inclusivement sont adoptés.)

(Article 14.)

Le président: Nous passons à l'article 14. Il s'agit de l'amendement G-1 qui est en page 2.

C'est à vous, monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, cet amendement apporte une correction de forme à l'anglais. Il s'agit de remplacer le mot « and » par « or » afin de bien indiquer que chaque alinéa est indépendant et qu'il énonce des exceptions distinctes à l'interdiction qui est faite. Cela concerne l'autorité portuaire de Vancouver et je m'en suis entretenu plus tôt aujourd'hui avec M. Bell.

(L'amendement est adopté.)

(L'article 14 modifié est adopté.)

(Les articles 15 et 16 sont adoptés.)

(Article 17.)

Le président: Nous en sommes à présent à l'article 17 avec l'amendement NPD-2, qui est en page 4.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Cet amendement est destiné à marquer la part qu'il convient de faire entre les activités de base des autorités portuaires et leurs activités parallèles. La Loi maritime du Canada dispose qu'en principe les autorités portuaires doivent assurer l'acheminement des marchandises dans le cadre d'activités maritimes.

Nous avons vu — à Toronto, par exemple, avec la compagnie aérienne Porter — que cela peut occasionner certaines difficultés. Et puis, ailleurs au pays on a également constaté que ce genre de situations crée des problèmes. Avec cet amendement, nous précisons que ces activités ne feraient pas partie intégrante de l'activité fondamentale de l'autorité portuaire et qu'elle devrait être réalisées à part. Elle ne serait pas complètement éliminée, mais elle ne pourrait pas être entreprise dans le cadre des activités normales d'une autorité portuaire. Je le rappelle, l'activité fondamentale d'une autorité portuaire est le transport maritime de marchandises.

Le président: Des réactions?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je me demande si vous avez eu l'occasion de jeter un coup d'oeil sur les alinéas 28(2)a) et b) de la loi. La lecture de votre amendement en regard de ces dispositions m'amène à penser que nous risquons de semer la confusion, parce que ces alinéas précisent déjà le genre d'entreprises auxquelles les autorités portuaires peuvent se livrer. Personnellement, je dirais que votre amendement fait double emploi, sauf évidemment si vous voulez modifier l'article au complet.

La disposition que vous proposez risquerait de compromettre très sérieusement les activités que certains ports ont déjà entreprises, y compris celles qui peuvent être intéressantes à la fois pour les ports et pour les municipalités. Par exemple, l'autorité portuaire de Québec a déjà entrepris, entre autres choses, certaines activités dans le cadre du 400^e anniversaire de la ville. Je crois savoir aussi que l'autorité portuaire de Saint John collabore parfois avec la municipalité. Votre amendement éliminerait ces possibilités.

• (1120)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): C'est la question que je souhaite poser à M. Di Sanza.

Dans la loi actuelle, rien n'empêcherait les administrations portuaires de créer des équipements dont pourrait se servir la communauté à des fins autres que le transport de passagers. Est-ce exact?

M. Emile Di Sanza (directeur général, Politique maritime, ministère des Transports): Avez-vous des exemples précis? Par exemple, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a dit qu'elle avait mis en place des équipements pouvant faciliter le transport à l'extérieur du port. On a d'autres exemples. L'autorité portuaire de Québec a aussi mis en place certains équipements dont bénéficient la communauté entière, c'est vrai.

M. Mario Laframboise: Parfait. C'est pourquoi nous serons contre cela. C'est déjà permis, déjà fait, et la communauté l'a déjà demandé dans certains endroits.

M. Emile Di Sanza: De fait, la loi comporte déjà certains éléments à cet égard.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Cela n'empêcherait pas les partenariats. On précise ici que l'autorité portuaire ne peut, à elle seule, se lancer dans ce genre d'activités, mais rien n'empêche d'autres de le faire et de conclure une entente avec l'autorité portuaire. Il s'agit d'une disposition prohibitive empêchant l'autorité portuaire d'être propriétaire de toute forme d'entreprise parallèle.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le président, je me demande si notre Comité doit se lancer dans des débats ayant pour objet de prescrire, par voie de législation, ce que peuvent faire les autorités portuaires. J'ai l'impression que nous nous lançons dans un travail de redéfinition des lettres patentes.

Je n'ai pas manqué de remarquer que M. Masse a précisé que rien n'empêcherait ces autorités de conclure des partenariats avec d'autres instances, partenariats qui leur seraient mutuellement bénéfiques. Je n'ai pas l'impression que nous pouvons légiférer les activités qui pourraient présenter un avantage mutuel ou réciproque, parce que la définition évolue dans le temps.

Telle qu'elle se présente actuellement, la loi donne la possibilité aux autorités — d'ailleurs comme certaines autorités portuaires nous l'ont indiqué, la loi les incite même à entreprendre d'autres activités. Un exemple classique de ce cas de figure est bien sûr celui du Lower Mainland de Vancouver qui compte trois autorités portuaires dont on a pu penser, à un moment donné, qu'elles se livraient mutuellement concurrence. Toutefois, elles sont venues nous demander la possibilité de se regrouper dans le respect de la loi parce qu'elles y voyaient des avantages réciproques, de même que pour la municipalité ou les municipalités voisines.

Ces gens-là ne sont pas venus nous dire qu'il fallait leur imposer de nouvelles restrictions. Ils nous ont dit qu'ils voulaient qu'on redéfinisse leurs lettres patentes. Ils nous ont simplement dit qu'ils voulaient se conformer à la loi et qu'il fallait leur permettre de faire leurs affaires.

Tel était, selon moi, l'intention du législateur à l'origine. C'est pour cela que nous sommes d'accord avec ce genre d'initiative. J'estime que votre amendement va au-delà de l'intention initiale du législateur. Je ne sais pas si vous avez déclaré cet amendement recevable, mais j'ai du mal à croire qu'il puisse l'être au regard de la loi. Cependant, c'est à vous de décider.

Je ne pense personnellement pas que nous allons appuyer cet amendement.

Le président: Je l'ai déclaré recevable et c'est pour cela que nous en débattons.

D'autres commentaires?

(L'amendement est rejeté.)

(Les articles 17 à 21 inclusivement sont adoptés.)

• (1125)

Le président: Nous passons maintenant au nouvel article proposé par le NPD sous la forme de l'amendement NPD-3 en page 5.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Nous soumettons cet amendement afin de responsabiliser davantage nos ports. Cette loi ouvre la possibilité aux ports, grands et petits, d'emprunter sur le court ou le long terme de très importantes sommes d'argent qui pourraient se chiffrer en milliards de dollars. Des témoins sont venus nous dire qu'il fallait investir de telles sommes pour moderniser nos installations portuaires.

En outre, les autorités portuaires auraient accès à au moins un des programmes de financement du gouvernement, soit le Fonds sur l'infrastructure frontalière du ministère des Transports.

Nous demandons ici que le Vérificateur général du Canada ait la possibilité d'effectuer une vérification des autorités portuaires. Cela ne revient pas à dire que celle-ci se fera automatiquement, mais notre amendement prévoit que le Vérificateur général ait la possibilité d'examiner les pratiques commerciales des autorités portuaires, surtout qu'elles vont de plus en plus demander à bénéficier de fonds publics. Je soupçonne par ailleurs que nous n'avons pas encore vu tous les programmes sur lesquels le gouvernement est en train de travailler. Ces programmes seront évidemment soumis aux vérifications du Vérificateur général. J'estime que la meilleure stratégie consiste ici à soumettre a priori toutes les autorités portuaires aux vérifications du Vérificateur général, afin que celles-ci ne soient pas effectuées à la petite semaine.

Voilà donc qui explique cet amendement. J'estime que celui-ci améliorera la reddition de comptes dans le cas des autorités portuaires et la confiance que nous pourrions avoir envers elles, surtout quand on songe à tous les problèmes de sécurité concernant les ports et au fait que ces derniers concluront des partenariats avec des tierces parties. Les vérifications seront effectuées par le Bureau du vérificateur général, de façon tout à fait raisonnable, et par le truchement du gouvernement du Canada. Voilà donc ce qui nous a poussés à soumettre cet amendement.

Le président: Merci, monsieur Masse.

Je dois également décréter que cet amendement est irrecevable, parce qu'il vise à modifier l'article 43 de la Loi maritime du Canada qui, elle, n'est pas concernée par le projet de loi 23. Cet amendement est donc irrecevable.

Cela nous amène à l'article 22.

(Article 22.)

Le président: Nous avons à ce sujet l'amendement NPD-4, page 6.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Cet amendement également est destiné à améliorer les relations entre les ports et les municipalités. Il vise à s'assurer qu'en cas de changement de vocation des sols, surtout que les ports peuvent maintenant accorder des baux de 99 ans pour leur propriété, pour tout usage autre que des projets de condominium... Les pratiques d'utilisation des sols vont changer en ce qui concerne les ports, mais cela aura également une répercussion sur les propriétaires privés de terrains voisins de même, éventuellement, sur les terrains municipaux.

Il est question de favoriser la collaboration entre les différentes parties et l'on peut espérer que celles-ci puissent s'entendre au sujet de plans d'utilisation des sols, faire des compromis et régler les problèmes qui se poseront, qu'ils soient d'ordre environnemental ou de planification. Comme nous l'avons vu, les problèmes peuvent être d'ordre multiple. Cette loi ouvre tout un éventail d'utilisations possibles des sols qui sont nouvelles dans les secteurs concernés.

Cet amendement a pour objet de s'assurer que les projets seront réalisés en collaboration entre les autorités portuaires, les municipalités et les provinces.

Le président: Merci, monsieur Masse.

Encore une fois, je me dois de déclarer que cet amendement est irrecevable, puisqu'il va à l'encontre des principes du projet de loi.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je veux bien qu'il soit jugé recevable, mais la raison que vous me donnez n'est pas la raison pour laquelle nous l'aurions jugé non recevable.

[Traduction]

Le président: Excusez-moi, monsieur Laframboise, mais nous ne pouvons pas débattre de cet amendement, puisque je l'ai déclaré irrecevable.

[Français]

M. Mario Laframboise: Avez-vous un avis, monsieur le président? Vous n'êtes pas roi et maître. Avez-vous un avis du légiste de la Chambre? Peut-on le déposer?

• (1130)

[Traduction]

Le président: Oui, j'en ai un. Je peux, soit vous le communiquer ou vous le lire en anglais. Je peux vous passer le français. Préférez-vous que je vous donne ce document ou voulez-vous que je le lise?

Je vais vous le lire. Il dit essentiellement ceci: « Un amendement à un projet de loi renvoyé à un comité après la deuxième lecture est irrecevable s'il en dépasse la portée et le principe ». Je suis d'avis que le dépôt de ce cadre de consentement est contraire aux principes du projet de loi C-23 et qu'il est donc irrecevable.

[Français]

M. Mario Laframboise: Allez-vous nous faire parvenir, dans les deux langues officielles, l'avis du légiste?

[Traduction]

Le président: Oui.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Je voudrais avoir une précision. Est-ce la décision de la présidence?

Le président: Tout à fait et vous pouvez la contester si vous le voulez.

M. Brian Masse: Nous connaissons le résultat d'avance, mais je voulais qu'il soit précisé pour mémoire que cette décision est celle de la présidence, qu'elle est discrétionnaire.

Le président: Tout à fait.

M. Brian Masse: Merci.

(Les articles 22 à 26 inclusivement sont adoptés.)

Le président: Nous allons passer à l'article 26.1 qui est un nouvel article, le NPD-5, à la page 7.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci encore une fois, monsieur le président.

Il s'agit de la version édulcorée de l'amendement précédent qui a été déclaré irrecevable; celui-ci exige de l'autorité portuaire qu'elle consulte la municipalité mentionnée dans ses lettres patentes pour élaborer ses plans d'utilisation des sols.

Je ne vais pas répéter ce que j'ai déjà dit, mais notre intention est de proposer un système de règlement des conflits qui pourrait surgir en vertu de cette loi, au sujet de l'utilisation des sols, qu'il s'agisse de questions environnementales ou de protection des propriétés voisines. Voilà donc pourquoi nous réclamons cet amendement.

Le président: Merci, monsieur Masse.

Encore une fois, je dois décréter que cet amendement est irrecevable puisque l'article 23 de la Loi maritime du Canada n'est pas modifié par le projet de loi C-23. Il est donc inapproprié de proposer un tel amendement.

(Les articles 27 à 32 inclusivement sont adoptés.)

(Article 33.)

• (1135)

Le président: Nous passons à l'amendement NPD-6, page 8.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Nous recommandons ici de modifier deux articles relatifs à la sécurité nationale et aux administrations portuaires.

Le premier paragraphe demande que le ministre de la Sécurité publique ait la possibilité d'effectuer une vérification de sécurité dans les ports. Nous avons formulé cet amendement après avoir examiné la situation de différents ports aux États-Unis et avoir recueilli leurs suggestions. De plus, il y a, là aussi, des problèmes liés à l'utilisation des sols, puisque des ententes peuvent être conclues avec des tierces parties; le second paragraphe impose aux autorités portuaires de respecter la Loi sur Investissement Canada.

Le gouvernement du Canada a déjà indiqué qu'il allait, dans le cadre de cette loi, préciser les règles relatives aux investissements étrangers. Avec ces deux amendements, nous recommandons, premièrement, que le ministre de la Sécurité publique ait la possibilité de conduire un examen de la sécurité dans les ports. Comme nous avons essentiellement imposé aux ports de se départir de leur service policier et que rien n'est normalisé, différents ports ont conclu différentes ententes avec des organisations de sécurité locales et certains engagent des agents de police municipaux. Cette disposition donnera au moins l'occasion au ministre de la Sécurité publique d'analyser la situation des différents ports et de déterminer s'ils ont adopté des mesures de sécurité suffisantes.

Nous avons appris, à la faveur de témoignages recueillis par d'autres comités, d'après ce que les gens disent en général, mais aussi d'après ce qu'a déclaré l'ASFC que les conteneurs et le fret qui rentrent dans le port sont désormais soumis à un examen moins scrupuleux. Cela ne va pas sans conséquence sur tout ce qui touche à la sécurité publique, qu'il s'agisse de marchandises ou autres.

Pas plus tard que hier soir, le comité multipartite de la propriété intellectuelle s'est réuni avec des représentants de la Chambre de commerce et des manufacturiers et exportateurs pour précisément parler de cette question. Les participants se sont inquiétés du fait que différents types de marchandises pénètrent dans les ports canadiens sans avoir fait l'objet d'un examen approprié. Il est de notoriété publique que l'ASFC ne dispose actuellement pas des ressources nécessaires pour s'occuper de cela.

Il est important de donner la possibilité au ministre d'effectuer ce genre de vérification, parce que cela permettra de calmer certaines craintes et d'analyser les choses comme il se doit, surtout au vu de l'examen dont nous faisons l'objet de la part de notre voisin américain. Nous savons que la frontière avec les États-Unis va s'imperméabiliser de plus en plus si nous ne changeons pas les choses dans la façon dont nos ports sont exploités afin de répondre aux besoins de l'heure sur le plan de la sécurité. Encore une fois, nous estimons que le ministre de la Sécurité publique dispose des instruments appropriés pour être en mesure d'assurer ce genre de contrôle, pour effectuer des vérifications et pour faire des recommandations sur la façon de régler les problèmes constatés.

Deuxièmement, pour conclure en vous parlant de la Loi sur Investissement Canada, nous recommandons l'adoption de cet article — et rien ne nous empêche de l'ajouter dans le projet de loi, même si le gouvernement est en train d'examiner la Loi sur Investissement Canada — parce qu'on a vu que des gouvernements non-démocratiques ont acheté des entreprises canadiennes. Récemment aux États-Unis, on a vu les problèmes qu'avait occasionné l'achat de leurs ports par des intérêts étrangers et toute la question relative à Dubaï.

Le niveau de contrôle proposé aurait un effet rassurant surtout en cas de problèmes relatifs à la sécurité nationale. Nous donnerions au gouvernement les outils dont il a besoin pour exercer ce genre de contrôle, sous l'égide de la Chambre des communes.

Le président: Merci, monsieur Masse.

Comme cet amendement fait beaucoup parler, je vais permettre la tenue d'un débat ainsi qu'un vote.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: C'était la question que je voulais vous poser. Je suis surpris qu'il soit recevable.

Je vous fais respectueusement remarquer que la Loi maritime du Canada concerne la politique économique et qu'il est ici question de sécurité, aspect qui est déjà visé par le Règlement sur la sûreté du transport maritime qui découle, comme on le sait, de la Loi sur la sûreté du transport maritime. Cet amendement occasionnerait, pour le moins, un dédoublement.

Je vais vous donner quelques exemples, monsieur Masse. L'article 351 du Règlement — et je remercie le ministère pour cela — impose la tenue de vérifications annuelles des installations portuaires ainsi que la production d'un plan de sécurité énonçant les procédures de sûreté pour chaque niveau de sécurité maritime, la surveillance continue des installations maritimes et des approches terrestres et maritimes, de même que le maintien de zones à accès restreint dans les installations maritimes et à bord des bâtiments qui accostent à ces installations.

Le Règlement exige également que le ministre effectue des évaluations de sécurité portant sur les menaces, les types d'incidents en matière de sécurité et d'autres éléments, surtout en ce qui concerne la propriété étrangère. Dès qu'un changement se produit à son niveau, l'exploitant doit obtenir une nouvelle déclaration de conformité auprès de Transports Canada qui revoit alors l'évaluation de sécurité et le plan de sécurité.

Tout cela est déjà prévu dans la loi. Pour être honnête avec vous, monsieur le président, je ne comprends pas pourquoi cet amendement ne serait pas déclaré irrecevable parce que, je vous le dis franchement, j'estime qu'il est tout à fait inapproprié.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Il serait peut-être utile pour les membres du comité... J'apprécie l'intervention du secrétaire parlementaire, mais j'estime qu'il y a place pour cette disposition dans ce projet de loi et que celle-ci permettrait d'améliorer la sécurité nationale, surtout compte tenu de l'augmentation du niveau d'activité de nos ports, que ce soit sous la forme du volume de marchandises en transit ou des investissements privés, étrangers ou publics. Dans tous les cas, on parle de plus d'argent.

Je vais vous donner un renseignement qui vous sera peut-être utile. Le groupe de travail de l'autorité portuaire de New York et du New Jersey s'est penché sur la situation et a formulé des recommandations semblables au gouvernement fédéral américain, après quoi des politiques de sécurité nationale ont été mises en place. Je sais que le gouvernement envisage, en juin 2008, de s'attaquer à la question des investissements étrangers et, encore une fois, j'espère qu'afin de favoriser les contrôles en question, notre comité adoptera ces recommandations.

Je le rappelle, les États-Unis et les ports américains sont en train d'examiner la question. Des recommandations ont déjà été faites pour que les ports américains soient soumis à ce genre de contrôles, à un examen plus scrupuleux. Comme on le voit, le mouvement est amorcé aux États-Unis et cet amendement nous aiderait auprès de nos voisins américains.

Le président: Merci.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: J'aimerais que les fonctionnaires nous apportent quelques précisions. Sauf le respect que j'ai pour tous ceux et toutes celles qui se préoccupent de sécurité aux États-Unis — et je ne le suis pas moins qu'eux — je ne m'étonne pas que cette question fasse l'objet d'autant d'attention. Après tout, la sécurité et la paranoïa qui l'entoure, paranoïa essentiellement dirigée contre nous, ont donné naissance à une vaste industrie.

J'aimerais qu'un des fonctionnaires présents, n'importe lequel, éventuellement M. Di Sanza, m'explique une chose. L'amendement proposé à l'article 61 — en fait le paragraphe 61(1) qui est proposé — dit que « les administrations portuaires sont tenues de prendre les mesures nécessaires » et se conclut ainsi: « notamment en faisant faire chaque année une vérification de la sécurité par le ministère de la Sécurité publique ». Cette obligation imposée à une autorité portuaire de contraindre un ministre responsable de notre ministère à s'acquitter de certaines fonctions est-elle compatible avec cette loi?

•(1140)

M. Emile Di Sanza: Je vais, à cet égard, demander à notre conseillère juridique de vous répondre.

Mme Ekaterina Ohandjanian (conseillère juridique, Justice Canada): Si l'on s'appuie sur la politique en matière de sécurité nationale et qu'on part du principe que le premier ministre a clairement établi la différence entre ce que doivent être les responsabilités du ministre de la Sécurité publique et celles du ministre des Transports, et qu'il a, ce faisant, fait inscrire dans la Loi sur la sécurité dans les transports maritimes tout ce qui concerne la sécurité dans ce mode de transport en traitant la sûreté nationale de façon distincte, il n'apparaît pas cohérent de rassembler ces deux dimensions dans ce texte de loi. Cela ne semble pas être compatible avec la politique gouvernementale relative à la sécurité nationale.

L'hon. Joseph Volpe: D'accord. Comme je ne suis pas avocat, je vais reprendre ce que vous avez dit pour être bien certain de l'avoir compris. Le personnel du ministère des Transports — c'est-à-dire les collaborateurs du ministre — ne sont pas en mesure, pour réaliser certaines choses à leur niveau, de superviser la façon dont le ministre d'un autre ministère s'acquitte de ses responsabilités.

Mme Ekaterina Ohandjanian: Oui, dans un certain sens. En outre, la Loi sur la sécurité dans les transports maritimes et le Règlement qui en découle traitent déjà de ce cas de figure. Cette question est donc déjà traitée dans la Loi sur la sécurité dans le

transport maritime. Des vérifications annuelles sont prévues conformément à ce que précise le règlement.

Je ne suis pas certaine de la façon dont nous pourrions reproduire ce régime ni des répercussions qu'il aura sur les plans politique et juridique. Si les deux ministres sont responsables, comment fera-t-on la part entre leurs responsabilités opérationnelles et leurs responsabilités légales?

L'hon. Joseph Volpe: Je comprends bien et je tiens à m'assurer que nous n'allons pas faire fausse route. Je me demande si le message que je lis dans ce texte sera bien compris.

À la façon dont je lis ce texte, je comprends qu'une autorité portuaire donnée, par exemple le nouveau port de Vancouver, devrait s'assurer que le ministre de la Sécurité nationale effectue une vérification de sécurité annuelle de ces installations avant de pouvoir faire quoi que ce soit. Et si le ministre de la Sécurité nationale, par le truchement de ses fonctionnaires, devait ne pas honorer cette requête, quelle sanction serait alors éventuellement imposée à l'autorité portuaire qui n'aurait pas veillé à ce que le ministre de la Sécurité nationale s'acquitte de ses responsabilités en la matière?

M. Emile Di Sanza: Je vais demander à Laureen Kinney, directrice générale de la Sécurité maritime à Transports Canada, de vous répondre.

Mme Laureen Kinney (directrice, Sûreté maritime, ministère des Transports): Merci. Je vais répondre en partie à votre question et notre conseillère juridique ajoutera peut-être un mot ensuite.

Il y a quelques distinctions intéressantes qu'il convient peut-être de faire sur le plan terminologique. Le ministre des Transports peut effectivement exiger que les autorités portuaires effectuent des vérifications annuelles ou ponctuelles et il est investi du pouvoir nécessaire pour diligenter lui-même ces évaluations. Ainsi, par le biais des pouvoirs qu'il délègue et des inspecteurs de mon groupe, le ministre effectue les évaluations en question en vue de juger de la qualité globale des opérations.

Les résultats des vérifications de sécurité effectués par les autorités portuaires peuvent déboucher sur une modification de leur certificat de sécurité. Ces résultats sont en effet examinés par les employés délégués du ministre des Transport qui peuvent décréter un changement au certificat de sécurité.

Pour conclure sur ce point, comme l'a dit tout à l'heure le secrétaire parlementaire, les raisons à l'origine des vérifications ponctuelles et la réalisation des vérifications annuelles par les autorités portuaires sont contrôlées et supervisées, et les résultats sont évalués par le ministre des Transports. La vérification peut être déclenchée à la faveur d'un transfert de propriété exigeant une évaluation de sécurité complète par le ministre des Transports.

Les fonctions touchant à la sécurité sont donc exécutées. Je pense que vous vouliez souligner la difficulté qu'il y aurait de contraindre un port à veiller à ce que le ministre de la Sécurité publique s'acquitte de ce genre de fonction.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Le président: Avant de céder la parole à M. Laframboise, je tiens à préciser, pour la transcription, que Valérie Devlin et M^{me} Kinney, qui vient de répondre à la dernière question, se sont jointes au groupe des fonctionnaires.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Si je comprends bien, l'amendement proposé par mon collègue a pour but de confier cette vérification au ministère de la Sécurité publique plutôt que de faire ce que Transports Canada fait présentement. Est-ce exact?

• (1145)

Mme Ekaterina Ohandjanian: Pas nécessairement, parce que cette disposition ne dépasse pas la portée et la force de la Loi sur la sûreté du transport maritime. Cela ne modifie pas la portée de la loi; ça ajoute quelque chose.

M. Mario Laframboise: Donc, ce serait une deuxième vérification.

Mme Ekaterina Ohandjanian: C'est ça. On se demande de quelle façon cela pourrait fonctionner alors que la Loi sur la sûreté du transport maritime traite déjà de ce sujet.

M. Mario Laframboise: Sauf que ce ne serait pas contraire à la loi de le faire. Cela ne ferait qu'ajouter une vérification supplémentaire. Est-ce exact?

Mme Ekaterina Ohandjanian: Ce n'est pas clair. Ma collègue pourrait peut-être répondre.

Mme Laureen Kinney: Il y a des questions de politiques pour l'administration et il y a des précisions sur le fait que l'administration du port devrait faire une demande au ministre de la Santé pour fonctionner comme c'est expliqué ici. Vraiment, je pense que ce serait difficile de le faire dans le cadre de la loi, mais de plus, le fait d'avoir les deux responsabilités serait aussi difficile pour l'administration.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

Une toute petite chose. Je remarque que, dans la version anglaise du premier amendement proposé, il est indiqué « including having an annual security audit performed the Minister of Public Safety ». Je suppose qu'il faudrait ajouter ici le mot « by ». La version française, elle, est correcte.

Le président: Merci de nous avoir signalé cette erreur. Je vois bien que le mot « par » devrait apparaître dans cette phrase pour lui donner tout son sens.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci.

Cet amendement revient tout simplement à conférer à une tierce partie — le ministre de la Sécurité publique — un rôle de supervision des vérifications de sécurité et de réalisation d'analyses et d'examen des vérifications faites par les autorités portuaires. L'intention visée est clairement énoncée.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Très simplement, comme le dirait M. Masse, vous demandez en fait de reproduire ce qui existe par ailleurs.

Passons à l'étape suivante et parlons un peu des conflits possibles entre les textes de loi, parlons d'interprétation et de litige, parce que c'est à cela qu'on va aboutir avec cette mesure. Nous sommes en présence de deux procédures parallèles qui imposent presque la même chose et il y a un risque de litige. Le cas échéant qui trancherait? Cette mesure devra être interprétée par les tribunaux —

Une voix: Surtout pour les questions de sécurité.

M. Brian Jean: Oui. Si vous voulez que nous traitions de sécurité, faisons-le par le truchement de la Loi sur la sécurité dans les

transports maritimes. Si vous voulez parler de politique économique, à ce moment-là cette disposition n'a rien à faire ici et j'espère que c'est pour cette raison que le président a quasiment décrété que cet amendement était irrecevable.

J'aimerais que nous passions au vote.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

On a parlé abondamment de la première partie de l'amendement proposé, qui porte sur la sécurité, mais a-t-on vérifié si la deuxième partie, qui concerne les investissements faits par des non-Canadiens, entraine en contradiction avec des lois existantes?

Mme Laureen Kinney: Si j'ai bien compris, régler cette question va être complexe et difficile. Plusieurs ports et plusieurs vérifications sont en cause.

M. Robert Carrier: Ma question porte sur la deuxième partie de l'amendement, dans laquelle on dit ce qui suit :

(2) Les administrations portuaires ne peuvent vendre ou louer des installations portuaires à des non-Canadiens au sens de la Loi sur Investissement Canada, à moins que le ministre de la Sécurité publique n'ait examiné l'opération projetée [...]

Vous avez sûrement analysé le texte de cet amendement, qui semble intéressant. J'aimerais savoir si ces dispositions sont déjà couvertes par une loi existante. Ça compliquerait alors l'application de cette dernière, un peu comme dans le cas de la sécurité, dont on a parlé plus tôt.

• (1150)

Mme Ekaterina Ohandjanian: Pour être honnête, la question de l'effet spécifique d'une autre loi n'a pas été considéré, mais il reste qu'en principe, c'est la Loi sur Investissement Canada qui gère cet aspect. C'est le même souci qu'on avait avant face à une tentative de recourir au projet de loi C-23 ou à la Loi maritime pour couvrir quelque chose qui est déjà couvert par la Loi sur Investissement Canada. Ce n'est peut-être pas le cas expressément pour les ports, mais je pense, de façon plus générale, à des transactions qui correspondent à ce qu'on appelle en anglais, dans la loi, les *threshold reporting requirements*.

On ne peut pas évaluer exactement l'impact de cette disposition ni ce que ça voudrait dire pour le ministre de la Sécurité publique. Ce n'est pas approprié, d'un point de vue légal, d'inclure ça dans la loi qui vise l'aspect économique des ports.

M. Robert Carrier: D'accord, je comprends.

[Traduction]

Le président: S'il n'y a pas d'autres remarques, l'amendement est-il adopté?

(L'amendement est rejeté.)

(Les articles 33 à 66 inclusivement sont adoptés.)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Oui.

Le président: Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des voix: Oui.

Le président: Le Comité ordonne-t-il au président de faire rapport à la Chambre du projet de loi modifié?

Des voix: Oui.

Le président: Le Comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi?

Des voix : Oui.

Le président: Merci à tout le monde.

Bravo aux membres du Comité et à notre personnel pour cet excellent travail .

Avant que nous ne levions la séance, nous allons brièvement discuter de ce qui va se passer le jour de la Saint-Valentin et Bibiane nous a offert de prendre... ah non, elle ne nous l'a pas offert.

Mardi de la semaine prochaine, les gens du ministère viendront nous parler de la question des eaux navigables. Nous n'avons aucun témoin de prévu pour jeudi et j'attends que le Comité me dise ce que je dois faire à ce sujet, à moins que vous ne vouliez que nous passions en réunion plénière afin de discuter des travaux futurs, au retour de la pause de février.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, quand nous avons parlé de cela la dernière fois, il avait été dit que le ministre envisageait de renvoyer le projet de loi devant le Comité pour la deuxième lecture. Ainsi, après nos échanges avec les fonctionnaires, mardi prochain, nous pourrions discuter entre nous de la meilleure façon de procéder.

Le président: Le Comité est-il d'accord avec cela? Je pense qu'il ne s'agira pas d'une séance complète de deux heures.

M. Paul Zed (Saint John, Lib.): Pourquoi ne pas simplement avoir une réunion du comité directeur?

Le président: Pourquoi pas? Je m'efforce de vous trouver du travail, monsieur Zed. Non, je plaisante.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Moi aussi, j'aimerais bien travailler, monsieur le président.

Je me demande si les députés se sont entretenus avec leur whip respectif sur la possibilité d'effectuer un voyage sur le thème des

eaux navigables. C'est une option que nous devrions sérieusement considérer. Comme vous le savez, je ne l'ai jamais proposée auparavant pour quelque mesure législative que ce soit, et cela depuis deux ans que je siège au Comité. Toutefois, dans ce cas, j'estime que nous devons donner voix au chapitre aux Canadiens. Je sais que le caucus rural conservateur a son mot à dire, tout comme de nombreux Canadiens au cours des deux dernières années. J'invite les autres membres à s'entretenir avec leur whip au sujet de cette possibilité afin que nous puissions faire rapidement bouger les choses sur ce plan à la prochaine réunion.

• (1155)

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

J'aimerais que nous tenions une réunion du comité directeur au sujet de nos travaux futurs. Je pense que ce serait une bonne façon de définir ce que nous devons faire ensuite, parce que moi aussi j'ai des suggestions à faire.

Le président: Eh bien, je vais demander que le sous-comité se réunisse le 14 février et qu'il soit prêt à discuter de nos travaux futurs relativement à notre étude sur les eaux navigables.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Quand allons-nous revenir sur la question de la sécurité dans les chemins de fer?

Le président: Si je me souviens bien, nous avons convenu d'attendre le dépôt du rapport final. Je ne sais pas exactement quand cela sera fait, mais je pense que...

M. Brian Jean: D'un jour à l'autre.

Le président: Pourrait-on avoir plus de détails?

M. Brian Jean: Je vais essayer. Moi aussi, ce dossier m'intéresse. Évidemment, nous allons devoir attendre le rapport. Je m'arrêterai au ministère en rentrant.

Le président: La séance est levée. Rendez-vous mardi prochain.

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.