



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 017 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 7 mai 2009

—
Président

M. Merv 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 mai 2009

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous; la séance est ouverte. Bienvenue à la 17^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à notre ordre du jour, et par suite de l'ordre du jour du lundi 30 mars 2009, nous examinons le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons cet après-midi, du ministère des Transports, M. Tim Meisner, M. Jerry Rysanek et M. Mark Gauthier. Nous reprenons l'étude article par article du projet de loi.

M. Volpe invoque le Règlement.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je me rends compte que cette demande peut sembler un peu irrégulière, alors que nous entamons l'étude article par article d'un projet de loi, mais j'aimerais demander le consentement unanime des membres du comité pour examiner une motion de M. Dhaliwal. Je sais que M. Dhaliwal n'a pas eu le temps de la déposer conformément à la procédure établie, mais je demande à tous les membres du comité, députés du parti ministériel et membres de l'opposition, d'accorder leur consentement unanime pour que M. Dhaliwal dépose sa motion.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, en ce qui concerne les députés du parti ministériel, il n'y a pas de problème.

Le président: Très bien. Nous avons donc le consentement unanime des membres.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci. Devrions-nous l'examiner tout de suite?

Le président: Oui, faisons cela immédiatement.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Dhaliwal, pourriez-vous lire votre motion?

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président et monsieur Volpe. Je désire exprimer ma gratitude envers les membres du comité d'avoir accepté à l'unanimité que je dépose ma motion.

Elle se lit ainsi:

Que le comité demande, pour chaque semaine où l'on siège à compter du 12 mai 2009, la comparution de témoins de Transports Canada et Infrastructure Canada pour fournir une mise à jour au comité et aux Canadiens sur la mise en oeuvre du budget 2009 par le gouvernement, y compris les projets approuvés, la localisation des projets par région ou par province, le montant des dépenses, l'information concernant les autres bailleurs de fonds, ainsi que le moment anticipé des déboursés et de l'achèvement du projet.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il des remarques à ce sujet?

M. Brian Jean: J'ai une toute petite observation à faire, monsieur le président. Il s'agit de la deuxième, et peut-être même, de la troisième motion... Nous en avons une de M. Kennedy — je vois qu'il n'est pas présent aujourd'hui — et aujourd'hui, nous en avons une autre de M. Dhaliwal. Je pensais que le comité plénier avait établi un programme d'activités il y a trois, quatre ou cinq réunions, et je ne comprends donc pas pourquoi nous continuons à recevoir des motions visant à faire dérailler le travail du comité. Voilà ce qui m'inquiète, et c'est le seul commentaire que je voulais faire.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Je vais reprendre l'explication que je donnais à M. Kennedy, lors de la dernière réunion. Je veux que ce soit clair.

D'abord, les formulaires pour les programmes au Québec ont été rendus disponibles le 1^{er} mai seulement, par le ministère des Affaires municipales du Québec. C'est donc tout nouveau. Ce n'est pas parce que je n'aimerais pas blâmer le gouvernement conservateur. Cependant, ce n'est pas le gouvernement fédéral, c'est Québec qui décide des priorités. Les formulaires ont été disponibles à partir du 1^{er} mai.

Si on commence l'étude le 12 mai, les programmes ne seront pas encore disponibles au Québec. Je ne veux pas qu'il y ait de mauvais message. Puisque le Parti libéral dépose une motion à toutes les réunions, qu'il continue d'en déposer. À un certain moment, quand le Québec aura reçu des demandes afin d'autoriser des projets, on pourra peut-être avoir un rapport du Québec. Si je vote aujourd'hui en faveur de cette motion, le Québec en entier n'aura pas d'information, tout simplement parce que les formulaires ne sont disponibles que depuis le 1^{er} mai, pour les villes qui désirent faire des demandes.

C'est même de l'argent de 2007. J'écoute M. Kennedy, depuis plusieurs semaines et plusieurs mois, faire des calculs au sujet de l'argent qui est resté à Ottawa. Une bonne partie de cet argent est l'argent du Québec. C'est un choix du gouvernement du Québec de ne pas avoir pris l'argent tout de suite. Je ne veux pas blâmer le gouvernement conservateur. On verra. Son tour viendra, mais on n'est pas prêts. Que les libéraux continuent de déposer des motions! Aujourd'hui, on votera contre cette motion. Dans trois semaines ou un mois, on y sera peut-être favorable.

Le président: Merci.

[Traduction]

Y a-t-il d'autres observations?

Monsieur Dhaliwal?

M. Sukh Dhaliwal: Non, je n'ai pas de commentaires à faire. Merci.

Le président: Je mets donc la question aux voix.

(La motion est rejetée.)

Le président: Nous passons donc à l'étude article par article du projet de loi.

L'article 10 est-il adopté?

(L'article 10 est adopté.)

(L'article 11)

Le président: Nous passons maintenant à l'article 11. Nous avons une série d'amendements à examiner, entre autres, trois amendements libéraux. Nous allons donc commencer par examiner l'amendement libéral 2.2.

Vous avez la parole, monsieur Kania.

M. Andrew Kania (Brampton-Ouest, Lib.): Merci beaucoup.

Comme vous le savez, je ne suis pas membre du comité, mais il s'agit de la quatrième réunion d'affilée à laquelle j'assiste afin de discuter de cette question. En examinant ce projet de loi, alors que je remplaçais un membre en règle, j'ai remarqué ce qui me semblait constituer une très grave erreur, et il convient de la corriger. Je voudrais donc prendre quelques minutes pour l'expliquer, pour que ce soit bien clair.

Premièrement, il y a une différence entre un droit et un recours. L'article 139 prévoit un droit, soit le privilège maritime, mais il ne prévoit pas de recours relatif à l'application de cet article. Par exemple, si un Canadien innocent fournit des services alors qu'on essaie d'exercer un privilège en vertu de l'article 139, la question qui se pose est celle-ci: Qu'arrive-t-il maintenant?

J'aimerais donc vous inviter à réfléchir à cette question très pratique. Si un de vos électeurs arrive dans votre bureau en vous disant: « Aidez-moi; on me doit de l'argent, et il y a un bateau au Canada qui va bientôt partir », s'il est prévu que ce bateau parte deux heures plus tard et vous voyez qu'il se prépare à partir, vous ne pourrez absolument rien faire pour aider votre électeur. Vous devrez lui dire: « Il va falloir que vous engagiez un avocat et que vous vous présentiez devant un tribunal pour obtenir une ordonnance »; or cela suppose un investissement à la fois de temps et d'argent.

En vertu de l'amendement que je propose, les mêmes dispositions s'appliqueraient en matière de détention. Donc, il serait possible d'empêcher le bateau étranger de quitter le Canada, de sorte que le citoyen canadien puisse éventuellement se faire payer.

Je voudrais maintenant répondre aux observations du représentant de l'Association du Barreau canadien. Il m'a dit qu'il ne voudrait pas que cet amendement soit adopté. Permettez-moi donc de vous expliquer son raisonnement.

L'Association du Barreau canadien — que j'appuie entièrement — a un travail à faire. Son travail consiste à représenter les avocats; telle est leur devise. Je suis l'ancien secrétaire élu de l'Association du Barreau de l'Ontario, et donc j'avais pour responsabilité de représenter 17 000 avocats. Je sais en quoi consiste ce travail, mais ce n'est pas pour cette raison que nous sommes là. Nous sommes là pour représenter les intérêts des Canadiens et de nos électeurs.

Si ces amendements sont adoptés, le résultat sera le suivant: si quelqu'un se présente à votre bureau de circonscription en criant: « À l'aide », vous pourrez appeler les autorités et leur dire: « Faites en sorte que l'agent de détention retienne ce bateau. Ensuite, nous verrons ce qu'il y aura à faire ». Si l'on fournit une preuve

satisfaisante de l'existence d'un privilège, cette personne sera protégée. Si la preuve n'est pas suffisante, le bateau sera libéré de toute façon mais, cela permet au moins d'éviter la première étape, qui consiste à se présenter devant un tribunal.

Le représentant de l'ABC a indiqué que cela pourrait se faire en quelques heures au coût de 300 \$. Il est vrai que, si vous trouvez un très bon avocat, il est possible que vous puissiez faire faire cela le même jour, mais permettez-moi de vous décrire les exigences que vous devez remplir quand vous vous présentez devant un tribunal.

Premièrement, cela ne coûtera pas 300 \$. Le dépôt de documents coûte normalement au moins 200 \$. Si un électeur à qui l'on doit 300 \$, 500 \$, 800 \$, 1 500 \$ ou 2 000 \$ — peu importe la somme — se présente à votre bureau de circonscription pour vous demander de l'aide, alors que vous avez voté contre ces amendements, vous serez bien obligé de lui dire: « Vous devrez dépenser 2 000 \$ ou 3 000 \$ — ou autre chose — pour les services d'un avocat, si vous voulez vous faire payer vos 500 \$ », au lieu de pouvoir lui dire tout simplement: « Comme le bateau ne pourra pas partir, nous allons nous occuper de vous. Vous devez appeler Untel ».

La procédure juridique à suivre pour obtenir une ordonnance est la suivante: vous devez commencer par déposer une requête introductive d'instance, ce qui veut dire que vous intentez des poursuites. Vous vous adressez à un avocat, vous faites préparer le document et vous payez les frais de dépôt, mais il n'y a pas que cela; ensuite, il faut faire préparer les documents relatifs à la motion, signer un affidavit ou peut-être même deux, déposer un avis de motion, et ensuite, obtenir toute la preuve nécessaire. Ensuite, il faut trouver un juge.

Peut-être pouvez-vous en trouver un — peut-être. Ou peut-être qu'un juge ne sera pas disponible, étant donné que vous êtes le vendredi 16 heures, si bien que le juge ne sera pas disponible avant lundi, à quel moment le bateau sera déjà parti. Si vous arrivez à trouver un juge, vous devrez peut-être attendre cinq heures pour vous faire entendre, alors que l'avocat se fait payer son tarif horaire pendant les cinq heures que vous devez attendre.

Donc, cela ne coûte certainement pas 300 \$. Pour vous faire rembourser les 300 \$, 400 \$, 500 \$ ou 1 800 \$ qu'on vous doit, vous devrez sans doute engager une dépense de plusieurs milliers de dollars.

J'essaie simplement de muscler ce projet de loi en y prévoyant des mesures qui existent déjà dans d'autres contextes, pour ce qui est du pouvoir de l'agent désigné de retenir le navire au port. On peut donc, le cas échéant, demander la vente du navire, obtenir que le montant correspondant au privilège soit payé, ou encore le juge peut faire ce que bon lui semble, étant donné que la vente doit, de toute façon, être examinée par un juge.

Il ne s'agit pas d'enlever les droits de quiconque; nous voulons simplement protéger les droits des Canadiens, de sorte qu'un privilège maritime soit un nouvel outil efficace, au lieu d'être simplement un petit document qui coûtera plusieurs milliers de dollars, si on veut réellement l'exercer et auquel bon nombre de gens n'auront jamais recours.

Voilà donc mes arguments. Je suis prêt à répondre à vos questions.

• (1540)

Le président: Vous avez la parole, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de me donner l'occasion de poser des questions, mais le fait est que j'ai eu l'occasion de me familiariser avec les privilèges auxquels ont recours les constructeurs et les entrepreneurs forestiers en Alberta. Je suis donc au courant de la procédure actuelle en ce qui concerne l'exercice d'un privilège de ce genre. Je connais également assez bien le régime des cours des petites créances, et je sais combien coûte une requête introductive d'instance comme c'est le cas pour de nombreux autres avocats qui sont présents dans la salle.

Mais, voici la situation: les règles de procédure régissent bon nombre des mesures qui sont prises, mais si votre proposition pose problème, c'est parce que, premièrement, lorsqu'une personne signe un affidavit, contenant de faux renseignements, cette dernière peut être condamnée à deux ans de prison pour une telle infraction. Il arrive souvent, lors d'un différend relatif à des biens qui ont été achetés que l'existence même de ce différend leur donne la possibilité de demander un privilège sans être obligés de signer un affidavit qui serait ensuite déposé devant le tribunal, un affidavit qui pourrait finir par infliger à la personne qui le demande une peine d'emprisonnement. En réalité, dans cette circonstance précise, l'intéressé n'aurait pas à déposer une demande de privilège devant un tribunal, mais aurait, malgré tout, le droit de demander un privilège par rapport à un navire, de retenir ce navire et de le saisir — un navire qui vaut 20 millions de dollars et qui transporte 10 millions de dollars de cargaison — alors qu'on lui doit seulement 300 \$ pour de l'essence. À mon avis, ce n'est tout simplement pas approprié.

Les représentants de l'Association du Barreau canadien nous ont fait savoir que le régime actuel marche bien. S'agissant des privilèges de constructeurs, je sais pertinemment que ce régime fonctionne bien également. En Alberta, cela coûte 200 \$ pour déposer une requête introductive d'instance. Si je ne m'abuse, le dépôt d'une demande devant la Cour des petites créances en Alberta coûte 100 \$ à l'heure actuelle. Cela vient de changer, mais je n'y exerce plus le droit depuis cinq ou six ans. Je pense que c'est à peu près le même montant en Colombie-Britannique. Donc, pour récupérer 500 \$, je serais obligé de dépenser 200 \$ pour demander un privilège par l'entremise d'une requête introductive d'instance. Pour la somme de 500 \$, un client pourrait demander un privilège à l'égard d'une maison qui vaut 200 000 \$ ou 300 000 \$. C'est assez facile à faire.

Dans ce cas-ci, il faudrait s'assurer que la personne est vraiment sérieuse. Il ne faudrait pas permettre à quelqu'un d'immobiliser un navire qui vaut 20 ou 30 millions de dollars en raison d'un différend concernant une dette de 300 \$ ou 500 \$ d'essence. Cela n'a vraiment aucun sens.

S'agissant de navires étrangers, en règle générale, les transporteurs voudront retourner au Canada, même s'ils réussissent à s'échapper, ce qui me semble peu probable, étant donné que le manifeste du navire doit indiquer le moment de son départ. Ce départ doit être bien planifié et le directeur du port doit donner son approbation, de sorte que tout le monde sait à quel moment le navire va partir. Si ce dernier transporte des marchandises, ils sont tout à fait au courant et, si je ne m'abuse, il est toujours possible de rejoindre un avocat au téléphone — je sais, pour ma part, que j'étais disponible la plupart des soirs jusqu'à minuit — ce qui veut dire qu'on peut déposer une demande de privilège et la faire examiner par un juge à temps, même après les heures normales de travail.

Si une personne qui assure ce genre de service aux navires est à ce point négligent qu'il n'a pas prévu de suivre la procédure en bonne et due forme, à mon humble avis, si nous parlons d'une dette de 300 \$ pour l'essence, il devrait avoir à en subir les conséquences négatives.

Le régime actuel est approprié. Il marche bien. Pourquoi le changer? Pourquoi créer un droit additionnel de déposer une requête et de saisir un navire sans avoir à produire de preuves réelles? En fait, tout cela pourrait être le résultat d'un différend, sans qu'il y ait de créance réelle. Voilà le problème.

● (1545)

Le président: M. Laframboise a la parole.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma question va s'adresser à Me Gauthier.

La proposition libérale, selon mon collègue, va faire en sorte de clarifier la situation. Il me semble plutôt, comme M. Jean, qu'on tente autre chose.

S'agit-il d'un amendement en vue d'une clarification ou est-ce un nouveau point de droit qu'on ajoute?

M. Mark Gauthier (avocat général, Services juridiques, ministère des Transports): Merci de la question. En ce qui me concerne, je partage plutôt votre opinion. Il s'agit d'un ajout. Il n'y a aucun doute que cela ajouterait quelque chose à la mise en application de ce privilège maritime, du moins selon moi.

Cependant, je peux diverger d'opinion avec M. Kania, bien sûr. Je ne vois pas cela tellement comme une clarification, mais plutôt comme un ajout. Ce serait quelque chose d'ajouté à la législation, quelque chose qui n'existe pas actuellement.

[Traduction]

Le président: Monsieur Kania, voulez-vous intervenir?

M. Andrew Kania: Je comprends de M. Jean, mais je pense qu'il présente surtout le point de vue d'un avocat et, même si nous sommes avocats, nous ne sommes pas là aujourd'hui pour jouer notre rôle d'avocat. Nous sommes là plutôt pour représenter nos électeurs et pour trouver la meilleure solution pour les Canadiens qui pourraient avoir besoin de récupérer les 500 \$ pour l'essence. Ce n'est pas la situation du navire étranger qui me préoccupe; je veux surtout m'assurer que ce nouveau droit aidera réellement les Canadiens. Je ne pense pas qu'il suffise de dire que c'est une petite somme d'argent et, étant donné que c'est un navire étranger, il faut simplement le laisser partir. Qu'arrive-t-il si ce navire ne revient plus et si vous n'êtes pas en mesure de trouver un avocat?

En théorie, vous allez forcer les gens à dépenser plusieurs milliers de dollars. Que proposez-vous comme solution pour une situation où vous trouvez un avocat, mais ce dernier doit attendre cinq heures au tribunal? Il est évident que cet avocat ne va pas rester au tribunal pendant cinq heures sans se faire payer le tarif horaire. Je suis avocat plaçant depuis presque 20 ans, et je peux vous garantir que cela ne va pas se produire.

Dans la pratique, ou alors vous allez créer un droit qui n'en est pas un, étant donné que cela ne va rien donner dans la plupart des cas, ou alors vous allez forcer les gens à dépenser un paquet d'argent pour un avocat.

D'ailleurs, ce n'est pas le Barreau qui a dit cela; c'était l'Association du Barreau canadien, qui représente les avocats et défend les intérêts des avocats. En tant qu'avocat, je comprends très bien pourquoi elle est de cet avis mais, en tant que député qui représente les Canadiens et mes propres électeurs, je comprends mal qu'elle ait adopté cette position-là.

Le président: Je crois que Mme Brown va commencer.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Il y a de nombreux fournisseurs qui approvisionnent les navires. Sommes-nous en train de donner un statut spécial à ces personnes? Leur donnons-nous des droits particuliers en créant un mécanisme qui n'est pas vraiment nécessaire en droit?

Le président: Vous avez la parole, monsieur Rysanek.

M. Jerry Rysanek (directeur exécutif, Politique et responsabilité maritime internationale, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas avocat, et je vais donc vous répondre du point de vue de la politique maritime.

D'ailleurs, ce que nous venons d'entendre me permet de bien faire la transition vers cette question, car le fait est que cela créerait un droit particulier pour un groupe particulier de créanciers. En l'occurrence, il s'agit d'approvisionneurs de navires. Monsieur le président, du point de vue de notre politique, même si je comprends pourquoi on voudrait protéger les approvisionneurs de navires, la prémisse qui sous-tend l'article 129 se trouve à l'article 128. C'est une prémisse fort simple: la mesure d'exécution ne peut viser qu'un acte de non-conformité de la part de l'armateur.

Le non-paiement des factures ne constitue pas un acte de non-conformité aux termes de cette loi. Cela étant, il me semble qu'il serait très difficile de créer un tel droit. Le fait est qu'il peut y avoir de nombreux créanciers, et peut-être même des créanciers plus méritants, si je peux m'exprimer ainsi. Par exemple, une personne qui aurait déposé une demande d'indemnisation pour lésions corporelles; il est également possible que les salaires du capitaine et de l'équipage n'aient pas non plus été payés par l'armateur. Il ne s'agit pas là d'une violation de la loi en question. Aux termes de cette loi, le fait de ne pas payer les salaires ne constitue pas un acte de non-conformité.

Du point de vue de la politique, monsieur le président, ce mécanisme ne serait efficace que si le non-paiement d'une facture constituait une infraction, alors que ce n'est pas le cas à l'heure actuelle aux termes de cette loi.

• (1550)

Le président: Étant donné que personne d'autre n'a demandé la parole, l'amendement libéral 2.2 est-il adopté?

(L'amendement est rejeté.)

Le président: Nous passons donc maintenant à l'amendement libéral 2.3.

Vous avez la parole, monsieur Kania.

M. Andrew Kania: Les amendements 2.3 et 2.4 sont corrélatifs au premier. Donc, si le premier est rejeté, les deux autres n'ont plus aucune raison d'être. Ils font partie d'un ensemble.

Le président: Faut-il les mettre aux voix, ou simplement indiquer qu'ils ont été retirés?

Pour mémoire, les amendements libéraux 2.3 et 2.4 ont été retirés.

M. Andrew Kania: Ils sont retirés uniquement parce que le premier a été rejeté.

(L'article 11 est adopté.)

(Article 12)

Le président: Nous avons un amendement libéral qui concerne l'article 12. Il s'agit de l'amendement libéral L-3. Je signale aux membres du comité que l'adoption de l'amendement L-3 voudra dire que les amendements L-4 et L-5 sont automatiquement adoptés.

Donc, un vote affirmatif éliminera la nécessité de mettre aux voix les amendements 4 et 5 qui sont proposés par le gouvernement.

Monsieur Volpe, voulez-vous nous expliquer l'amendement libéral L-3?

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président.

Cet amendement vise à inclure une personne qui a une relation contractuelle avec l'armateur ou l'entrepreneur — l'un ou l'autre. Nous avons compris, grâce au témoignage de l'Association du Barreau canadien et de l'organisme chargé de la responsabilité en matière maritime qu'il pourrait s'agir là d'une amélioration, en ce sens que, si vous êtes créancier, vous pouvez vous faciliter la tâche à condition de pouvoir prouver que vous entretenez une relation contractuelle avec l'un ou avec l'autre.

Si vous acceptez cette prémisse de base, eh bien, l'amendement proposé permettra d'établir un lien avec cette relation.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

Allez-y, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Avec le consentement de M. Volpe, peut-être pourrions-nous comparer son texte avec l'amendement G-4, car le gouvernement a également déposé le G-4 en réponse aux observations de l'Association du Barreau canadien et de l'Association canadienne de droit maritime. Je me demandais si les responsables du ministère de la Justice pourraient nous faire part de son analyse, étant donné qu'ils sont tous étroitement liés. Selon moi, ils visent tous le même objectif, c'est-à-dire d'améliorer le texte du même article, soit l'article 12, essentiellement.

Je voudrais donc savoir si M. Volpe accepterait que nous fassions cela, histoire d'obtenir le meilleur amendement possible. Nous avons tous évoqué la nécessité de modifier cet article en particulier, afin de tenir compte des témoignages que nous avons reçus.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne m'oppose pas à ce que l'on compare l'un avec l'autre.

M. Brian Jean: Monsieur Gauthier, puisque vous représentez le ministère de la Justice, auriez-vous l'obligeance de nous présenter votre analyse de ces deux textes par rapport à l'article 12 et les recommandations de l'Association canadienne de droit maritime et l'Association du Barreau canadien?

M. Mark Gauthier: Oui, merci.

Le président: Avant que vous ne commenciez, monsieur Gauthier, je précise que nous vous demandons de comparer les deux textes et de nous indiquer les éventuelles forces ou faiblesses de l'un et de l'autre.

M. Mark Gauthier: Oui, tout à fait. Merci, monsieur le président. Je vais m'en tenir à cela. Il pourrait m'arriver de faire intervenir des éléments davantage liés à la politique, afin de vous expliquer pourquoi l'un est obligatoirement structuré d'une certaine façon, et l'autre, d'une autre façon, histoire de vous donner tous les renseignements pertinents.

S'agissant des amendements L-3 et G-4, et pour commencer par le L-3, cet amendement-là répond, évidemment, à l'argument de certains témoins selon lesquels il doit y avoir un lien contractuel, si je peux l'exprimer ainsi, qui serait absolu ou universel entre les créances des approvisionneurs et le propriétaire ou le représentant du propriétaire. Voilà justement ce que nous retrouvons dans les premiers termes du texte de l'amendement L-3, proposé par M. Volpe.

Ces termes ne figurent pas dans l'amendement G-4, dont l'approche est différente. L'amendement G-4 reconnaît également, dans l'intérêt de la transparence et pour permettre de créer un privilège plus sûr, pour ainsi dire, sur le plan juridique, l'importance de tenir compte des arguments avancés par les témoins représentant l'industrie maritime, à savoir qu'il est question ici de deux types de service, soit l'acconage et le gabarrage.

Il a été expliqué aux membres du comité que l'activité désignée par le terme « acconage » — et je pense que c'est bien connu — consiste à charger et à décharger les cargaisons d'un navire. Le gabarrage est essentiellement la même activité, sauf qu'il s'agit d'un navire qui est amarré à une bouée, par exemple. En d'autres termes, vous déchargez les cargaisons au moyen d'accons, c'est-à-dire que vous les transportez jusqu'au quai ou vous les transférez dans un autre bateau s'il s'agit d'un transbordement. Mais c'est la même catégorie de service, si vous voulez.

Comme l'amendement G-4 met l'accent sur cet élément-là, au lieu d'inscrire l'exception générale du lien contractuel au projet de paragraphe 139(2), tel qu'il est rédigé à l'heure actuelle, il l'inscrit au projet de paragraphe 139(2.1). Voilà la première différence.

Il y a une autre différence également, et M. Volpe pourrait peut-être nous aider en nous expliquant les raisons pour lesquelles il a choisi d'utiliser, à l'alinéa 139(2)a) de son amendement L-3, l'expression anglaise « relating to goods ». Bien sûr, cette expression n'est pas employée dans l'amendement G-4, comme de raison, mais si vous regardez le texte de départ — soit le projet d'alinéa 139(2)a), tel qu'il est actuellement rédigé au projet de loi G-7, vous allez voir qu'on emploie plutôt l'expression « in respect of goods ».

D'abord, il y a une différence, selon moi, entre quelque chose qui est lié à autre chose et quelque chose qui concerne autre chose. C'est ce que je pense. Mais, quoiqu'il en soit, il convient de faire remarquer aux membres du comité que les projets d'alinéas 139(2)a) et b) reprennent tout à fait le texte des alinéas 22(2)m) et n) de la Loi sur les Cours fédérales, où il est fait mention de ce qu'on appelle les approvisionnements nécessaires, et des fournisseurs de produits de services, de réparation et de bateau.

• (1555)

M. Brian Jean: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Gauthier. De quel article de la Loi sur les Cours fédérales s'agit-il au juste?

M. Mark Gauthier: Il s'agit des alinéas 22(2)m) et n).

M. Brian Jean: Merci.

M. Mark Gauthier: C'est tout à fait volontaire, car nous parlons évidemment de la même chose. Donc, pour éviter tout écart possible, qui voudrait dire qu'on ne pourrait plus s'appuyer sur la jurisprudence actuelle en vertu de la Loi sur les Cours fédérales — c'est notre opinion au ministère de la Justice — il semble préférable de s'en tenir au texte de la Loi sur les Cours fédérales.

De plus, j'attire votre attention sur le projet de paragraphe 139(4), qui nous renvoie à une disposition de la Loi sur les Cours fédérales. Je sais que vous n'avez pas ce texte sous les yeux, mais si vous pouviez l'examiner, vous verriez que cela nous renvoie aux alinéas 22(2)m) et n). Donc, il me semble qu'on doit au moins reprendre le même texte; je pense qu'il serait plus sage de conserver ce texte-là.

M. Brian Jean: J'ai avec moi une copie de la Loi sur les Cours fédérales. Je l'ai amenée au cas où M. Volpe... Je ne sais pas si M. Laframboise voudrait également en avoir une copie, mais M. Volpe a déjà une copie de l'article en question devant lui.

M. Mark Gauthier: Merci, monsieur Jean.

Là où il y a des éléments communs dans les deux motions, il est préférable, bien entendu de s'en tenir à une seule formulation législative. Vous vous souviendrez qu'au moins un des témoins qui a comparu a déclaré que, selon lui, il serait préférable, à l'alinéa 139(2)a), de parler de la fourniture de marchandises « au » bâtiment étranger, plutôt que de dire « à un bâtiment étranger ». Donc, il est clair que certains éléments sont communs aux deux amendements, soit L-3 et G-4.

L'amendement G-4 compte une autre disposition de sauvegarde, soit une exception relative à l'article 251 de la Loi sur la marine marchande du Canada. C'est quelque chose qu'on a découvert dernièrement. La Loi sur la marine marchande du Canada compte déjà une disposition traitant de la capacité du fournisseur de biens lorsqu'il s'agit d'une charte-partie coque-nue — et uniquement d'une charte-partie coque-nue — et de la condition qu'il existe un lien contractuel entre les deux. En ce qui nous concerne, c'est tout à fait essentiel, quelle que soit la forme finale du projet de paragraphe 139(2.1)... Bien entendu, l'amendement L-3 ne concerne pas le projet d'alinéa 139(2.1); nous le retrouvons plus tard à l'amendement L-6. Mais, tant qu'à faire, nous pouvons en parler maintenant.

Donc, il existe cette différence-là. Afin de garantir que les droits de la charte-partie coque-nue sont préservés — et c'est ce que prévoit déjà la disposition en question de la Loi sur la marine marchande du Canada, qu'il n'est pas question d'éliminer — il faut, conformément à la politique, prévoir une exception. Sinon, il serait possible d'interpréter ce texte comme s'il abrogeait implicitement ce droit qui revient à la charte-partie coque-nue d'après l'autre loi. On pourrait toujours faire valoir cet argument-là. Donc, il s'agit, pour des raisons purement juridiques, de prévoir une petite exception pour éviter un conflit potentiel avec une disposition de l'actuelle Loi sur la marine marchande du Canada.

Voilà mes observations. J'espère ne pas m'être écarté d'une comparaison stricte entre les amendements L-3 et G-4.

Je vous remercie.

• (1600)

Le président: J'aimerais pouvoir vous dire que tout cela est bien clair, mais...

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Maître Gauthier, corrigez-moi s'il le faut, mais à mon avis, ce que l'amendement L-3 apporte, c'est le fameux lien avec le propriétaire du bâtiment.

Plusieurs témoins du milieu juridique disaient qu'il fallait qu'il y ait un lien avec le propriétaire du bâtiment. Avant de proposer ce projet de loi, vous avez sûrement analysé cette situation. Je ne me sens pas à l'aise. Il me semble que plus on en ajoute, plus ça devient compliqué. J'aimerais que vous me facilitiez la tâche.

Vous avez sûrement analysé le fait d'avoir un lien direct avec le propriétaire en tout temps et étudié quels contrats conclure avec le propriétaire. Pourquoi n'avez-vous pas retenu cela? Dites-le moi.

M. Mark Gauthier: Monsieur Laframboise, il est certain que nous avons examiné toutes les façons d'énoncer ce privilège maritime, que l'on retrouve maintenant à l'article 139.

Nous étions d'avis qu'à toutes fins utiles, pour s'assurer qu'un fournisseur a le maximum de protection, car il fournit toujours des biens et des services pour le navire, peu importe que le navire soit affrété ou non... De toute façon, nous croyions que c'était la façon de s'assurer que le privilège maritime a une certaine amplitude de sorte qu'il s'attache au navire et le suit par la suite, comme je l'ai expliqué lors de notre dernière présentation. De cette façon, l'étendue du privilège était plus effective. C'est la raison pour laquelle le texte de l'article 139 est conçu ainsi qu'on le retrouve dans le projet de loi.

M. Mario Laframboise: Ça me va. Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président.

Je voudrais remercier M. Gauthier de nous avoir donné cette explication comparative. Je suis également content qu'il l'ait fait parce qu'il nous a dit, me semble-t-il — et je ne pense pas qu'il s'agissait d'une plaisanterie — que les avocats ont déterminé qu'il fallait améliorer le texte du projet de loi face aux préoccupations exprimées ici en comité par un certain nombre de personnes. L'amendement que nous proposons permet justement d'atteindre cet objectif. Mais, pour que le texte final soit encore plus clair, le ministère de la Justice, après avoir fait des recherches, a déterminé qu'il faut reprendre le texte qui se trouve actuellement dans la Loi sur les Cours fédérales.

Donc, pour faciliter la vie à tous, je vais vous demander de passer directement à l'amendement G-4, car je vais retirer le L-3.

Le président: Très bien. Le L-3 a été retiré, ce qui élimine également les amendements L-4 et L-5; nous passons donc directement à l'amendement G-4.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci. J'en fais la proposition, monsieur le président.

Le président: Donc, un vote favorable sur le G-4 s'appliquera également au G-5.

(Les amendements G-4 et G-5 sont adoptés.) [Voir *Procès-verbaux et témoignages*]

M. Brian Jean: Monsieur le président, si vous me permettez, je voudrais dire publiquement que je suis très heureux de pouvoir travailler avec M. Volpe et de constater l'unanimité qui existe au sein du comité.

L'hon. Joseph Volpe: Vous allez gâcher ma réputation.

M. Brian Jean: Eh bien, vous avez la réputation de travailler fort et d'obtenir de bons résultats, monsieur Volpe. J'apprécie beaucoup cette capacité-là, et je pense que les Canadiens l'apprécient tout autant.

Le président: Y en a-t-il d'autres qui voudraient intervenir? Voulez-vous qu'on entonne une chanson des scouts?

(L'article 12, modifié, est adopté.)

Le président: Monsieur Volpe.

• (1605)

L'hon. Joseph Volpe: Il reste encore le L-6 pour terminer l'article 12, n'est-ce pas?

Le président: Non, quand nous avons mis aux voix le G-4 et le G-5, je vous disais qu'un vote affirmatif éliminerait d'office le L-6 également.

L'hon. Joseph Volpe: C'est merveilleux.

Le président: Merci.

(Les articles 12 à 24, inclusivement, sont adoptés.)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

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

Des voix: Adopté.

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

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi modifié pour l'usage de la Chambre à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Y a-t-il d'autres questions à débattre?

Très bien. Dans ce cas, j'informe les membres du comité que le mardi de notre retour, nous allons entamer notre étude du réseau ferroviaire à grande vitesse. Les responsables du ministère seront présents ce jour-là pour une séance d'information sur le train à grande vitesse.

Jeudi, nous allons entendre un certain nombre de témoins sur la question. Si vous n'avez pas encore soumis votre liste, je vous invite à le faire tout de suite. Je pense que nous en avons suffisamment pour jeudi, mais il faut pouvoir continuer notre planification.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, je sais que les responsables ministériels viendront donner une séance d'information lors du lancement de notre étude, mais si je me rappelle bien nos discussions au sujet du réseau ferroviaire à grande vitesse, il n'a pas été décidé de façon définitive que jeudi serait le dernier jour. J'avais cru comprendre que, si nous avions besoin d'un peu plus de temps pour entendre des témoins, le comité pourrait éventuellement décider de prolonger la durée de l'étude. Donc, il n'était pas certain que le dernier jour soit jeudi, comme il n'était pas non plus certain que le dernier jour ne soit pas jeudi. Je voulais donc préciser qu'il était entendu que nous devions nous réunir après pour déterminer si nous avions reçu tous les témoins qui nous semblaient appropriés.

Le président: Oui, tout à fait.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'allais simplement dire que je suis d'accord avec M. Volpe. Il sera peut-être nécessaire d'entendre d'autres témoins et, si c'est possible, nous devrions le faire, à mon avis.

Le président: D'ailleurs, vous devriez savoir que, non seulement beaucoup de témoins ont été proposés, mais beaucoup de gens se sont mis en rapport avec le comité pour demander à intervenir sur ce sujet précis.

Là-dessus, je vous souhaite à vous tous bonne fin de semaine.

La séance est levée.

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.