



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

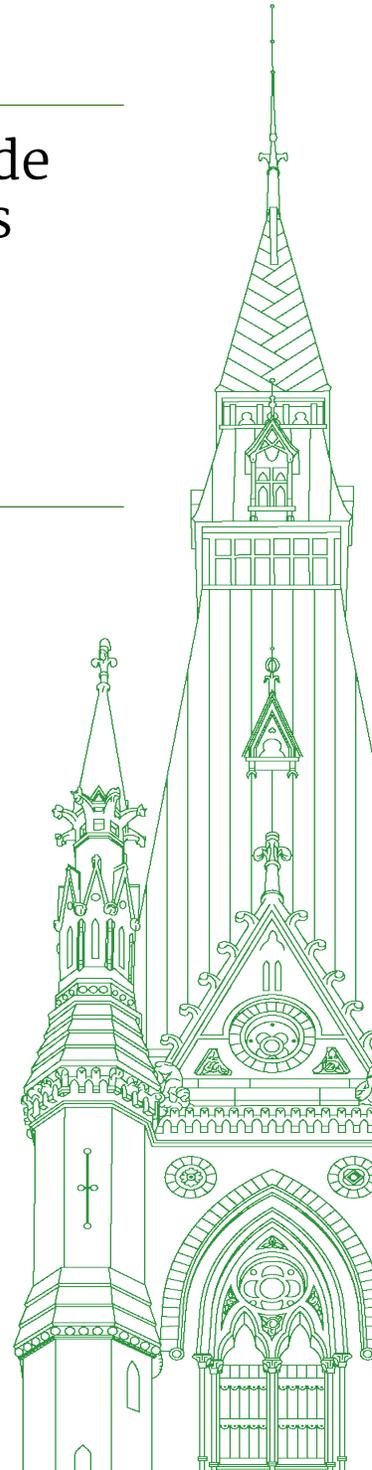
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 084

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le mercredi 25 octobre 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mercredi 25 octobre 2023

• (1950)

[Traduction]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): J'ouvre la séance.

Bienvenue à la réunion numéro 84 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 rencontre pour étudier le 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.

Aujourd'hui, la réunion se déroule en format hybride, conformément au Règlement. Les députés participent donc en personne, dans la salle, ou à distance avec l'application Zoom.

Je tiens à informer les membres du Comité que nous avons effectué pour le bien de nos interprètes un test de son avec tous les témoins qui comparaissent virtuellement, et que les témoins ont réussi le test.

Chers collègues, nous accueillons aujourd'hui M. Robert Lewis-Manning, directeur général de la Greater Victoria Harbour Authority — l'administration portuaire du Grand Victoria, la GVHA —, qui comparait par vidéoconférence. Bienvenue.

Nous accueillons aussi M. Duncan Wilson, vice-président, Environnement et affaires externes de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

[Français]

Du Syndicat des débardeurs, section locale 1375 du Syndicat canadien de la fonction publique, nous recevons Mme Marie-Christine Morin, conseillère syndicale, qui est avec nous par vidéoconférence.

Je vous souhaite la bienvenue.

[Traduction]

Nous accueillons également des représentants d'Unifor: M. Joel Kennedy, directeur, Secteur ferroviaire; et M. Graham Cox, représentant national, qui comparaissent par vidéoconférence.

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires.

Je vais donc céder la parole à M. Lewis-Manning.

Vous avez la parole. Vous avez cinq minutes pour nous présenter votre déclaration préliminaire.

M. Robert Lewis-Manning (directeur général, Greater Victoria Harbour Authority):

Merci beaucoup, monsieur le président. Comme vous l'avez dit, je suis le directeur général de la GVHA. J'ai rejoint l'organisation récemment, il y a seulement sept mois. Je suis entré en fonction avec une trentaine d'années d'expérience en expédition et en logistique. J'espère pouvoir vous donner un point de vue unique sur le projet de loi C-33.

Je m'adresse à vous aujourd'hui depuis le territoire du peuple Ikwungen, la nation des Songhees, et de la nation Esquimalt, dont la longue relation avec la terre et le port se poursuit toujours aujourd'hui.

Pourquoi la GVHA est-elle unique? Parce que, essentiellement, ce n'est pas une administration portuaire canadienne, malgré son nom. En réalité, Transports Canada demeure l'organisme de réglementation sous le régime de la Loi maritime du Canada, pour la ville de Victoria, et c'est une nuance importante dont il faut tenir compte dans les modifications législatives.

Quand le gouvernement fédéral a cédé ses installations portuaires, il y a plus de 20 ans, il a été question que la GVHA devienne une administration portuaire canadienne, mais il restait plusieurs problèmes. Malgré tout, nous gérons aujourd'hui la majorité des installations portuaires, y compris un certain nombre de marinas, d'installations et de plans d'eau, ainsi qu'un terminal industriel en eaux profondes, situé à un endroit stratégique, disposant de quatre installations d'accostage, d'un entrepôt et d'une grande zone de déchargement. Par rapport aux 17 administrations portuaires qui existent au Canada, nous sommes un port canadien de taille moyenne pour ce qui est des revenus, de la circulation des navires et des installations physiques.

Nous sommes le premier port de destination pour les navires de croisière au Canada, et nous accueillons plus de 330 grands navires de croisière et un million de passagers environ par année; nous accueillons aussi plus de 100 navires de charge commerciaux, tous les ans, et nous offrons plusieurs services uniques, comme la remise à flot ainsi que l'entreposage et le déploiement de câbles sous-marins, en plus de soutenir une initiative à grande échelle de nettoyage des océans. Nous gérons également plusieurs installations emblématiques, comme la promenade basse devant l'hôtel Fairmont Empress, la marina Ship Point et le brise-lame de Victoria.

La GVHA a une structure de gouvernance unique, qui comprend six organisations membres représentant des entreprises et des administrations locales qui sont essentiellement les actionnaires, et, surtout, deux titulaires de droit, à savoir les Premières Nations Songhees et Esquimalt.

Nous soutenons en grande partie l'intention derrière le projet de loi C-33, y compris la nécessité de mobiliser réellement les peuples autochtones et les collectivités locales.

La GVHA a adopté ces principes dès sa création, ce qui lui a permis d'établir un haut niveau de confiance et d'avoir la capacité de réagir rapidement aux problèmes imprévus, comme la pandémie de COVID-19. Le fait que des dirigeants autochtones siègent à notre conseil d'administration nous a permis de saisir plusieurs occasions qui nous auraient échappé précédemment. Nous avons aussi des comités consultatifs ainsi qu'un haut niveau d'intérêt et d'affiliation des intervenants communautaires locaux.

De même, l'exigence proposée d'avoir des plans de lutte contre le changement climatique et d'adaptation au changement climatique et d'en faire rapport est tout à fait logique, compte tenu de la vulnérabilité des installations océaniques et de la chaîne d'approvisionnement et de leur importance pour le bien-être de l'économie et de la population canadiennes. La GVHA est en train d'élaborer ces deux plans, y compris une stratégie en matière de résilience axée sur un financement durable et des possibilités d'affaires à faibles émissions carboniques, afin d'aider à réinvestir dans les installations physiques et atténuer les conséquences des changements climatiques. Notre stratégie d'électrification est en cours et vise autant les navires de croisière que le transport de marchandises. Nous allons présenter une demande de financement au gouvernement fédéral au cours des prochains mois, et la GVHA est un partenaire dans le projet des corridors maritimes verts du Pacifique Nord-Ouest.

De fait, la GVHA occupe un emplacement stratégique d'où elle peut soutenir une chaîne d'approvisionnement plus efficace, réduire les conséquences globales sur l'environnement et les collectivités locales et soutenir la préparation et les interventions en cas d'incidents impliquant des navires commerciaux.

En ce qui concerne les impacts cumulatifs des expéditions maritimes, nous savons que le gouvernement fédéral, les ports de la Colombie-Britannique et les collectivités locales entretiennent d'importantes discussions sur les impacts des perturbations de la chaîne d'approvisionnement. À cet égard, les modifications proposées ne semblent pas suffisamment robustes pour encourager directement la coordination entre les voies d'eau et les ports régionaux ou l'utilisation efficace des infrastructures régionales. La gestion du trafic maritime ne devrait pas se faire de façon isolée, mais plutôt tirer parti des capacités régionales. Par exemple, nos quatre installations d'accostage en eaux profondes pourraient servir aux navires d'exportation en attente venant d'autres ports, ce qui permettrait de réduire l'intensité des émissions carboniques et l'impact sur les collectivités locales.

Malgré cette lacune dans le projet de loi, nous travaillons avec nos partenaires pour que ce soit une option concurrentielle, avantageuse pour les exportateurs de demain. Nous encourageons le gouvernement fédéral à adopter ce type d'approche dans sa stratégie de développement de la chaîne d'approvisionnement.

Dans le même ordre d'idées, la Loi maritime du Canada devrait mieux tirer parti des infrastructures existantes pour soutenir les contingences opérationnelles. En 2021, la GVHA a joué un rôle crucial lors de l'incendie du *Zim Kingston* en offrant une base d'opérations pour les opérations de sauvetage.

En conclusion, je pense que le préambule de la Loi maritime du Canada souligne la nécessité d'une approche systémique. Ce projet

de loi pourrait être renforcé de manière à mettre en œuvre cette approche systémique.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lewis-Manning.

C'est maintenant au tour de M. Wilson.

Monsieur Wilson, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes pour présenter votre déclaration préliminaire.

M. Duncan Wilson (vice-président, Environnement et affaires externes, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci, monsieur le président.

Bonsoir. Au nom de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, je tiens à remercier le Comité de m'avoir invité à témoigner ce soir.

Il ne fait aucun doute qu'un examen du fonctionnement et de la structure des administrations portuaires du Canada était plus que nécessaire. Nous félicitons le gouvernement d'avoir reconnu qu'il était temps de mettre à jour la loi. Cependant, certaines parties du projet de loi nous préoccupent, et nous craignons que certaines modifications n'entraînent un recul en reflétant le manque de confiance du gouvernement envers un système qui continue de procurer d'importants avantages commerciaux et économiques au Canada.

Nous sommes d'avis que le moment est venu pour le gouvernement de lâcher un peu de lest en allégeant la réglementation pour donner aux administrations portuaires une plus grande flexibilité opérationnelle. Au contraire, il semble que le projet de loi préconise une approche davantage prescriptive à l'égard des activités portuaires et cherche à imposer un « modèle universel » à tous les ports, alors que les ports ont des modèles opérationnels et des contextes locaux très différents les uns des autres, ce qui vaut aussi pour leur capacité financière.

L'exploitation du port de Vancouver se fait dans l'un des environnements portuaires les plus difficiles au monde. Nous sommes l'un des ports les plus diversifiés de l'Amérique du Nord: nous prenons en charge tout un éventail de cargaisons, y compris des conteneurs intermodaux, des produits en vrac comme les céréales, la potasse, le charbon et le soufre; des automobiles et des marchandises générales. Nous accueillons aussi une très prospère industrie de navires de croisière.

Tout cela, nous le faisons dans une région où nous devons traiter avec 16 administrations locales et de très nombreuses Premières Nations. La plupart des ports dans le monde traitent avec une seule autorité locale. Il y en a très peu qui doivent interagir avec plus de deux ou trois. Par exemple, pour notre projet de terminal à conteneurs 2, nous avons signé des ententes sur les avantages mutuels avec 26 Premières Nations. Nous avons des rencontres régulières avec toutes les municipalités qui bordent le port, ce qui comprend des réunions annuelles avec nos cadres supérieurs et notre conseil d'administration.

Si je vous parle de cette situation complexe, c'est pour illustrer les défis qui pourraient se présenter si le gouvernement décidait de jouer un rôle plus important dans les activités du port. Nous nous réjouissons des dispositions du projet de loi qui donnent aux ports plus de pouvoirs sur la circulation maritime. L'augmentation de la circulation maritime dans certains secteurs nous a montré clairement que, si nous voulons utiliser le port de la façon la plus efficace et responsable possible sur le plan de l'environnement, réduire la durée de mouillage des navires et accroître la sécurité, nous avons besoin de plus de pouvoir. Quant à savoir si le projet de loi va répondre à ces besoins, cela va dépendre de la réglementation à venir.

L'administration portuaire s'est aussi dotée du genre de comités exigés par le projet de loi en ce qui concerne les peuples autochtones et les administrations municipales. Il reste à voir si le fait que ces comités sont obligatoires en vertu de la loi va accroître leur efficacité ou limiter leur flexibilité. Je tiens à insister sur le fait que nous accordons la plus grande priorité ainsi qu'une attention constante à la mobilisation locale. Parallèlement, nous reconnaissons que le modèle qui fonctionne pour nous ne convient pas nécessairement aux petits ports, dont les moyens sont beaucoup plus limités et qui interagissent avec beaucoup moins d'administrations et de Premières Nations que nous.

Nous partageons les préoccupations de l'Association des administrations portuaires canadiennes en ce qui concerne les limites d'emprunt des ports et l'extrême lenteur du processus requis pour les augmenter. Le processus actuel fait intervenir plusieurs ministères, se calcule en années et est très peu lié à la capacité financière du port. Même si nous avons bon espoir que le nouveau processus améliorera au moins un peu les choses, nous espérons une approche plus flexible et axée sur le marché.

Je réitérerai aussi les préoccupations de l'association en ce qui concerne la nomination des présidents des conseils d'administration par le ministre. Nous croyons que le système actuel a fait ses preuves et qu'il est extrêmement important que la personne qui préside le conseil jouisse de la confiance des membres. Les conseils d'administration des administrations portuaires suivent un code de déontologie écrit, lequel établit des règles claires en ce qui concerne les conflits d'intérêts, l'information privilégiée, etc. Les membres apportent collectivement une expertise et des compétences vastes et diversifiées qui assurent une bonne gouvernance et une bonne surveillance des activités portuaires, en plus d'établir son orientation stratégique.

À l'instar de l'association, nous croyons nous aussi qu'il est nécessaire d'accroître les dépenses en infrastructure et de les rendre plus prévisibles. Nous espérons que la création du nouveau bureau des chaînes d'approvisionnement de Transports Canada veut dire que le gouvernement jouera un rôle plus actif dans la coordination des projets qui échappent à la compétence des ports.

Dans les années 1990, durant certaines des premières vagues d'investissement en infrastructure, d'importants projets ont été achevés et ont permis d'accroître considérablement l'efficacité et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Ces projets ont fait intervenir un grand nombre de parties prenantes, y compris les chemins de fer, de nombreuses administrations municipales, la province de la Colombie-Britannique et les exploitants de silos. Il est très peu probable que ces projets seraient arrivés à terme si Transports Canada n'avait pas joué un rôle important pour coordonner et réunir les parties. Malheureusement, ces dernières années, Transports

Canada a pour ainsi dire abandonné son rôle. Il incombe donc à l'administration portuaire de jouer ce rôle, même si elle n'en a ni la compétence ni la capacité.

Nous croyons que le modèle actuel d'exploitation portuaire au Canada a été une histoire de réussite pour le gouvernement de l'époque, qui a fait preuve d'une grande clairvoyance en créant un système qui réservait un rôle au gouvernement tout en permettant aux ports d'agir indépendamment, sous la supervision d'un conseil d'administration comptant des représentants de tous les ordres de gouvernement.

● (1955)

Nous encourageons le gouvernement à continuer d'utiliser ce modèle, en le modifiant s'il y a lieu, mais aussi à reconnaître l'importance de laisser les ports gérer leurs activités dans le cadre de la loi.

Merci encore une fois de m'avoir invité à témoigner devant vous ce soir. Nous avons hâte de répondre à vos questions.

● (2000)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

[Français]

Je cède maintenant la parole à Mme Morin.

Madame Morin, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Marie-Christine Morin (conseillère syndicale, Syndicat des débardeurs, section locale 1375 du Syndicat canadien de la fonction publique): Monsieur le président et membres du Comité, bonjour.

Je vous remercie de l'invitation.

Vous allez constater que mon champ lexical sera bien différent de celui qu'ont utilisé les personnes que l'on vient d'entendre. En effet, je représente aujourd'hui des travailleuses et des travailleurs membres du Syndicat canadien de la fonction publique, ou SCFP, des ports de Montréal, Trois-Rivières et Bécancour, soit les débardeurs de Trois-Rivières et de Bécancour, de la section locale 1375, les travailleurs et les travailleuses du grain de la section locale 5317 et les cheminots du Port de Montréal de la section locale 5598.

Je m'adresse à vous parce que ma principale préoccupation est évidemment liée au maintien et à l'amélioration des conditions de travail de nos membres employés dans les secteurs maritime et ferroviaire.

Vous avez entendu, le 16 octobre dernier, mes collègues MM. Robert Ashton et Michel Murray, qui éprouvaient des inquiétudes quant aux possibilités d'interférence du projet de loi C-33 dans les relations de travail et le droit du travail.

J'ai pris note de l'assurance que nous a fournie le 16 octobre dernier le sous-ministre adjoint des politiques à Transports Canada, M. Serge Bijimine, selon laquelle il n'est pas prévu que le projet de loi C-33 s'applique aux relations de travail.

M. Bijimine s'est d'ailleurs engagé à obtenir un avis juridique sur la question si ce n'était pas déjà fait.

Quoi qu'il en soit, la meilleure façon de nous assurer qu'il n'y a pas d'interférence dans les relations de travail et le droit du travail serait de prévoir une disposition sur ce point dans le projet de loi lui-même.

Je vous donne l'exemple du nouvel article 17.4 du projet de loi C-33, qui accorde au ministre le pouvoir sans balises d'intervenir si, selon son estimation, quelque chose doit être fait pour faire face à un danger pour la sûreté du transport, y compris pour la sécurité des biens, ce qui est très large.

La délivrance d'un certificat d'urgence prévue au nouveau paragraphe 31(2) est dans la même veine.

Le projet de loi C-33 semble confondre « sécurité » et « sûreté ». Cette confusion a aussi été soulevée pour d'autres raisons dans le mémoire de l'Association des chemins de fer du Canada.

De plus, il est prévu au paragraphe 107.1(1) du projet de loi que, s'il estime qu'il existe un risque de danger imminent, notamment à la sécurité économique nationale ou à la concurrence, qui constitue une menace importante à la sécurité des marchandises ou de la chaîne d'approvisionnement, le ministre peut ordonner à une administration portuaire de prendre toute mesure qu'il estime nécessaire pour prévenir le danger.

À la section locale 5598 du SCFP, l'Administration portuaire de Montréal est mon employeur direct et celui des cheminots. Vous comprendrez notre inquiétude, d'autant plus que cet article permet au ministre d'agir en toute discrétion dans certaines situations.

En résumé, nous craignons que, en l'absence de balises intrinsèques au projet de loi C-33, les nouveaux pouvoirs du ministre soient utilisés pour miner les droits fondamentaux, notamment en matière de relations de travail. Je fais évidemment référence à la liberté d'association prévue à l'alinéa 2d) de la Charte canadienne des droits et libertés, mais aussi à la liberté d'expression et de réunion pacifique, prévues aux alinéas 2b) et 2c).

Ces balises existent dans les lois et la jurisprudence canadiennes, par exemple dans le Code canadien du travail. Elles existent aussi dans des traités internationaux et la jurisprudence internationale, notamment celles de l'Organisation internationale du Travail et son Bureau international du Travail, dans la Convention n° 87, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques et le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels.

Ce sont des traités fondamentaux qui nous lient aux Nations unies et aux autres nations dans le monde. Ils servent à assurer la justice sociale et le respect des droits fondamentaux, notamment le droit d'association, qui inclut le droit à la libre négociation et à la grève.

C'est pourquoi nous témoignons aujourd'hui en faveur de l'ajout, au projet de loi C-33, d'une disposition d'interprétation, qui irait dans le sens suivant: « L'interprétation et l'application de la présente loi ne doivent en aucun cas interférer en matière de relations de travail et doivent respecter: a) les droits fondamentaux, y compris le droit d'association; b) le Code canadien du travail; c) le droit international du travail et les engagements canadiens en cette matière.

Si le projet de loi C-33 ne permet pas d'interférence dans les relations de travail, je suis d'avis que cela devrait y être précisé pour éviter les confusions. Voilà.

Je vous remercie de votre écoute et de votre collaboration.

Le président: Merci beaucoup, madame Morin.

[Traduction]

Enfin, M. Kennedy et M. Cox vont présenter leurs déclarations liminaires. C'est à vous; vous avez cinq minutes.

M. Joel Kennedy (directeur, Secteur ferroviaire, Unifor): Merci.

Bonsoir, je m'appelle Joel Kennedy et je suis le directeur du secteur ferroviaire d'Unifor; je suis ici avec mon collègue, M. Graham Cox. Merci de me donner l'occasion de parler du projet de loi C-33.

Unifor est le plus grand syndicat du secteur privé du Canada, et il représente 315 000 travailleurs provenant de tous les grands secteurs de l'économie. Unifor représente 32 unités de négociation et compte près de 10 000 membres dans le secteur ferroviaire. Il y a des ingénieurs, des chauffeurs, des mécaniciens de wagon de marchandises et de locomotive, des électriciens, des opérateurs de grue et un groupe de travailleurs de soutien semi-spécialisés, comme des ouvriers et des travailleurs à la production qui fabriquent les wagons de marchandises, les locomotives et toutes les composantes des voies ferrées. Unifor représente aussi 2 300 travailleurs dans le secteur maritime.

Dans le secteur ferroviaire, les membres d'Unifor effectuent les inspections de sécurité des wagons de marchandises, que ce soit une vérification physique, visuelle ou auditive, voire même parfois olfactive. Nos membres effectuent des essais de freins et inspectent les composantes mécaniques des trains pour s'assurer qu'elles fonctionnent correctement et qu'il n'y a pas de défauts de fabrication.

Actuellement, la loi exige que ces trains soient inspectés et testés à leur point de départ et à leur destination. Cependant, des exemptions aux règlements ont déjà été accordées. Elles permettent aux compagnies ferroviaires de supprimer les inspections de sécurité et les tests effectués par un mécanicien qualifié et de les remplacer par une technologie limitée, qui n'a pas vraiment été éprouvée et qui n'est pas réglementée. Nous croyons que les inspections numériques créent des conflits lorsque les intérêts financiers de l'entreprise et les résultats des inspections ne s'alignent pas.

Malheureusement, on ne mentionne la technologie et la numérisation dans ce projet de loi que lorsqu'il est question de soutenir l'efficacité des chaînes d'approvisionnement et d'élaborer des règlements. Unifor croit que ce projet de loi est un autre règlement de type « le renard qui surveille le poulailler » et ne fait que renforcer ce type de règlement dans le secteur ferroviaire. Nous croyons que les grands employeurs du secteur ferroviaire ont profité de cette absence de réglementation et augmentent leurs bénéfices en prétextant la sécurité.

Lorsqu'un système automatisé n'est pas réglementé, il y aura beaucoup de pression pour que les systèmes soient modifiés, non seulement par souci de sécurité, mais aussi par souci de commodité. Unifor croit qu'il faut investir dans la technologie et la mettre en œuvre pour sécuriser davantage nos chaînes d'approvisionnement. Cependant, présentement, on cherche à remplacer des travailleurs tout en visant le même niveau de sécurité. Le conseil d'arbitrage est même saisi d'une affaire et doit décider si cette inspection de sécurité numérique est comprise dans le contrat d'Unifor.

Le Volpe Center, du ministère des Transports des États-Unis a dit, en se fondant sur ses recherches sur la technologie ferroviaire, que « l'adoption de la technologie ne doit pas viser à remplacer les travailleurs. La technologie doit plutôt servir à augmenter, et non pas à remplacer, le travail visant à améliorer le niveau de sécurité du système ferroviaire. » Nous croyons que c'est aussi la position adoptée par la Maison-Blanche des États-Unis. Selon nous, toute modification des lois canadiennes sur la sécurité du secteur ferroviaire devrait intégrer le principe de l'augmentation du niveau de sécurité, et non pas simplement remplacer des travailleurs pour augmenter les profits.

Unifor craint aussi que les amendements proposés au projet de loi C-33 qui concernent la capacité de consulter une tierce partie ne soient qu'une façon de donner à un tiers la responsabilité des règlements et des exemptions. Si le bureau du ministre ne croit pas avoir à l'interne la capacité de prendre de bonnes décisions sur les règles et les exemptions, il devrait investir dans un groupe de recherche indépendant financé publiquement qui serait chargé d'évaluer les conséquences des règles et des exemptions accordées sur la mise en œuvre des technologies; il ne devrait pas y avoir de tierce partie.

Unifor craint que les recommandations d'une tierce partie du secteur privé soient fondées sur des données privées exclusives. Les systèmes de gestion de la sécurité sont déjà des boîtes noires, parce qu'ils utilisent des logiciels comme si le développement de logiciels était un processus mystérieux, impossible à régler. Unifor maintient que le processus d'élaboration des règlements et des exemptions devrait être de l'information publique. Par conséquent, les données recueillies sur l'incidence des règlements et des exemptions devraient aussi être rendues publiques.

Enfin, nous nous faisons l'écho des préoccupations soulevées par nos collègues du Syndicat canadien de la fonction publique et de l'International Longshore & Warehouse Union Canada au sujet des conséquences des nouveaux pouvoirs du ministre sur la durabilité des chaînes d'approvisionnement. Même si nous reconnaissons que le libellé avait pour objectif de pouvoir composer avec des urgences comme la pandémie, nous croyons qu'il est trop général et que, même si ce n'est pas le but visé, il pourrait interférer avec le droit de grève.

Nous croyons que le meilleur modèle, pour élargir les pouvoirs en cas d'urgence, devrait s'appuyer sur une liste des enjeux et perturbations pouvant être considérés comme des urgences et des actes qui touchent les chaînes d'approvisionnement. Selon nous, il est possible d'établir une liste qui soit claire pour le public tout en étant suffisamment large pour nous permettre d'assurer la sécurité contre des acteurs externes sans miner la Charte des droits et les mesures législatives.

J'aimerais aussi dire que nos amis chez Teamsters ont adopté notre position eux aussi mais que, pour une raison ou une autre, ils ne pouvaient pas être ici aujourd'hui.

• (2005)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kennedy.

Nous allons commencer la période de questions, ce soir, avec M. Strahl.

Monsieur Strahl, c'est à vous; vous avez six minutes.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous les témoins d'être présents malgré l'heure tardive.

Encore une fois, je suis assez surpris d'entendre les commentaires d'un autre groupe de témoins, dont la plupart avaient des préoccupations importantes quant au projet de loi — même si certains en ont fait un éloge plutôt tiède. Selon moi, cela montre que le gouvernement libéral n'a pas fait ses devoirs avant de présenter le projet de loi et n'a pas consulté adéquatement les gens qui sont les plus concernés. C'est du moins ce que nous disent tous les groupes de témoins, à chaque réunion. Ce sera intéressant d'entendre les explications du ministre, d'ici quelques réunions.

J'aimerais m'adresser au représentant de l'administration portuaire Vancouver-Fraser: Monsieur Wilson, franchement, je crois que ce projet de loi a été rédigé en pensant au port que vous représentez. Nous avons évidemment entendu dire que certaines des dispositions du projet de loi seront très onéreuses pour les petits ports, qui n'ont pas votre capacité de financement, autant d'employés que vous ou la capacité de répondre à certaines des exigences obligatoires qui ont été incluses dans le projet de loi.

Vous avez fait part de vos préoccupations quant à cette approche universelle, mais pourriez-vous donner le nombre approximatif d'employés que vous pensez devoir embaucher ou la somme d'argent que vous devriez dépenser pour vous conformer aux nouvelles exigences prévues dans le projet de loi, y compris pour la reddition de comptes et la mise sur pied des comités obligatoires et ce genre de choses? Nous avons entendu dire que certains ports devront dépenser 200 000 \$ et embaucher beaucoup de nouveaux employés. Avez-vous un chiffre?

• (2010)

M. Duncan Wilson: Merci de la question.

Tout d'abord, j'aimerais souligner que nous respectons déjà bon nombre des exigences prévues au projet de loi, donc il n'y a pas de coût supplémentaire. Il y a deux ou trois exceptions, par exemple concernant les exigences de présentation de rapports financiers qui entraîneront des coûts supplémentaires. Nous estimons que cela coûtera environ, si je me rappelle bien, 200 000 \$ par année. Dans l'avenir, il y aura aussi une augmentation des coûts, pour nous, au chapitre de l'environnement, mais nous travaillons de toute façon déjà très activement pour nous améliorer dans ce domaine et allons continuer à le faire.

L'exigence de publier des plans annuels sur le climat et des plans d'adaptation au climat et de faire des suivis à ce sujet nous donnera davantage de travail, mais nous en faisons déjà beaucoup de ce côté. Nous travaillons déjà activement là-dessus et nous allons bientôt lancer de grandes initiatives pour faire avancer les choses. Donc, pour nous, encore une fois, ces changements de nos activités au jour le jour nous coûteront moins cher à nous qu'aux autorités portuaires canadiennes de plus petite taille.

M. Mark Strahl: Au cours d'une réunion précédente, un député libéral a déclaré ce qui suit: « Je peux vous dire qu'à Vancouver, les conflits sont nombreux, et les gens sont mécontents parce que les intérêts du port semblent avoir préséance sur les priorités, notamment environnementales, de la collectivité. Je pense qu'il est possible de faire mieux. » À ce moment-là, j'avais dit que j'avais hâte de connaître votre réponse à ce sujet.

Admettez-vous que vous écarterez les préoccupations des collectivités et que vous n'en tenez pas compte?

M. Duncan Wilson: Nous investissons massivement dans les engagements des collectivités locales et de nos gouvernements locaux. Seize municipalités bordent le port. Il y a beaucoup à faire. Le port de Vancouver est le plus grand port industriel du pays, et il y a des collectivités tout autour. Nous sommes responsables de 640 kilomètres de côtes. Cela touche beaucoup de gens. Ces interfaces entraîneront évidemment des conflits de temps à autre.

Je dirais que nous avons une très bonne relation de travail avec la très grande majorité des municipalités. Nous rencontrons régulièrement les maires, nous avons des comités de liaison avec le personnel et, comme je l'ai dit, nos cadres supérieurs tiennent des réunions avec les maires. Notre conseil d'administration tient chaque année une réunion avec les maires. Nous travaillons d'arrache-pied pour régler les préoccupations des collectivités locales. Par exemple, pour en revenir à la disposition de déclaration d'objet de la Loi maritime du Canada, il s'agit en fait de favoriser les priorités de la politique commerciale canadienne tout en protégeant l'environnement et en tenant compte de l'opinion de la communauté. La loi nous oblige à le faire, et c'est quelque chose que nous prenons très au sérieux. Il arrive souvent que nous pouvons faire ce qu'ils nous demandent de faire.

• (2015)

M. Mark Strahl: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste 50 secondes, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Un témoin nous a dit qu'augmenter les limites d'emprunt des ports expose les contribuables à un risque. Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez? Si vous n'avez pas de limite d'emprunt, par exemple, pensez-vous que les contribuables sont exposés à un risque si, pour une raison ou une autre, vous êtes incapable de payer?

M. Duncan Wilson: Encore une fois, en vertu de la Loi maritime du Canada, nous devons être indépendants financièrement, donc nous ne recevons pas de deniers publics pour les activités portuaires. En fait, nous versons une allocation annuelle au gouvernement du Canada; donc, selon nous, l'argent que nous utilisons provient des gens qui nous paient pour utiliser le port. C'est cela notre source de revenus, et je ne vois pas comment l'argent des contribuables serait exposé à un risque. Je soulignerais que, si nous en venions à un régime d'emprunt davantage fondé sur le marché, les choses s'arrangeraient d'elles-mêmes.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

Merci, monsieur Strahl.

C'est maintenant au tour de M. Rogers.

Monsieur Rogers, c'est à vous, vous avez six minutes.

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

Bienvenue à nos témoins de ce soir. Je suis très heureux de vous voir ici aujourd'hui. Nous espérons que le projet de loi C-33 sera un bon texte de loi, et nous comptons évidemment sur les connaissances, l'expertise et l'expérience des gens qui sont ici ce soir et qui sauront bien nous conseiller et nous permettre de présenter une loi qui améliorera notre chaîne d'approvisionnement, dans les faits.

Ma première question s'adresse à M. Lewis-Manning. Puis, je vous poserai la même question, monsieur Wilson.

Si le projet de loi C-33 est adopté, le gouvernement fédéral pourra édicter un règlement sur la gestion des lieux d'amarrage dans les ports. Qu'aimeriez-vous inclure dans ce règlement hypothétique?

J'aimerais avoir la réponse de M. Lewis-Manning, puis celle de M. Wilson.

M. Robert Lewis-Manning: À l'heure actuelle, le port de Victoria ne dispose pas de lieux d'amarrage, donc la question ne s'applique pas. Je pense qu'il vaudrait mieux poser la question à M. Wilson.

M. Churence Rogers: Allez-y, monsieur Wilson.

M. Duncan Wilson: Nous sommes très heureux de l'orientation du projet de loi en ce qui concerne la gestion du trafic et des lieux d'amarrage. En plus des lieux d'amarrage relevant de la compétence du port, nous avons mis en place avec Transports Canada un protocole temporaire pour les lieux d'amarrage des îles Gulf. Nous essayons de trouver des moyens de réduire les répercussions de ces lieux d'amarrage en trouvant des moyens d'amarrer davantage de navires dans l'administration portuaire. C'est un domaine qui représente beaucoup de travail pour nous en ce moment et que nous prenons très au sérieux, mais nous sommes satisfaits du projet de loi tel qu'il est proposé.

M. Churence Rogers: Je vous remercie.

Monsieur Wilson, à votre avis, comment l'échange de données aiderait-il les ports à devenir plus efficaces et plus concurrentiels? Pensez-vous que le projet de loi C-33 contribuera à la numérisation de bout en bout de notre chaîne d'approvisionnement?

M. Duncan Wilson: Le projet de loi C-33 porte peut-être moins précisément sur cela, mais la numérisation est un objectif énorme pour nous. Nous avons mis en place un programme que nous appelons Connect+, qui combine la gestion active du trafic des navires et une initiative sur la visibilité de la chaîne d'approvisionnement, qui visent à travailler ensemble pour fournir une visibilité accrue des déplacements des cargaisons dans l'ensemble des secteurs, à l'entrée et à la sortie de la porte d'entrée, et ce, encore une fois, pour que nous puissions être plus efficaces, déplacer plus rapidement les cargaisons, réduire pour les collectivités les répercussions de choses comme les lieux d'amarrage et réduire également les conséquences des expéditions sur, par exemple, sept épaulards résidents à risque.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Monsieur Cox, ou votre homologue, comment décririez-vous la relation entre les ports et les syndicats de façon générale? Diriez-vous qu'il est nécessaire de créer des tribunes pour que les ports puissent communiquer avec les syndicats, comme le comité consultatif qui est proposé dans le projet de loi C-33?

M. Graham Cox (représentant national, Unifor): Je vais répondre à cette question.

Nous ne représentons pas vraiment beaucoup de travailleurs qui travaillent directement dans les ports. Nous représentons principalement des travailleurs du secteur maritime qui essaient de prendre les marchandises des trains pour les mettre sur les bateaux, les gens qui travaillent pour CNTL et Fastfrate pour le Canadien Pacifique, qui déplacent des marchandises dans le système intermodal. Puis nous représentons également les gens qui déplacent des marchandises le long des canaux sur les bateaux eux-mêmes, alors nous n'aurions pas beaucoup de choses à dire sur l'interaction avec les ports à proprement parler. Nous traitons avec eux dans les associations d'employeurs lorsque nous procédons à des négociations, et la plupart de celles-ci se font en Colombie-Britannique dans le cadre des négociations coordonnées et des accords de négociation sectoriels que nous avons là-bas.

● (2020)

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Monsieur Wilson, vous avez dit plus tôt que les ports doivent adopter des approches plus souples et axées sur le marché en ce qui concerne la façon dont nous structurons la gouvernance, les présidents de conseil et ainsi de suite. Bien sûr, il existe des opinions différentes quant à la façon dont cela devrait se produire.

Avez-vous d'autres choses à dire à ce sujet, en particulier quant à la façon dont nous devrions faire nommer ou non un président par un conseil ou un ministre, ou faire adopter la nomination par quelqu'un d'autre?

M. Duncan Wilson: Je pense qu'il est très important de garder à l'esprit que, pour les conseils de direction des administrations portuaires au Canada, lorsque vous êtes nommé au conseil d'administration, vous avez une obligation fiduciaire envers l'administration portuaire, et non pas l'organisme qui vous a nommé. Par conséquent, le fait que le ministre procède à des nominations de façon plus politique semble aller à l'encontre de cette approche. Cela signifie également que le président ne jouirait pas nécessairement de la confiance du conseil.

Selon le projet de loi, cela sera fait en consultation avec le conseil d'administration. De notre point de vue, des ministres différents auront des approches différentes, et le fait de nommer ainsi un président crée toujours un effet de levier important.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

Merci, monsieur Rogers.

[Français]

Notre prochain intervenant est M. Barsalou-Duval.

Vous avez la parole pour six minutes.

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

Je vais commencer par vous, madame Morin.

Ma question concerne votre principale revendication, dont vous nous avez fait part tout à l'heure.

Vous avez dit qu'il serait important d'ajouter une disposition d'interprétation au projet de loi C-33, que nous étudions en ce moment. Dans certains articles du projet de loi, il est question de la possibilité que le ministre se dote de pouvoirs pour débloquer, pour ainsi dire, la chaîne d'approvisionnement ou pour des raisons de sécurité. Toutes sortes de dispositions permettraient au ministre d'intervenir directement, de sa propre initiative, dans les affaires du port.

Si cette fameuse disposition interprétative n'était pas ajoutée ou si l'avis juridique dont on a parlé plus tôt ne nous parvenait pas, croyez-vous, malgré tout, que ce projet de loi devrait être adopté?

Mme Marie-Christine Morin: Je pense que non. On a entendu une foule d'arguments au sujet des lacunes du projet de loi pour d'autres raisons, notamment la possibilité de nominations partisans aux conseils d'administration.

Pour ce qui est des balises manquantes, je pense qu'elles sont nécessaires. Même si ce n'est pas l'intention du législateur actuellement, dans quelques années, quelqu'un, quelque part, pourra se servir des discussions que nous avons aujourd'hui pour en arriver à une interprétation différente du projet de loi.

Ce sera compliqué et ce ne sera pas gagné d'avance. Il serait beaucoup plus simple d'avoir une clause ou une balise pour limiter les pouvoirs du ministre. Dans le projet de loi actuel, les pouvoirs du ministre sont très larges, et ils sont aussi peu transparents. Il pourrait décider de son propre chef, à la suite de certaines informations, qu'il n'a pas à publier d'arrêté. Il y a une clause dérogatoire à la Loi sur les textes réglementaires qui fait en sorte que les arrêtés du gouvernement peuvent échapper au contrôle parlementaire.

C'est la même chose dans le cas des injonctions d'urgence, dont les conséquences sont très graves pour les gens. Quand c'est le temps de mettre fin à une grève, on peut sortir les canons, du côté des employeurs comme du côté politique. On ne se le cachera pas. Plus on peut jouer à armes égales, mieux c'est. C'est ce qu'on recherche en droit du travail.

Ce serait une grave erreur de donner plus de munitions pour sabrer le droit d'association, qui est quand même un droit fondamental. Or ce projet de loi ouvre la porte à donner de telles munitions. Cela pourrait miner les droits syndicaux de l'ensemble des travailleurs du secteur maritime, du secteur ferroviaire et des transports en général.

● (2025)

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de votre réponse.

Selon ma perspective, quand un gouvernement doit porter l'odieuse de déposer une loi spéciale au Parlement, il doit la soumettre au débat et l'adopter ensuite. En revanche, si un ministre peut simplement prendre un arrêté ministériel, il n'aura de comptes à rendre à personne. Il pourra faire cela de son sous-sol, et ce sera réglé. Je trouve que ce serait une façon de faire plutôt problématique.

Vous avez dit tout à l'heure qu'il pourrait être pertinent d'ajouter des balises aux pouvoirs des ministres, afin d'encadrer la façon de procéder. Les libellés contiennent souvent l'expression « si le ministre estime que ». Il n'a besoin de rien prouver, il doit seulement estimer qu'il y a un besoin, une urgence ou même un risque.

Quelles balises aimeriez-vous voir dans le projet de loi?

Mme Marie-Christine Morin: Comme je l'ai dit tantôt, je pense qu'il devrait y avoir une disposition d'interprétation selon laquelle la loi ne s'applique pas en matière de relations de travail et respecte les droits fondamentaux. Je pense que ce serait la meilleure chose. Sinon, évidemment, il faudrait plus qu'une estimation. En effet, il faut que le ministre démontre qu'il y a urgence.

L'autre chose qui accroche, c'est qu'on protège des biens, des choses et des cargaisons. Est-ce qu'une caisse d'oranges courant un péril sur un navire entre dans la catégorie de sécurité d'un bien? J'exagère peut-être, mais on pourrait l'interpréter de cette façon. Je trouve que, pour ce qui est du droit d'association, les services essentiels sont conçus pour que le droit de grève puisse s'exercer jusqu'à ce qu'il y ait un danger pour la santé ou pour la sécurité: un danger direct et imminent pour la santé et la sécurité de la population, c'est-à-dire des personnes, et non pas pour la caisse d'oranges ou la cargaison de Canadian Tire. C'est triste, mais la grève est une arme économique.

Je ne veux pas parler seulement de la grève, parce qu'il y a aussi bien d'autres choses qui pourraient arriver et forcer une négociation ou un arbitrage. Tout cela, comme vous l'avez dit, comporte très peu de balises constitutionnelles ou de balises démocratiques qui permettraient un processus où les différents acteurs pourraient se prononcer. À part le ministre lui-même et un sous-ministre qui va peut-être regarder cela un peu, personne ne peut s'ingérer là-dedans. Par la suite, il va falloir une contestation constitutionnelle, mais les dommages seront déjà faits.

Je pense qu'une disposition d'interprétation serait vraiment la solution; en vertu de cette disposition, ce projet de loi ne s'appliquerait pas en matière de relations de travail.

Le président: Merci beaucoup, madame Morin et monsieur Bar-salou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

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

Je remercie nos témoins d'être avec nous ce soir.

Je vais commencer par parler de la limite d'emprunt des ports, sur laquelle s'est concentrée la discussion entourant le projet de loi. Je crois savoir que les administrations portuaires aimeraient jouir d'une plus grande flexibilité pour ce qui est d'emprunter sur les marchés des capitaux privés afin de financer des infrastructures très nécessaires.

Or, je suis curieux de savoir si les administrations portuaires se comportent davantage comme une société privée et si elles peuvent également faire faillite dans une situation où elles n'ont pas suffisamment de revenus pour rembourser la dette qu'elles contractent. L'administration portuaire Vancouver-Fraser peut-elle faire faillite?

M. Duncan Wilson: Je pense qu'un régime d'emprunt axé sur les marchés nous protège contre cela, parce que l'emprunt qui serait accessible à l'administration portuaire serait directement lié à sa sécurité financière et à nos gains, à notre bilan et à ce que nous pouvons nous permettre.

Lorsque les obligations financières dépassent cela, j'estime qu'il serait raisonnable pour un port de devoir obtenir une approbation spéciale auprès du gouvernement quant à une limite d'emprunt qui dépasserait cela. Selon moi, le marché, dans le cas d'une administration portuaire... et je ne peux pas parler pour les autres administrations portuaires, mais dans le cas du port de Vancouver, il s'agit du port le plus diversifié, avec des sources de revenus diversifiées, et notre risque est donc très faible.

• (2030)

M. Taylor Bachrach: Exact, mais nonobstant le risque, il y a une question plus grande ici qui s'applique à tous les ports.

Prenons le cas du port d'Oshawa, par exemple, qui s'est retrouvé dans une situation financière très difficile et dont le passif dépassait de beaucoup son actif. Je crois qu'un vérificateur a dit qu'il risquait de ne plus être en mesure de poursuivre ses activités, ce qui ressemble à une faillite, mais les administrations portuaires ne peuvent pas faire faillite parce qu'elles sont soutenues par le public canadien, en tant qu'institutions publiques.

Je crois que là où je veux en venir, c'est qu'un élément de la contrepartie de cette flexibilité est un risque accru potentiel dans le cas d'un port qui n'est pas aussi diversifié ou qui prend quelques mauvaises décisions en matière d'investissement en cours de route. Comment le port de Vancouver perçoit-il ce risque lorsqu'il s'agit du contribuable canadien qui, essentiellement, souscrit les emprunts que le port contracterait?

M. Duncan Wilson: En ce qui concerne le système portuaire élargi — et cela fait partie du défi dans le projet de loi que j'ai mentionné dans ma déclaration liminaire —, c'est une approche unique pour les administrations portuaires canadiennes, et cela ne tient pas compte de ces facteurs, et il faudrait probablement le faire.

Je crois que l'une des raisons pour lesquelles on exige une déclaration financière supplémentaire tient probablement à certains de ces risques. Bien qu'il soit quelque peu fastidieux de le faire, je ne peux pas me prononcer sur ce que les auteurs pensaient lorsqu'ils ont fait cela, mais cette mesure semble essayer de régler le problème.

M. Taylor Bachrach: Pour revenir à M. Kennedy et à une discussion concernant la sécurité ferroviaire, je pense que de nombreux membres du Comité ont été déçus de constater que le projet de loi n'allait pas plus loin pour réagir aux nombreuses préoccupations liées à la sécurité ferroviaire qui ont été exprimées par votre syndicat et d'autres et dans le cadre de notre propre travail à la table et du rapport que nous avons publié l'an dernier. L'une des choses que nous avons entendu les témoins dire était que les systèmes de gestion de la sécurité sont devenus le principal outil pour assurer la sécurité de nos chemins de fer et qu'on en dépend de plus en plus, plutôt que des règles et des inspections plus conventionnelles. Est-ce une juste façon de décrire les choses?

M. Joel Kennedy: Oui. Nous voyons que l'on dépend beaucoup des services de détection et de l'autodéclaration.

Le problème que nous constatons, c'est qu'il n'y a pas de réglementation concernant l'autodéclaration. Il n'y a vraiment aucune réglementation qui tient les employeurs responsables à cet égard. Nous constatons que les gens comptent de plus en plus sur l'autodéclaration. Comme je l'ai dit dans ma déclaration précédente, ce qui se passe en ce moment dans le secteur ferroviaire canadien est un cas concret de renard qui surveille le poulailler. C'est assez frustrant de se faire remplacer par la technologie pour les inspections, parce que nos membres agissent vraiment comme le contrepois au Canada pour ce qui est de comprendre ce qui est inspecté, comment c'est inspecté, où c'est inspecté et si ces employeurs se conforment même à la réglementation. Essentiellement, on nous exclut maintenant du processus. Nous sommes remplacés par la technologie. Nous ne savons pas ce qui se passe. Nous ne savons pas si les employeurs respectent même les exemptions réglementaires auxquelles ils sont soumis. Nous ne savons pas quels aspects ils respectent. Nous entendons parfois dire qu'ils ne sont pas conformes. Personne ne rend de comptes, et nous ne faisons pas partie du processus, et cela fait peur.

Nous étions le contrepois au Canada, et ces employeurs sont désormais principalement de grands employeurs américains, et il est très intéressant de voir qu'ils font de nouvelles réglementations. Ils rendent davantage de comptes aux États-Unis, et maintenant, nous avons ces grands employeurs américains qui essaient de déréglementer, et il semble que ce soit un peu leur terrain de jeu. J'approuve tout à fait ce que vous avez dit. C'est tout à fait pertinent, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Kennedy, vous avez décrit les systèmes de gestion de la sécurité comme une boîte noire. Serait-il raisonnable d'exiger des compagnies ferroviaires qu'elles rendent publics leurs systèmes de gestion de la sécurité?

M. Joel Kennedy: Absolument. Le public canadien le mérite, surtout si l'on tient compte du fait que nous avons des entités extérieures qui viennent au Canada. Nous n'avons qu'une seule chance de bien faire les choses avec notre environnement. Nous avons vu beaucoup de choses se produire aux États-Unis en plus de déraillements dans les collectivités autochtones où les médicaments sont cultivés, dans nos eaux et sur nos terres. Tout cela doit absolument être public. Le public doit savoir ce qui se passe en ce moment, et il semble que cela soit un peu caché. Si le public était au courant du nombre de déraillements qui se produisent chaque jour au Canada, beaucoup plus de gens au Canada seraient fâchés de ce qui se passe aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kennedy.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant passer à M. Strahl.

Monsieur Strahl, je vous cède la parole. Vous avez cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

• (2035)

M. Mark Strahl: Merci.

Je vais revenir à M. Wilson.

Nous avons entendu dans le passé des compagnies ferroviaires attribuer leur difficulté à respecter les délais à l'incapacité des navires céréaliers de faire leurs chargements sous la pluie à Vancouver. Lors de la dernière réunion, des personnes préoccupées par les lieux d'amarrage dans les îles Gulf nous ont également dit que ces problèmes se produisaient en partie parce que nous ne pouvions pas

charger les céréales sous la pluie à Vancouver. Il s'agit d'un problème de longue date, et je comprends les décisions, l'arbitrage et la situation qui nous ont amenés là où nous sommes. Y a-t-il quelque chose dans le projet de loi C-33 qui nous donnerait l'espoir que cette question sera réglée, où ne le sera-t-elle que lorsque les exploitants de terminaux et les travailleurs pourront soit trouver des solutions en matière d'infrastructure, soit s'attaquer aux problèmes de sécurité qui empêchent que cela se produise? Peut-être pourriez-vous nous donner quelques renseignements, s'il y en a, sur la façon dont nous pouvons charger les navires pendant les 170 jours de pluie par an au port de Vancouver.

M. Duncan Wilson: Merci.

Oui, le chargement de céréales sous la pluie est bien sûr un problème important. Selon notre compréhension, nous pourrions probablement augmenter la capacité d'environ 7 % si nous pouvions le faire.

En ce qui concerne son effet sur les lieux d'amarrage, toutefois, je dirais que c'est quelque peu exagéré. La principale raison pour laquelle on a besoin de tant de lieux d'amarrage supplémentaires est que les cargaisons doivent arriver au port en même temps que le navire. C'est la raison pour laquelle le programme Connect+ dont je parlais, qui porte sur la visibilité de la chaîne d'approvisionnement et la numérisation, est si important, car c'est ce qui va vraiment nous aider à libérer un certain potentiel dans ce domaine.

M. Mark Strahl: Je suis sûr que vous avez examiné les témoignages de la dernière réunion avec votre équipe au sujet des préoccupations concernant les lieux d'amarrage des îles Gulf. Nous avons entendu du mécontentement à l'idée d'essayer d'obtenir de nouveaux lieux d'amarrage dans de meilleurs endroits — peut-être pouvons-nous dire les choses ainsi. Le projet de loi vous donnerait plus de pouvoir sur les lieux d'amarrage et leur fonctionnement, etc.

Pouvez-vous décrire certains des défis liés à la création de nouveaux lieux d'amarrage et si vous pensez que le projet de loi C-33 permettra de les relever?

Vous parlez d'une expansion massive du port de Vancouver. Supprimer les lieux d'amarrage ne semble pas avoir de sens, mais il existe des zones sensibles où, peut-être, ils ne sont pas les mieux placés.

Pouvez-vous parler des défis que pose le déplacement ou la création de nouveaux lieux d'amarrage, ce que je pense que nous devrions faire à mesure que le port s'agrandit?

M. Duncan Wilson: Le plus grand enjeu concernant l'augmentation du nombre de nouveaux lieux d'amarrage serait évidemment les préoccupations des collectivités locales. Il existe des endroits pour créer des lieux d'amarrage supplémentaires. Le projet de loi nous donne des pouvoirs supplémentaires, ce qui va nous aider davantage dans la gestion du trafic. Nous sommes satisfaits du projet de loi à cet égard.

Il doit y avoir un changement de paradigme dans le port — et je pense que nous sommes en bonne voie de le faire — afin qu'il ne s'agisse pas seulement de lieux d'amarrage où l'on peut amarrer les navires. Vous pouvez avoir des bittes d'amarrage, où les navires pourraient s'amarrer. Vous pouvez également avoir des amarrages à point unique, ce qui réduirait l'espace requis pour les lieux d'amarrage et vous permettrait d'amarrer plus de navires.

M. Mark Strahl: Enfin, nous avons entendu certains témoignages, et on pense qu'il y a peut-être des représentants syndicaux — et je sais qu'il y a d'autres groupes — qui croient que les utilisateurs actifs des ports devraient pouvoir avoir des employés actifs de leur entreprise siégeant au conseil d'administration.

Pouvez-vous expliquer, de votre point de vue...?

Vous avez parlé de l'obligation fiduciaire. Voyez-vous un conflit d'intérêts si une personne qui participe activement aux relations syndicales ou aux affaires au port se voit attribuer un siège au conseil d'administration?

M. Duncan Wilson: Notre conseil d'administration compte actuellement un dirigeant syndical canadien très en vue, qui a été nommé par la province de la Colombie-Britannique.

Je pense que le fait d'avoir quelqu'un qui participe activement au port, qui travaille sur les quais ou dans les affaires, pourrait être une source de conflit d'intérêts. Il lui serait très difficile de respecter son obligation fiduciaire lorsque ses revenus de base sont liés à l'autre partie.

• (2040)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Merci encore une fois, monsieur Wilson.

Nous avons ensuite Mme Koutrakis.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

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

Merci à nos témoins d'être ici avec nous à cette séance tardive. Votre témoignage est très important, et la conversation est très intéressante.

Monsieur Wilson, nous avons entendu certains des défis et certains des aspects à l'égard desquels vous pensez que le projet de loi pourrait être renforcé ou amélioré. Cependant, j'aimerais vous demander quels sont, selon vous, les éléments les plus positifs du projet de loi. Je suis à peu près sûre que vous pouvez parler d'aspects positifs du projet de loi.

M. Duncan Wilson: Je pense que la modification de la disposition de déclaration d'objet visant à inclure les peuples autochtones est vraiment significative et importante. Nous félicitons le gouvernement de l'avoir proposée.

Je suis globalement satisfait de l'accent mis sur l'environnement. Je pense qu'une partie du projet de loi est peut-être un peu trop prescriptive quant à la façon dont nous procédons, mais l'accent supplémentaire mis ici est le bienvenu.

Encore une fois, nous sommes satisfaits des changements qui permettront une meilleure gestion du trafic, sous réserve de la réglementation.

Le projet de loi contient beaucoup de bonnes choses. Évidemment, en me présentant au Comité aujourd'hui, je me concentre sur les sujets de préoccupation, car ce sont ces domaines que nous aimerions vraiment voir aborder.

Mme Annie Koutrakis: L'un des autres témoins aimerait-il intervenir concernant votre point de vue sur la même question? Non, d'accord.

Ma prochaine question s'adresse à M. Lewis-Manning.

Nous avons beaucoup entendu parler du trafic maritime actif aujourd'hui. Pensez-vous que les mesures de gestion du trafic maritime actif prévues dans le projet de loi aideront les ports à fonctionner plus efficacement? Si c'est le cas, comment?

Le président: Malheureusement, madame Koutrakis, M. Lewis-Manning a dû partir. Il est parti il y a environ cinq minutes.

Mme Annie Koutrakis: D'accord, je poserai alors la question à M. Wilson.

Merci.

Pensez-vous que les mesures de gestion du trafic maritime actif prévues dans le projet de loi aideront les ports à fonctionner plus efficacement, et comment?

M. Duncan Wilson: Oui, mais ces mesures sont assujetties à la réglementation. Les détails seront dans le règlement. La législation se situe forcément à un niveau supérieur. Cela concerne non seulement cet aspect, mais aussi les emprunts et tout le reste. Bon nombre des changements les plus significatifs seront apportés sous forme de réglementation.

Mme Annie Koutrakis: Merci.

[Français]

Ma dernière question s'adresse à Mme Morin.

L'une des choses que nous avons entendues est qu'une représentation syndicale au sein des conseils d'administration des autorités portuaires serait nécessaire.

Êtes-vous d'accord quant à cette nécessité et quel type de perspective les syndicats pourraient-ils apporter à la direction des ports, si cela devait se produire?

Mon collègue M. Strahl a déjà demandé s'il y aurait alors un risque de conflit d'intérêts.

Comment pourrions-nous gérer cela?

Mme Marie-Christine Morin: Selon moi, il n'y a aucun risque de conflit d'intérêts, parce que la partie patronale existe, de toute façon. Je pense que les travailleurs portuaires ont intérêt à ce que le port fonctionne et qu'ils pourraient même apporter un éclairage intéressant sur la productivité, l'efficacité et les lacunes. Écouter les travailleurs est toujours une bonne idée pour la productivité et la santé d'une entreprise.

J'appuie mes confrères et consœurs qui demandent un siège au conseil d'administration. Pour ma part, je crains que le syndicat soit écarté des discussions lorsqu'elles toucheront, entre autres, les questions liées aux conditions de travail.

Cependant, malgré cela, je pense que c'est toujours une bonne idée d'avoir un représentant syndical autour de la table pour obtenir l'éclairage des travailleurs sinon, il manque un morceau au casse-tête. Je ne pense pas qu'il y ait un risque de conflit d'intérêts.

Mme Annie Koutrakis: Merci.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

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

Ma question s'adresse à M. Wilson et concerne la façon dont le projet de loi C-33 a été présenté.

Ce projet de loi a été déposé par le gouvernement en fin de session parlementaire, l'année dernière. Cela fait donc un an.

Le 18 novembre 2022, un article sur le projet de loi C-33 est paru dans *La Presse*. Il avait pour titre « Un projet de loi pour resserrer la collaboration entre les ports québécois ».

En lisant cet article, on comprenait que l'intention du ministre, au moyen du projet de loi, voulait améliorer la chaîne d'approvisionnement et permettre une meilleure collaboration entre les ports. Or, quand j'ai lu le projet de loi, ce n'est pas nécessairement ce que j'ai compris.

Pourriez-vous nous parler des éléments du projet de loi C-33 qui permettraient de resserrer la collaboration entre les ports ou d'améliorer la chaîne d'approvisionnement? Cela pourrait peut-être éclairer le Comité.

• (2045)

[Traduction]

M. Duncan Wilson: Les changements les plus importants apportés à la loi donnent aux ports des pouvoirs supplémentaires en matière de gestion du trafic.

En ce qui concerne la collaboration entre les autorités portuaires, rien ne l'empêche aujourd'hui. Nous communiquons et travaillons avec d'autres autorités portuaires. Plus tôt ce soir, j'étais avec les représentants des ports du Québec lors d'un événement. Il y a beaucoup de mobilisation entre les autorités portuaires par l'intermédiaire de notre association.

Je pense qu'il existe une possibilité, en particulier sur la côte Ouest, d'instaurer une plus grande collaboration entre nous et notamment avec certains autres ports, mais rien ne l'empêche vraiment.

Est-ce quelque chose qui est exigé dans la loi? C'est une excellente question. Je pense que c'est quelque chose qui mérite d'être pris en considération, mais rien pour l'instant ne constitue un obstacle à la réalisation de cet objectif.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Nous avons entendu des témoins travaillant pour des ports qui sont venus nous dire un peu le contraire. En fait, ils se sont dits forcés d'être en concurrence les uns avec les autres, ce qui pouvait nuire à leur collaboration. Ils ont dit qu'ils auraient aimé voir dans le projet de loi C-33 des changements qui permettraient une telle collaboration.

Êtes-vous du même avis?

[Traduction]

M. Duncan Wilson: Je ne peux parler que du point de vue de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser à ce sujet. Nous considérons qu'il est de notre responsabilité de faciliter la réalisation des priorités de la politique commerciale du Canada. Alors, quel est l'intérêt du commerce canadien? S'il est plus logique que quelque chose passe par Prince Rupert, il est plus logique que cela passe par là. S'il est plus logique que quelque chose passe par Vancouver ou Nanaimo... Il s'agit de faciliter au maximum le commerce canadien.

Je ne me sens pas en concurrence par rapport à ces autorités portuaires.

Le président: Merci, monsieur Wilson. Malheureusement, le temps passe très vite.

Monsieur Bachrach, je vous cède ensuite la parole pour deux minutes et demie, s'il vous plaît.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai une autre question pour M. Kennedy.

J'ai souligné plus tôt que de nombreux éléments ont été exclus du projet de loi en ce qui touche la sécurité ferroviaire. Si le ministre vous demandait de retourner à la planche à dessin avec lui et de reformuler le projet de loi, quelle est la chose qui ne figure pas dans le projet de loi actuel et que vous souhaiteriez voir dans une loi portant sur la sécurité ferroviaire?

M. Joel Kennedy: Je pense en avoir parlé dans mon rapport. Ce qui est propre à la sécurité ferroviaire, c'est l'augmentation de la technologie visant à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada et à promouvoir l'infrastructure ferroviaire la meilleure et la plus sûre possible au Canada pour protéger notre environnement, nos collectivités et nos systèmes dans nos zones urbaines et rurales.

Pour le moment, il n'y a rien là-dedans. Il n'y a aucune surveillance réglementaire de la part des employeurs. Il semble que ces exemptions soient accordées et qu'il n'y ait aucun contrôle. Nous sommes essentiellement exclus des travaux à cet égard.

Nous parlons du processus d'exemption accéléré et de son octroi. Je pense qu'il faut plus de participation. Il faut qu'on nous laisse prendre part aux travaux. Nous devons être en mesure de consulter, et nous avons besoin d'une mobilisation publique et d'une surveillance réglementaire accrues concernant certaines des technologies et exemptions qui sont effectivement accordées.

M. Taylor Bachrach: Dans le même ordre d'idées, l'un des problèmes soulevés par les familles des travailleurs ferroviaires tués dans des accidents ferroviaires concerne le recours à la police ferroviaire de l'entreprise.

Est-il approprié que les grandes compagnies ferroviaires disposent de leurs propres forces policières et enquêtent elles-mêmes?

M. Joel Kennedy: Non, même si c'était possible à un moment donné. Toutefois, je pense que cette époque est révolue. Je pense que la Gendarmerie royale du Canada est l'organisme qui devrait enquêter sur tout type d'infrastructure ou d'accidents ferroviaires qui se produisent.

Je pense que, historiquement, la police intervenait dans le transport ferroviaire lorsque nous transportions des tonnes d'argent par chemin de fer et que des gens à cheval venaient voler les trains, à vrai dire. Je ne souscris pas à cela.

C'était l'un des plus gros problèmes liés à la fusion de Chemin de fer Canadien Pacifique et de Kansas City Southern qui a été constaté aux États-Unis. Il y a eu beaucoup de réactions négatives et d'incompréhension de la part de nos homologues du sud de la frontière quant aux raisons pour lesquelles nos compagnies ferroviaires canadiennes avaient réellement besoin de leurs propres forces policières. Cela me laisse toujours perplexe, monsieur.

• (2050)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kennedy et monsieur Bachrach.

Nous avons ensuite M. Muys.

Monsieur Muys, je vous cède la parole pendant cinq minutes, s'il vous plaît.

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

Merci à tous les témoins qui sont restés avec nous aussi longtemps. Il est tard, et j'ai l'honneur d'arriver à la fin de la discussion.

Monsieur Wilson, une chose qui m'a frappé dans votre déclaration liminaire est le fait que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser traite avec 16 gouvernements locaux... et le nombre de Premières Nations m'échappe, mais c'était un nombre élevé.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus? Nous avons un projet de loi qui propose que le ministre nomme le président — c'est donc Ottawa. Je pense qu'il y a beaucoup de dispositions dans le projet de loi qui constituent une approche selon laquelle Ottawa a toujours raison en ce qui concerne ce que vous faites déjà, alors quel est l'intérêt du projet de loi C-33?

M. Duncan Wilson: Je pense que, de notre point de vue, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, il n'y a pas vraiment d'impact important, mis à part certains éléments très précis comme la gestion du trafic et les exigences en matière de rapports. Mais la plupart de ces choses ne sont qu'une légère modification de ce que nous faisons actuellement.

M. Dan Muys: De toute évidence, vous connaissez la situation locale et comprenez ce qui se passe sur le terrain, et c'est ce que nous soulignons. Est-il logique que le ministre nomme le président, qui ne serait peut-être pas au courant de ce qui se passe sur le terrain? Cela semble être un pas en arrière.

M. Duncan Wilson: Nous estimons que la Loi maritime du Canada a été créée pour dépolitiser les ports et nous mettre dans une position où nous pouvons faire preuve de souplesse dans la prise de décisions et, franchement, parfois prendre des décisions difficiles qui sont dans l'intérêt du Canada sans ingérence politique. Cela nous préoccupe.

M. Dan Muys: Vous avez également parlé des raisons pour lesquelles le marché ne peut dicter la limite d'emprunt. Nous avons entendu quelque chose de similaire de la part d'autres autorités portuaires — évidemment, bien qu'elles ne soient pas aussi importantes que celles du port de Vancouver. Bien sûr, s'il n'y a pas d'analyse de rentabilisation, vous n'obtiendrez pas de fonds de la part des prêteurs. Peut-être pourriez-vous en parler davantage.

Nous avons entendu d'autres personnes dire que cela entravait le potentiel de ports canadiens. Le port de Vancouver est évidemment une porte d'entrée vers l'Asie. Il a une importance cruciale et il doit croître. Il est important pour nos chaînes d'approvisionnement. Nous avons entendu dire cela, et c'est supposé être l'intention du projet de loi, pourtant vous avez toujours ces menottes.

M. Duncan Wilson: Comme je l'ai dit, nous évaluons le temps qu'il faut pour modifier une limite d'emprunt en années et nous n'avons jamais essuyé un refus depuis les 20 années que je travaille au port pour une demande de limite d'emprunt. Cela prend simplement beaucoup de temps. Si l'on adoptait une approche davantage axée sur le marché, cela accélérerait vraiment les choses.

M. Dan Muys: Permettez-moi de vous demander quelque chose, monsieur Kennedy, puisque vous présentez le point de vue du secteur ferroviaire. Je sais que mon collègue, M. Bachrach, a posé des questions quant à la sécurité ferroviaire, mais il s'agit d'un projet de loi qui modifie sept lois du Parlement, et, comme nous l'avons entendu, elle est plutôt décevante de bien des manières.

En ce qui concerne le chemin de fer dans l'ensemble, qu'est-ce qui aurait pu être fait de plus dans ce projet de loi? Nous avons attendu, des années durant, un projet de loi qui n'a pas accompli grand-chose.

M. Joel Kennedy: J'ai été très déçu par la façon vague dont ce projet de loi a été rédigé. Quand nous parlons de contrôle et d'accélération des processus d'exemption, c'est très frustrant parce que je pense que les principaux employeurs ferroviaires que nous voyons au Canada ont des préoccupations différentes. Leurs propriétaires ne sont pas principalement des Canadiens, ce sont des Américains. Alors, lorsqu'on leur accorde une exemption, cela me terrifie, particulièrement lorsque nous parlons d'une procédure accélérée pour la procédure d'exemption, ce à quoi fait allusion ce projet de loi, selon moi.

Nous avons vu des employeurs faire une exemption au chapitre de la sécurité, et ils ont retiré nos gens de la procédure et se sont appuyés sur la technologie. Même en ce qui concerne la Loi sur la sécurité ferroviaire et les règles d'inspection des wagons de marchandises, vous savez, la loi n'est pas censée être changée à moins d'être « plus sécuritaire que ».

Nous avons été retirés du processus, et ces choses ne se produisent pas. Les employeurs disent qu'ils s'appuient sur ces exemptions pour certaines choses, et que cela va améliorer la sécurité ferroviaire, mais en fait ce n'est pas ce qui se passe au Canada. Quand nous parlons d'une « procédure accélérée », on nous écarte de cette procédure.

Nous avons beaucoup de bonnes choses à apporter et sur lesquelles on peut nous consulter, du point de vue des travailleurs et d'autres points de vue, que ces grands acteurs, qui sont principalement américains, n'apportent pas à la table.

• (2055)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys et monsieur Kennedy.

Nous passons ensuite à M. Badawey.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais aborder le projet de loi lui-même. Je dois dire que j'espère que la plupart des membres du Comité ont lu le projet de loi et l'ont vraiment examiné de manière approfondie. Nous avons eu la chance de rencontrer M. Wilson à propos de certaines préoccupations qui ont été soulevées par le projet de loi.

Je veux parler de l'article 114, qui vise à modifier l'article 39 de la Loi maritime du Canada en ce qui concerne le processus de planification des activités. Dans le cadre de ce processus, les autorités portuaires ont l'occasion de soumettre un plan d'affaires quinquennal. Je ne peux que supposer qu'une partie de ce plan d'affaires quinquennal portera sur le financement, une partie de ce que vous avez, soit votre plan de gestion des actifs. La deuxième partie consiste en votre plan d'investissement concernant vos objectifs à mesure que vous progressez dans ce plan quinquennal de développement de l'entreprise.

J'aimerais avoir vos réflexions au sujet de la souplesse financière, en ce qui concerne tant l'emprunt que l'effet de levier, qui existe sur le terrain, mais aussi à l'extérieur, tandis que vous collaborez avec des organisations supplémentaires.

Pouvez-vous nous parler de l'avantage que cela représente et nous dire si les amendements dont vous parlez incluraient ces éléments dans l'ensemble du projet de loi.

M. Duncan Wilson: Selon moi, des outils et une souplesse supplémentaires seraient formidables. Je ne suis pas certain à quel point la loi devrait, par rapport... Si nous adoptons un régime d'emprunt axé sur le marché, cela accélérera évidemment les choses en ce qui concerne l'obtention des limites d'emprunt autorisées et notre capacité d'être souples.

Je dirais que la capacité des autorités portuaires de collaborer avec le secteur privé pour le développement, qui devient de plus en plus important, est quelque chose qui mérite qu'on s'y attache. Je crois qu'il pourrait alors y avoir davantage de souplesse.

En toute franchise, on peut y parvenir en modifiant nos lettres patentes, ce qui relève d'un processus réglementaire.

M. Vance Badawey: Quels seraient certains de ces changements apportés à vos lettres patentes?

M. Duncan Wilson: Nous pourrions inclure des partenaires détenant des capitaux propres dans les projets de développement — ce genre de choses, mais avec davantage de souplesse.

Lorsque nous avons présenté notre proposition concernant l'examen de la modernisation des ports, elle concernait presque entièrement des changements réglementaires et non des modifications de la loi proprement dite. Nous appuyons essentiellement la loi dans sa forme actuelle, qui est un excellent texte de loi, bien pensé et axé sur l'avenir, qui nécessite que très peu de modifications. La plupart des modifications portent sur la réglementation.

M. Vance Badawey: Vous constatez que ce projet de loi met en jeu l'examen de la modernisation des ports, l'harmonisation des chaînes d'approvisionnement, le renforcement des réseaux intermodaux et multimodaux, les investissements en capitaux, la gestion des actifs — à ce sujet — le caractère compétitif des ports, la gestion du trafic, la création de voies navigables intérieures, la mise en œuvre de plans d'affaires stratégiques, la réduction du seuil pour l'examen de l'avis d'investissement, la gouvernance, l'augmentation du nombre de membres, la collaboration avec les groupes consultatifs, la collaboration avec les intervenants, la collaboration avec les groupes autochtones, des choses de ce genre. Je passe en revue une liste que j'ai dressée en lisant le projet de loi.

Il y a aussi la durabilité environnementale, les modifications réglementaires, les mises à jour; dans le domaine ferroviaire, la transparence, les règles, les exemptions, l'alignement, et la liste continue. Il y a la sécurité, la transparence, la consultation, l'efficacité, les exemptions, la collaboration, la capacité d'adaptation, la sécurité, et la liste continue.

Premièrement, trouvez-vous que le projet de loi s'attache à toutes ces choses? Et deuxièmement, pour ce qui est des amendements, votre organisation — et je vais poser la même question aux membres en ligne — est-elle prête à présenter des amendements qui, selon elle, s'imposent en vue d'améliorer ce projet de loi?

M. Duncan Wilson: Oui, absolument. Je serais ravi de présenter des amendements qui tenteront d'améliorer ce projet de loi. Et je ne crois pas que, dans certains cas, il s'agit d'ajouter des étapes au processus en place, car franchement... Même lorsqu'il est question des comités de liaison, nous avons pris la décision nous-mêmes parce que c'était la bonne chose à faire pour nos activités à l'époque de mettre en place ces comités, et les inscrire dans la loi semble quelque peu exagéré.

M. Vance Badawey: Je vous remercie.

Je vais demander aux membres en ligne si vous pouviez nous faire part de vos réflexions à propos de ce à quoi j'ai fait allusion.

• (2100)

Le président: Monsieur Kennedy? Monsieur Cox? Madame Morin? Voulez-vous répondre?

M. Joel Kennedy: Assurément, il y a des éléments de ce projet de loi qui sont corrects, mais il y a beaucoup d'éléments différents qui nous préoccupent, et nous sommes certainement prêts à rédiger certains amendements pour renforcer votre position et aborder nos préoccupations.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Kennedy.

Le président: Monsieur Cox, pouvez-vous entendre les membres du Comité?

M. Graham Cox: Non, je ne peux pas.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cox.

Ensuite, nous passons à M. Muys.

Monsieur Muys, je vous cède la parole. Vous disposez de cinq minutes pour la dernière série de questions.

M. Dan Muys: Bien.

Je vais m'adresser à M. Wilson de nouveau.

Nous avons entendu de la part d'une des autorités portuaires que, à son avis, il serait préférable de ne rien changer plutôt que d'adopter le projet de loi C-33. Êtes-vous du même avis?

M. Duncan Wilson: Comme je l'ai dit, je crois que la grande majorité des changements que nous estimons nécessaires à la gouvernance portuaire ne découle pas de la loi elle-même. Il y a des choses qui peuvent être effectuées en consultation avec Transports Canada au moyen de changements à la réglementation et aux lettres patentes.

M. Dan Muys: D'accord. Seriez-vous d'accord pour dire que les témoins ont posé des questions ce soir en vue de cerner les aspects positifs de la loi... et la seule réponse a été un silence éloquent ou bien on a dit que ça allait. C'est une réponse très médiocre ou tiède.

M. Duncan Wilson: Le projet de loi ne répond pas à notre proposition concernant l'examen de la modernisation des ports. Toutefois, comme je l'ai dit, nous ne proposons pas principalement de modifier la loi. La proposition portait sur la nécessité de modifier un grand nombre de règlements relatifs à nos activités.

M. Dan Muys: Selon moi, l'Association des administrations portuaires canadiennes — je crois que vous avez lu certains de leurs documents, puisque vous faites partie évidemment de l'association — a écrit au ministre précédent au moment du dépôt du projet de loi pour lui demander des précisions sur certains points, ensuite, quand nous avons reçu le témoin, ce dernier a parlé de demandes supplémentaires d'information ou de précisions quant à ces détails. Nous avons posé cette question. La réponse semble être qu'il n'avait pas reçu de réponse et qu'il n'y avait pas de détails à cet égard. Il me semble que c'est en quelque sorte ce que vous dites également, que c'est ce que nous cherchons.

M. Duncan Wilson: Oui, ce sont les détails qui posent problème, dans ce cas-ci, c'est la réglementation.

M. Dan Muys: Vous avez également parlé du chiffre de 200 000 \$ pour votre port, et nous avons demandé aux fonctionnaires de Transports Canada lors de la première réunion si une analyse des coûts avait été effectuée. La réponse était non. Diriez-vous — et je sais que vous ne parlez pas au nom des autres ports — que cela représente un lourd fardeau pour certains des petits ports?

M. Duncan Wilson: Je sais, d'après ce que nous avons entendu de la part de petits ports — le député Strahl en a parlé — que la loi semble être élaborée en fonction d'un grand nombre de choses que nous faisons. Je sais que bon nombre de nos collègues des administrations portuaires nous ont directement fait part de leur inquiétude: les dispositions législatives sont lourdes, à leurs yeux, et nous appuyons la position de l'association à cet égard ainsi que leur point de vue.

M. Dan Muys: Oui, parce que vous avez parlé de certaines des mesures que vous avez prises de manière proactive au fil du temps et que le projet de loi C-33 englobe, mais qui ont exigé du temps, des efforts et de l'argent, et qui vont maintenant être imposées à d'autres.

Je suppose que ce que vous dites, c'est qu'il s'agit d'un fardeau que d'autres ports plus petits ou même de taille moyenne devront assumer.

M. Duncan Wilson: Nous dépenserions des millions. Nous dépensons des millions pour ce genre de choses afin de les réaliser à l'échelle dont nous avons besoin dans un port de la taille de Vancouver, et je n'ai pas d'idée de ce qu'il en coûterait pour des ports plus petits. Il vaut mieux qu'ils en parlent eux-mêmes.

M. Dan Muys: C'est vrai. Je dirais que des millions, c'est beaucoup compte tenu du fait que, lors de notre visite du port de St. John's, à Terre-Neuve, nous avons appris que sa limite d'emprunt était de 8 millions de dollars, ce qui permet d'acheter une maison ou la moitié d'une maison dans la région de Vancouver, alors des millions, c'est un coût important.

J'ai 30 secondes. Que puis-je faire en 30 secondes?

Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Kennedy, du point de vue du secteur ferroviaire?

• (2105)

M. Joel Kennedy: Je voudrais simplement ajouter que nous avons fait valoir nos arguments dans notre mémoire et que ce dont nous avons besoin au Canada, c'est davantage de réglementation, alors que ce projet de loi, à notre avis, vise plutôt une déréglementation. Il arrive à un moment dans l'histoire du Canada où nous devons réellement être conscients de l'environnement et des terres que nous traversons, et nous devons également être respectueux de ces collectivités qui vivent sur ces terres.

Je pense que nous avons clairement indiqué dans notre mémoire ce qui manque et ce que nous voulons voir dans ce texte de loi, et je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de le faire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kennedy.

Merci, monsieur Muys.

Nous passons maintenant à M. Iacono.

Monsieur Iacono, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je salue les témoins et les remercie d'être ici ce soir et de nous faire part de leurs commentaires et opinions sur notre étude.

Je vais commencer par poser une question au représentant de la Greater Victoria Harbour Authority.

Que pensez-vous des mesures environnementales du projet de loi?

[Traduction]

N'est-il plus là?

[Français]

Je vais donc poser une question à M. Wilson.

[Traduction]

Dans le cas d'un port situé dans un grand centre urbain, les lieux d'amarrage peuvent constituer un problème majeur pour les collectivités voisines. Comment le port gère-t-il actuellement ses lieux d'amarrage? Les mesures prévues dans le projet de loi C-33 lui permettront-il de le faire plus efficacement?

M. Duncan Wilson: Oui, les mesures contenues dans le projet de loi C-33 nous aideront à le faire plus efficacement. Évidemment, le règlement précisera les modalités. Nous gérons les lieux d'amarrage à l'aide d'un protocole provisoire dans les îles Gulf et directement en ce qui concerne notre administration, et les changements nécessaires concernent principalement les zones où nous n'avons pas compétence.

M. Angelo Iacono: Merci.

Vous avez dit au début que vous étiez très satisfait de ce projet de loi. Pouvez-vous préciser ce qui vous satisfait exactement? Allons-y dans les deux sens: qu'est-ce qui vous satisfait vraiment, et qu'est-ce qui ne vous satisfait pas? Cela nous aidera à mieux déterminer ce qui doit être conservé puis ce qui doit être supprimé, car nous recevons des réponses partagées de la part de différents témoins.

Vous avez été très convaincant lorsque vous avez dit que vous étiez satisfait de beaucoup de choses, alors faites-nous part de ce dont vous êtes satisfait.

M. Duncan Wilson: Je pense que, lorsque le projet de loi a été présenté pour la première fois, nous avons été soulagés, parce que nous étions inquiets de l'orientation qu'il pouvait prendre, et il n'a pas pris une direction différente de celle que nous prenons déjà, abstraction faite de certains aspects relatifs à la gouvernance. Je pense que c'est ce qui nous réjouit le plus. C'est une réaffirmation d'une grande partie du travail que nous faisons déjà dans le port, et nous voyons cela comme un témoignage positif concernant les décisions que nous avons prises au fil des ans.

Encore une fois, nous sommes très différents de certaines de ces petites autorités portuaires, et notre réaction au projet de loi a donc été très différente de la leur.

M. Angelo Iacono: Je ne veux pas vous mettre sur la sellette, mais disons que je vous demande les trois choses que vous aimez vraiment et les trois choses que vous n'aimez pas.

M. Duncan Wilson: Je dirais que j'apprécie l'inclusion des peuples autochtones dans la clause portant sur l'objectif. J'apprécie la disposition qui nous permet de diriger le trafic, et j'apprécie l'intention de nous donner une meilleure procédure concernant les limites d'emprunt. J'espère que cela nous aidera.

M. Angelo Iacono: Merci beaucoup.

[Français]

Madame Morin, comment décririez-vous la relation entre les administrations portuaires et les travailleuses et travailleurs en général?

Le président: Madame Morin, pouvez-vous nous entendre?

Mme Marie-Christine Morin: Je n'avais pas entendu qu'on s'adressait à moi, mais je vais répondre avec plaisir.

Pouvez-vous répéter la question?

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Allez-vous me laisser...

[Français]

Le président: Oui, je vais vous donner 20 secondes, monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Madame Morin, comment décririez-vous la relation entre les administrations portuaires et les travailleuses et travailleurs en général?

Mme Marie-Christine Morin: Je dirais qu'elle n'est pas très bonne.

Je dois vous dire que votre question me fait plaisir. Je pense que c'est M. Strahl qui a parlé tantôt des comités consultatifs comme moyen d'améliorer les relations de travail. À mon avis, cela va prendre plus qu'un comité consultatif pour améliorer les relations de travail dans les ports. En effet, la situation est très particulière pour les emplois du secteur maritime, parce que, selon l'article 34 du Code canadien du travail, les travailleurs négocient souvent avec une administration portuaire plutôt qu'avec les employeurs directs. Cela crée donc des relations de travail difficiles, entre autres choses. Voilà.

• (2110)

M. Angelo Iacono: Présentement, vous êtes sur le terrain, vous êtes la représentante des employés et vous êtes là pour négocier. Dites-nous plus précisément ce que vous proposez de faire au gouvernement ou aux agents qui s'occupent de négocier tout cela. Quelle serait votre stratégie?

Mme Marie-Christine Morin: Cela dépend à quel égard, mais il est certain que cela faciliterait les choses si les réels décideurs étaient assis à la table de négociation, plutôt qu'une administration portuaire, qui sert finalement à gérer les ressources humaines, à faire la discipline, et ainsi de suite.

Le problème est que les vrais décideurs, les conseils d'administration et les compagnies, ne sont pas assis à la table de négociation, ce qui complique les choses. De plus, il faudrait un changement de culture dans les relations de travail, et je pense que les administrations portuaires le savent.

Un comité consultatif pourrait être une première étape, mais il va falloir un engagement beaucoup plus concret.

Le président: Merci, madame Morin.

M. Angelo Iacono: Toutefois, cela prend la bonne volonté de tout le monde, n'est-ce pas?

Le président: Merci, madame Morin et monsieur Iacono.

La parole est maintenant à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

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

Je vais m'adresser à M. Kennedy.

J'ai été assez surpris d'apprendre tout à l'heure l'existence des exemptions de sécurité. Celles qui sont parfois accordées aux compagnies ferroviaires ne sont pas publiques. Elles sont donc secrètes et personne n'est donc au courant de leur existence. Cela m'inquiète.

Vous proposez donc que ces exemptions soient automatiquement rendues publiques. Selon vous, quelle incidence cela aurait-il sur la reddition de comptes, d'abord, mais aussi sur le recours à ce genre d'exemptions? Pensez-vous qu'il y aurait peut-être plus de modération ou de gêne à en abuser?

[Traduction]

M. Joel Kennedy: Je conviens qu'ils éviteront d'abuser de ces exemptions, effectivement.

Lorsque nous invitons les parties intéressées appropriées, nous obtenons une vision holistique de répercussions. Par exemple, nous avons parlé d'intégrer des représentants autochtones dans les conseils d'administration. Nous faisons passer des trains sur leurs terres, un point c'est tout. Il s'agit de territoires non cédés et de terres visées par les traités. Nous ne consultons pas tous ceux qui devraient l'être. C'est très bien qu'ils consultent les syndicats, mais c'est actuellement avec eux qu'ils traitent: Transports Canada et les syndicats.

Le fait est que ces trains traversent des communautés différentes, des terres sacrées, des parcs nationaux et des sites de l'UNESCO. Lorsque nous parlons d'un véritable engagement et d'une véritable consultation des parties intéressées, ils ne s'adressent qu'aux représentants syndicaux. C'est tout. Nous ne faisons pas participer tous les intervenants qui ont des préoccupations en matière de sécurité et qui seraient directement touchés par ces exemptions au règlement.

Je suis tout à fait d'accord avec vous lorsque vous dites que les membres du public doivent être consultés à ce sujet, car ces trains traversent leurs collectivités. Les personnes qu'ils consultent actuellement font partie des syndicats. Nous apportons le point de vue des travailleurs, mais pas celui des collectivités que ces trains traversent. Je pense que c'est un élément très important. Ils sont propriétaires et doivent pouvoir s'exprimer. Ils doivent être en mesure de faire part de leurs préoccupations.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci, monsieur Kennedy.

Ce soir, c'est M. Bachrach qui va terminer ça en beauté.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous disposez de deux minutes et demie, s'il vous plaît.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Merci encore à nos témoins d'être restés si tard et d'avoir participé aux discussions sur ce sujet.

J'ai une question pour M. Wilson.

Vous avez parlé de la décarbonisation dans les ports, et je pense que tous ceux à qui nous avons parlé ont reconnu l'énorme occasion qui s'offre à nous. Vous avez également mentionné que beaucoup de ces choses sont déjà en cours de réalisation sous une forme ou une autre.

Le projet de loi C-33 habilite le ministre à exiger que les ports produisent des plans quinquennaux de lutte contre les changements climatiques, et c'est conforme à ce que le gouvernement exige d'autres secteurs. Je sais qu'il l'a également proposé pour les aéroports.

Je remarque que beaucoup de plans climatiques d'entreprises sont des exercices de relations publiques. Il s'agit d'un résumé de ce qui se passe et qui peut être grossièrement considéré comme relevant de l'action climatique, mais souvent les mesures de responsabilisation brillent par leur absence. Ils ne disposent pas d'objectifs précis, le genre de détail qui permet au gouvernement ou au public de demander des comptes à une entité. Je ne parle pas des ports en particulier; je parle de manière générale. Au cours des deux dernières décennies, notre expérience en matière de planification climatique a été, je dirais, assez peu brillante dans le secteur des entreprises.

Pour que cet exercice soit utile, comment le gouvernement et le Comité devraient-ils envisager l'ajout d'une certaine reddition de comptes dans les plans climatiques des ports, de sorte qu'il ne s'agisse pas simplement de résumer les choses que le port prévoit de faire, mais que nous disposions d'une feuille de route pour atteindre les types de réductions d'émissions dont nous avons besoin?

• (2115)

M. Duncan Wilson: Si le plan climatique portait spécifiquement sur l'administration portuaire et n'englobait pas la communauté portuaire, il serait réalisable. Je dirais qu'en ce qui concerne l'ensemble du port, ce n'est pas réaliste, car l'administration portuaire n'a ni le contrôle ni la capacité d'obtenir la participation nécessaire de l'industrie. Nous comptons sur la collaboration avec l'industrie, ce que

nous faisons, mais la collaboration ne nous permet pas toujours d'atteindre nos objectifs.

M. Taylor Bachrach: Ainsi, si l'on divise cette question en deux parties, il peut y avoir plus de responsabilisation si le projet de loi concerne les activités de l'autorité portuaire en particulier, et il est plus difficile de cerner la communauté portuaire au sens large, parce qu'elle exerce ses activités en dehors du contrôle direct de l'administration portuaire.

C'est bien ce que vous dites?

M. Duncan Wilson: Oui, c'est un processus d'amélioration continu. Les intrants dont nous avons besoin pour décarboner le port... Ce n'est pas que les terminaux ne font pas ce qu'il faut, ils le font, mais nous avons besoin d'un approvisionnement en énergie de remplacement. Vancouver doit devenir un centre énergétique pour les produits comme l'hydrogène, l'éthanol et d'autres produits qui nous permettraient de décarboner plus largement. Nous avons besoin d'une plus grande électrification. Il y a beaucoup de choses dont nous avons besoin pour y parvenir. Ce n'est pas comme si quelqu'un, l'industrie ou les ports, s'opposaient. Nous sommes parfaitement d'accord, mais nous avons simplement besoin d'une plateforme.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

Merci également à M. Bachrach.

Au nom de tous les membres du Comité, j'aimerais remercier tous les témoins qui se sont joints à nous, en personne ou virtuellement, du temps qu'ils nous ont consacré ce soir, de nous avoir fait part de leur témoignage sur ce projet de loi très important et de l'avoir fait à une heure aussi tardive ce mercredi.

Je vais maintenant suspendre la séance, et nous allons passer aux travaux du Comité à huis clos pendant environ 10 minutes.

Merci à tous. Je demande à tous les témoins de se déconnecter.

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>