



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

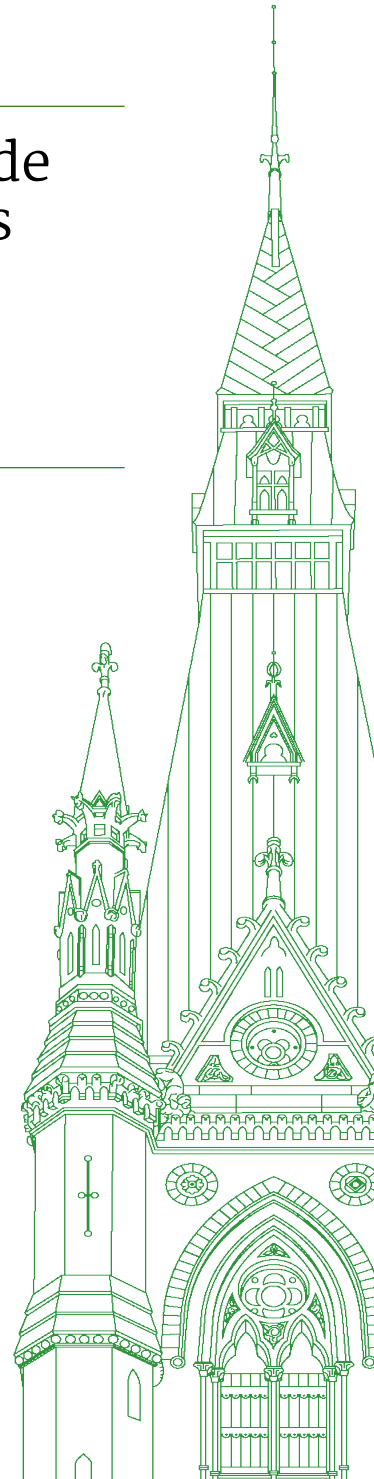
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 089

Le lundi 20 novembre 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le lundi 20 novembre 2023

• (1550)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 89^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 septembre 2023, le Comité se réunit pour procéder à l'étude article par article du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi.

Conformément à l'ordre adopté par la Chambre le jeudi 23 juin 2022, la réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride. Les députés y participent en personne dans la salle ou à distance au moyen de l'application Zoom.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins qui sont avec nous aujourd'hui pour nous appuyer dans notre étude article par article du projet de loi C-33, le premier texte législatif dont notre comité est saisi depuis le début de la présente session.

De l'Agence des services frontaliers du Canada, nous accueillons Mme Cathy Toxopeus, directrice générale, Direction de la transformation, de la planification et des projets; et M. Shawn Zinck, gestionnaire, Direction des politiques relatives aux voyageurs, au secteur commercial et aux échanges commerciaux, qui témoigne par vidéoconférence. Du ministère des Transports, nous recevons Mme Sonya Read, directrice générale, Politiques maritimes; M. Stephen Scott, directeur général, Sécurité ferroviaire; Mme Heather Moriarty, directrice, Politiques portuaires; M. Aiden Ryan, directeur, Opérations de la sûreté maritime; Mme Rachel Heft, gestionnaire et avocate-conseil, Services juridiques des transports et de l'infrastructure; et Mme Amy Kaufman, avocate.

Bienvenue à tous.

Nous pouvons également compter sur la présence de nos gref-fiers législatifs Philippe Méla et Jean-François Pagé.

[Français]

Je vous souhaite la bienvenue à tous les deux.

[Traduction]

Conformément à l'article 75 du Règlement, l'étude de l'article 1, le titre abrégé, est reportée. Nous passons donc à l'article 2...

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Monsieur le président...

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

M. Mark Strahl: Oui, je vous prie de m'excuser.

Avant que nous commençons l'étude article par article, je veux présenter la motion dont j'ai donné préavis durant la semaine de relâche et que je peux lire aux fins du compte rendu.

Je propose donc:

Que, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 9 novembre 2023, le ministre des Transports et le ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités comparaissent au moins deux heures chacun devant le Comité, dans le cadre de son examen du Budget supplémentaire des dépenses (B), et ce, d'ici le vendredi 1^{er} décembre 2023.

Il est bien certain que nous invitons toujours les ministres à comparaître lorsque les budgets des dépenses sont déposés. Nous voudrions qu'ils témoignent devant le Comité pour justifier les défenses prévues.

Je présente donc cette motion en vous demandant que l'on en débattenne dès maintenant.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strahl. Nous sommes bel et bien saisis de cette motion.

Nous vous écoutons, monsieur Badawey.

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

Je conviens également qu'il serait bon de faire comparaître les ministres, mais je serais plutôt porté à tenir compte de leur horaire chargé et à simplement les inviter, sans préciser de date. Plutôt que d'exiger que cela se fasse d'ici le 1^{er} décembre, je demanderais aux deux ministres de témoigner au moment qui leur conviendra, en espérant que ce soit avant le congé des Fêtes.

• (1555)

Le président: Merci, monsieur Badawey.

À vous la parole, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Je pense que j'aimerais simplement qu'ils nous rendent visite avant que le budget soit automatiquement réputé avoir fait l'objet d'un rapport à la Chambre. C'est selon moi ce qui justifie la date indiquée. J'estime qu'il n'y a aucun mal à leur demander de comparaître avant cette échéance, mais nous discuterons certes volontiers du budget avec eux même après cette date. Le délai proposé vise à faire en sorte que nous puissions examiner le budget et le mettre aux voix avant qu'il soit simplement réputé avoir fait l'objet d'un rapport à la Chambre.

C'est pour cette raison qu'une date limite est imposée.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Oui, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Je suggère que nous modifions la motion en supprimant la date d'échéance du 1^{er} décembre, et en demandant aux ministres de comparaître pendant une heure chacun.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Quelqu'un veut débattre de cet amendement?

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): J'aimerais obtenir une explication de la part de M. Badawey quant à la deuxième partie de son amendement.

Si j'ai bien compris, il veut retirer les dates de la motion afin de donner une certaine flexibilité au Comité. De toute façon, en ce moment, nous étudions déjà un projet de loi. Cependant, je ne comprends pas pourquoi il veut retirer de la motion le fait que chaque ministre est invité à comparaître pendant une heure.

Peut-être pourrait-il m'éclairer à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Vance Badawey: C'est simplement en raison de notre horaire qui est déjà très chargé. Voilà maintenant huit ans que je suis ici, et je peux vous assurer que nous pouvons traiter de ces questions en passant une heure avec chacun des ministres.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Y a-t-il des questions ou des commentaires concernant l'amendement proposé par M. Badawey?

Comme il ne semble pas y en avoir, nous allons mettre cet amendement aux voix.

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous revenons donc maintenant à la motion présentée par M. Strahl.

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

(La motion est rejetée. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Merci à tous.

Merci, monsieur Strahl.

Nous pouvons maintenant revenir—

Oui, madame Lewis.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Monsieur le président, je voudrais présenter une motion dont préavis a été donné le vendredi 17 novembre dernier. Tous les membres du Comité ont reçu une copie de cette motion dans les deux langues officielles.

Voici ce qu'elle prévoit:

Étant donné que, la Banque de l'infrastructure du Canada

- a) a dépensé plus, et certaines années le double, en paiements aux consultants, en versements aux PDG, en primes aux membres de la direction et en salaires qu'en projets d'infrastructure;
- b) a versé des primes à chacun des membres de sa direction pour les exercices 2020-2021 et 2021-2022, pour un total de 14,6 millions de dollars, même si aucun projet d'infrastructure n'a été achevé;
- c) affiche, d'une année à l'autre, un écart qui continue de s'accroître entre les dépenses salariales et les dépenses de projet;

le Comité reconnaît que la Banque de l'infrastructure du Canada n'a pas répondu aux attentes quant à l'utilisation responsable des fonds publics à en juger par l'augmentation des coûts indirects, des salaires et des primes et par l'absence de dépenses proportionnelles sur des projets d'infrastructure et de résultats visibles, et que le Comité rende compte de cette opinion à la Chambre.

Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots au sujet de ma motion.

• (1600)

Le président: Je vous en prie.

Mme Leslyn Lewis: Je présente cette motion aujourd'hui, car j'estime qu'il incombe à ce comité de continuer de demander des comptes au gouvernement quant au rendement de sa Banque de l'infrastructure dotée d'un budget de pas moins de 35 milliards de dollars. La situation n'a pas changé malgré que l'examen mené par le Comité en 2022 s'est conclu par une unique recommandation, à savoir de démanteler cette Banque de l'infrastructure qui a failli à la tâche. Le gouvernement n'a toujours pas donné suite à cette recommandation du Comité, pas plus d'ailleurs qu'il n'a pris acte de nos préoccupations.

La Banque est en activité depuis près de six ans et demi. Les chiffres ne laissent planer aucun doute. La Banque semble vouloir d'abord et avant tout récompenser des cadres déjà bien payés en leur versant des primes, plutôt que de faciliter la construction d'infrastructures importantes pour les Canadiens. Il ne s'agit pas seulement d'un ou deux dirigeants de la Banque qui touchent des primes. Tous les cadres en ont reçu au cours des deux derniers exercices financiers. Nous avons d'ailleurs des données pour le prouver.

Nous voyons ainsi chaque année les montants versés en salaires et en primes augmenter. Pour leur part, les sommes consacrées aux infrastructures sont plutôt à la baisse. De toute évidence, le maintien de cette banque libérale de l'infrastructure n'en vaut pas le coût pour les contribuables canadiens.

Il est inacceptable que des cadres bien payés obtiennent tous des primes sans produire de résultats alors même que l'on demande à la majorité des Canadiens de se serrer la ceinture en raison des déficits inflationnistes de ce gouvernement, que les banques alimentaires sont prises d'assaut et que les Canadiens craignent de ne plus avoir les ressources suffisantes pour payer leur hypothèque et nourrir leur famille.

Voici donc une proposition importante que nous devrions envisager sérieusement. J'ose espérer que mes collègues du Comité conviendront avec moi qu'il est important que la Chambre sache ce que nous en pensons.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis.

Est-ce qu'il y a des questions ou des commentaires?

Oui, nous vous écoutons, monsieur Bachrach.

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

Comme je l'ai indiqué lors d'une séance précédente où nous étions saisis d'une autre version de cette motion, le NPD est lui aussi très préoccupé par la situation de la Banque de l'infrastructure du Canada et son idée fixe de vouloir générer des profits pour le secteur privé lorsque des infrastructures publiques sont construites. Nous nous posons également des questions au sujet du rendement de la Banque jusqu'à maintenant, notamment au vu de son incapacité à permettre la réalisation de projets.

Il y a toutefois deux mises en garde que je voudrais faire.

Dans un premier temps, j'ai un peu peur que cela s'inscrive dans la volonté conservatrice de faire en sorte que l'on n'aborde pas d'autres sujets à la Chambre. Étant donné que notre comité a déjà clairement articulé son désir de voir la Banque être abolie en le recommandant expressément dans son rapport, je ne suis pas certain que la démarche proposée va vraiment nous faire progresser vers cet objectif.

J'ai par ailleurs des réserves à propos du point c) de la motion qui parle d'« un écart qui continue de s'accroître entre les dépenses salariales et les dépenses de projet ». En effet, si les dépenses salariales augmentent pendant que les dépenses pour les projets sont stagnantes ou diminuent, alors cet écart va en fait se rétrécir.

Je tente simplement de comprendre ce qu'on essaie de dire. Il va de soi que l'on ne veut pas que les dépenses salariales rejoignent les dépenses engagées pour les projets. Je crois qu'il est assez clair que la Banque dépense moins pour les salaires que pour les projets. Si le résultat recherché est que la Banque en vienne à moins dépenser pour les salaires et davantage pour les projets, j'ai bien peur que le libellé de la motion laisse plutôt entendre le contraire. On y exprime la crainte de voir l'écart entre les dépenses salariales et les dépenses de projet continuer de s'accroître. Si la Banque connaissait du succès et permettait la réalisation de toutes sortes de projets d'infrastructure un peu partout au pays en dépensant une portion de plus en plus grande des fonds qui lui sont confiés, alors il faudrait espérer voir cet écart s'élargir. On ne s'attendrait pas à voir les dépenses salariales augmenter au même rythme que celles consacrées aux projets d'infrastructure.

Je me demande simplement si nous ne lancerions pas ainsi un message qui risquerait de brouiller les cartes alors qu'il faut en fait surtout s'inquiéter du fait que les dirigeants de la Banque sont plutôt généreusement rémunérés pour un rendement qui est loin d'être à la hauteur jusqu'à maintenant.

Je ne crois pas pouvoir appuyer cette motion dans sa forme actuelle. Je ne voudrais surtout pas que le Comité envoie un message qui sèmerait la confusion.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

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

À moins que des gens autour de la table aient des amendements à proposer, je pense que nous devrions trancher rapidement en ce qui a trait à cette motion. Je suis d'accord sur son contenu. Le gouvernement n'a pas suivi la recommandation du Comité. Ce qui est écrit dans la motion est clair, mais nous avons du travail à faire aujourd'hui. Nous avons un projet de loi du gouvernement à étudier et je pense que, si nous pouvions trancher le plus rapidement possible, cela pourrait accélérer les choses.

• (1605)

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

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

[Traduction]

Monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Je voudrais vous soumettre un amendement, monsieur le président. Je proposerais que le point c) de la motion soit supprimé.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Y a-t-il des questions ou des commentaires concernant l'amendement de M. Bachrach?

Comme il ne semble pas y en avoir, nous allons mettre l'amendement aux voix.

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

(La motion est rejetée.)

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis.

Oui, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Question de ne pas être en reste en ce moment privilégié...

Des voix: Ha, ha!

M. Taylor Bachrach: ... je vais moi aussi proposer une motion pour laquelle un préavis a été donné la semaine dernière ou la semaine précédant celle que nous avons passée dans nos circonscriptions.

Je propose:

Que, étant donné que de nombreux rapports récents font état de personnes en situation de handicap qui sont victimes de discrimination et de traitements inacceptables lorsqu'elles voyagent avec des compagnies aériennes canadiennes, et qu'Air Canada a admis avoir violé la réglementation canadienne sur les personnes en situation de handicap;

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur l'état du transport accessible aux personnes en situation de handicap par les compagnies aériennes canadiennes et sur le Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées;

Que le Comité invite le ministre des Transports, les présidents-directeurs généraux d'Air Canada et de WestJet, la vérificatrice générale du Canada, des spécialistes et d'autres intervenants;

Que le Comité tienne au moins trois réunions et fasse part de ses conclusions et recommandations à la Chambre; et

Que le gouvernement apporte une réponse globale au rapport.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

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

Nous vous écoutons, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aurais quelques questions pour M. Bachrach.

Il semblerait que le comité des ressources humaines, qui est responsable des enjeux touchant les personnes handicapées, va également se pencher sur cette question, et notamment sur les agissements d'Air Canada et les situations épouvantables dont les médias ont fait état. Je me demande donc si l'étude que vous proposez ici est vraiment nécessaire. En quoi se distingue cette étude que nous mènerions de celle qui sera effectuée par le comité des ressources humaines qui traite des enjeux touchant l'accessibilité et les personnes handicapées dans le cadre de son mandat régulier? Une motion en ce sens a déjà été adoptée par cet autre comité. Ce serait donc ma première question pour M. Bachrach.

Par ailleurs, si nous voulons traiter de l'accessibilité dans le secteur des transports, nous ne devrions peut-être pas limiter notre étude aux deux principales compagnies aériennes. Il pourrait être bon de considérer également les autres modes de transport ainsi que les expériences vécues par les personnes handicapées dans nos aéroports lorsqu'elles doivent prendre l'avion.

Je me pose donc les questions suivantes. Pourquoi restreindre ainsi la portée de l'étude proposée, et pourquoi notre comité mènerait une étude semblable alors que celui des ressources humaines envisage déjà sérieusement de le faire?

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Je vais donner la parole à M. Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président, et merci à M. Strahl pour ses questions.

Je crois que le comité des ressources humaines a convoqué le PDG d'Air Canada et que son étude à ce sujet va être d'une portée plutôt limitée.

J'estime tout à fait pertinente la proposition de mon collègue qui voudrait que l'on élargisse quelque peu la portée de ce qui est proposé pour inclure d'autres organisations du secteur du transport aérien. Il serait certes notamment utile de mieux comprendre les interactions entre les aéroports et les compagnies aériennes quant aux besoins des personnes handicapées qui prennent l'avion.

C'est un sujet qui concerne le transport, et nous sommes le comité des transports. Je crois que nous allons nous intéresser en priorité aux moyens que notre système de transport aérien déploie pour offrir des services équivalents à tous les Canadiens, ainsi qu'aux mesures qui devraient être prises, par la voie réglementaire ou la voie législative, pour éviter que ne se reproduisent les situations vraiment scandaleuses mises au jour récemment par les médias.

Il va de soi qu'il faut agir. Nous n'avons eu droit jusqu'à maintenant qu'à de belles paroles. Nous avons pu entendre des excuses et des engagements à mieux faire, mais il est tout à fait possible pour le gouvernement de veiller à ce que de tels cas ne reviennent pas nous hanter en indiquant clairement aux compagnies aériennes et aux autres intervenants du secteur du transport aérien que de tels agissements ne seront pas tolérés, et en articulant sans équivoque les normes de service à respecter.

Je prends bonne note des arguments avancés par M. Strahl. Je serais certes disposé à accepter... Je crois que l'on pourrait sans doute considérer que parmi les « spécialistes et autres intervenants » mentionnés dans la motion, on peut inclure les aéroports, l'Office des transports du Canada et toute autre organisation concernée. Si M. Strahl tient à ce que nous le mentionnions expressément dans la motion, je serais prêt à accueillir un amendement de sa part.

• (1610)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Écoutons maintenant M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Encore là, je souscris en principe à cette motion, mais je suis également d'accord avec M. Strahl. Il y a déjà un comité qui s'intéresse à la question. Nous avons beaucoup de pain sur la planche, sans doute jusqu'au printemps. Voici ce que je proposerais à M. Bachrach. Nous pourrions attendre pour voir ce qu'indiquera le comité des ressources humaines dans son rapport. Si nous souhaitons alors pousser les choses plus loin pour ajouter notre grain de sel ou poursuivre dans le même sens, nous pourrions le faire. J'estime que cette étude est pour l'instant menée à l'endroit qui convient, et que nous pourrions nous pencher sur la question une fois que cet autre comité aura terminé son travail.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

À vous la parole, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: J'aurais une ou deux choses à dire. Cela relève peut-être davantage de la régie interne du Comité, mais lorsque le moment est venu pour le NPD de proposer un sujet à inscrire dans la liste de nos études, M. Bachrach a renoncé en partie à cette possibilité de telle sorte que nous puissions discuter plus à fond des projets de train à grande fréquence. Je voudrais donc savoir si l'on propose ici une étude supplémentaire, ou s'il s'agit plutôt pour le NPD de remplacer... Nous profitons d'une grande marge de manœuvre au sein de ce comité. Lorsqu'un parti propose un sujet d'étude dans le créneau qui lui est réservé, on lui permet d'en prendre l'initiative. Ma question s'adresse peut-être à vous, monsieur le président, en même temps qu'à M. Bachrach. Est-ce que cette étude s'inscrit parmi celles qui auraient déjà dû être proposées, ou est-ce qu'elle s'ajoute à la liste des travaux dont nous devons établir l'ordre de priorité?

Pour que nous sachions mieux à quoi nous en tenir quant à l'ordre de nos travaux, pouvez-vous nous dire à quel moment interviendrait cette étude? Une fois que vous m'aurez répondu à ce sujet, je proposerai un amendement pour que les aéroports et l'Office des transports du Canada soient inclus dans la liste des témoins invités. Je veux cependant que vous m'indiquiez d'abord quand cette étude pourrait être menée.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Nous allons retourner du côté de M. Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président. Par votre intermédiaire, je dirais à M. Strahl que ce problème auquel font face les personnes handicapées qui essaient de voyager en utilisant les services des compagnies aériennes du Canada est une question urgente. C'est pourquoi nous avons présenté la motion, parce qu'il est pertinent de l'examiner maintenant. C'est une question sur laquelle nous devons nous pencher dans les plus brefs délais.

En ce qui concerne la priorité à accorder à cette étude par rapport à d'autres études, je serai heureux d'en discuter au cours de notre prochaine réunion sur les travaux du Comité. Toutefois, compte tenu de l'à-propos de cette étude et étant donné que la question mérite qu'on lui accorde la priorité, le Comité aurait vraiment intérêt à s'y attaquer le plus tôt possible. Nous serions heureux de discuter du caractère prioritaire de cette étude par rapport aux autres études que nous avons proposées.

La dernière chose que je mentionnerai, c'est que le comité des ressources humaines n'a consacré qu'une heure à ce sujet. On ne sait pas s'il prévoit présenter un rapport à la Chambre. Je pense que la complexité de la question fait en sorte qu'elle mérite plus qu'une heure d'étude. J'espère que les travaux du comité des ressources humaines pourront servir de point de départ à une étude exhaustive que nous pourrions mener en invitant un plus grand nombre de témoins et en examinant la question un peu plus en profondeur.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Allez-y, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Monsieur Bachrach, voulez-vous dire que nous ferions cela après le dépôt du rapport du comité des ressources humaines, en même temps que son dépôt ou avant son dépôt?

M. Taylor Bachrach: Je ne connais pas les dates auxquelles le comité des ressources humaines prévoit... Je ne sais pas si quelqu'un d'autre ici sait à quel moment il prévoit entendre le témoignage du PDG d'Air Canada, mais j'ai l'impression que ce sera très prochainement. Sauf erreur de ma part, nous ne commencerons pas cette étude avant que l'étude sur les services ferroviaires voyageurs ne soit terminée. Je suppose donc que ce sera après que le comité des ressources humaines aura eu l'occasion d'interroger le PDG.

• (1615)

M. Vance Badawey: Monsieur le président, pourquoi ne pas déterminer à quel moment le comité des ressources humaines examinera cette question et pourquoi ne pas également, pour répondre à la question de M. Strahl, regarder à quel moment nous allons mettre cette question dans la file d'attente? Comme je l'ai dit précédemment, nous avons un programme chargé qui nous mènera probablement jusqu'au printemps.

Pourquoi n'en discutons-nous pas au cours d'une réunion de planification des travaux après avoir obtenu ces renseignements? De cette façon, nous pourrions mettre la question dans la file d'attente pour M. Bachrach et continuer à partir de là.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Je vais céder la parole à M. Strahl, qui sera suivi de M. Bachrach.

M. Mark Strahl: En fonction de ce que M. Bachrach veut faire, j'aimerais que la liste soit un peu plus complète.

Je proposerais un amendement à sa motion, s'il est prêt à l'accepter. Après « que le Comité invite le ministre des Transports, les présidents-directeurs généraux d'Air Canada et de WestJet, la vérificatrice générale du Canada, des spécialistes et d'autres intervenants », j'aimerais ajouter « des aéroports et l'Office des transports du Canada » avant que nous ne votions sur la motion. C'est ce que je préférerais et, encore une fois, je suis ouvert pour ce qui est du moment, mais je pense que nous voulons envoyer le message qu'il s'agit d'une question importante.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

La parole est à vous, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Je remercie M. Strahl de proposer un amendement favorable. Monsieur le président, vous pouvez demander le consentement unanime pour élargir la portée de la motion, mais je serais heureux que le libellé soit modifié en conséquence.

Le président: Pourquoi pas?

Avons-nous le consentement unanime des membres du Comité pour modifier le libellé de la motion?

(L'amendement est adopté.)

M. Taylor Bachrach: La dernière chose que j'ajouterai, monsieur le président, c'est que nous pouvons voter sur cette motion. On indique simplement que le Comité a l'intention d'étudier la question à un moment donné. Nous pourrions alors discuter de l'ordre de priorité et du calendrier, peut-être, au cours de notre prochaine réunion sur les travaux du Comité.

Le président: Je cède la parole à M. Badawey, pour une dernière réflexion à ce sujet.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Nous cherchons à donner un peu de substance à cette étude, en particulier en ce qui concerne les personnes avec lesquelles nous devrions discuter — je le dis ainsi, par politesse, en raison de la situation qui s'est produite —, les personnes qui sont responsables de cette situation, en particulier dans le secteur aérien.

Cela dit, bien que nous puissions l'inviter, je pense que le ministre a été très clair quant à son opinion, ainsi qu'aux mesures qu'il prend. Le plus important ici, c'est que nous fassions comparaître les personnes qui sont les plus responsables de ce problème et que nous nous concentrons vraiment sur la manière dont elles vont le régler. Il se peut que nous puissions mettre en place certaines mesures pour nous en assurer.

Je pense que c'est l'élément fondamental de cette motion, et la priorité — entamer cette discussion et, espérons-le, résoudre le problème.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Je pense que nous sommes tous d'accord sur ce point, chers collègues. Il y a ici une volonté d'adopter la motion telle qu'elle a été modifiée. On s'entend sur le libellé et les personnes à faire comparaître. Je vais donc mettre la question aux voix.

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons faire un dernier tour pour voir s'il y a d'autres propositions ou d'autres questions dont nous aimerions discuter, avant de passer à l'article 2 du projet de loi C-33.

Puisque ce n'est pas le cas, nous allons procéder à notre premier vote.

Allez-y, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Puis-je demander que les mises aux voix se fassent par appel nominal?

Le président: Certainement.

Le Comité le souhaite-t-il?

Des députés: Oui.

Le président: Nous allons procéder à des votes par appel nominal.

L'article 2 est-il adopté?

(Les articles 2 à 4 sont adoptés par 7 voix contre 4. [Voir le Procès-verbal])

(Article 5)

Le président: Nous allons maintenant passer à l'amendement CPC-1.

Je cède la parole à M. Strahl.

• (1620)

M. Mark Strahl: Merci beaucoup, monsieur le président.

Cet amendement répond aux préoccupations des compagnies de chemin de fer. Elles ont exprimé le souhait que le projet de loi contienne des définitions distinctes et plus solides de la sécurité et de la sûreté. Cela garantirait que les exigences respectives ne s'appliquent qu'au besoin dans le cadre de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Avez-vous des questions ou des observations, chers collègues?

Allez-y, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président. J'ai une question à poser au groupe qui est ici aujourd'hui.

Qu'est-ce que ce changement signifie pour le projet de loi C-33 et les lois qu'il modifierait?

M. Stephen Scott (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Je peux répondre à la question, monsieur le président.

Il s'agit en fait de prendre l'ensemble des outils et des pouvoirs en matière de sécurité qui existent dans la Loi sur la sécurité ferroviaire et de les intégrer de manière complète dans ce qui a trait à la partie « sûreté » de la Loi.

Actuellement, ces outils et pouvoirs existent de manière quelque peu disparate en ce qui concerne la « sûreté ». Une définition combinée permettra donc de garantir que tous les outils et pouvoirs nécessaires à l'exécution des fonctions de sûreté sont là de la même manière que pour la sécurité.

M. Vance Badawey: Bien que cette solution puisse sembler simple, l'amendement créerait-il d'autres lacunes, en particulier en ce qui concerne la sécurité et la sûreté? Serait-il interprété de cette façon dans la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Stephen Scott: Il y a deux ou trois éléments à prendre en considération.

L'adoption de définitions distinctes signifierait qu'il faudrait apporter une série de modifications corrélatives à l'ensemble de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il s'agirait d'analyser les pouvoirs qui existent actuellement, de les identifier ou de les étiqueter comme étant soit relatifs à la sécurité, soit relatifs à la sûreté. Étant donné que les scénarios de sécurité et de sûreté évoluent au fil du temps, un tel changement pourrait créer une lacune dans les pouvoirs.

M. Vance Badawey: À ce propos, dans la version actuelle du projet de loi C-33, suppose-t-on que le terme « sécurité » inclut également le terme « sûreté »?

M. Stephen Scott: Oui, c'est exact. Actuellement, il n'y a pas de définition de « sécurité » dans la Loi. L'ajout d'une définition qui inclut « sûreté » garantira une application globale des outils et des pouvoirs réglementaires pour les scénarios de sécurité et de sûreté à l'avenir.

M. Vance Badawey: Merci.

Monsieur le président, je ne peux pas appuyer l'amendement car, d'après ce que j'entends, il créerait une multitude ou une cascade

d'autres problèmes et il serait nécessaire d'apporter des modifications à d'autres dispositions de textes législatifs actuels, comme la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il créerait d'autres problèmes, ce qui nous obligerait à définir les termes « sécurité » et « sûreté » — comme je l'ai mentionné plus tôt — dans chaque texte législatif existant et dans chaque article où figurent les termes « sécurité » et « sûreté ».

Encore une fois, je crois que dans la version actuelle du projet de loi C-33, on part du principe que la sécurité comprend également la sûreté. C'est bien là, et c'est pour cette raison que je n'appuierai pas l'amendement.

• (1625)

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Je cède maintenant la parole à M. Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je pense que c'est intéressant, car ce que l'on propose dans l'amendement, c'est simplement de scinder la définition, de sorte qu'il y ait des définitions distinctes pour « sûreté » et « sécurité ».

Je me demande si les fonctionnaires peuvent nous expliquer un peu plus en détail quelles seraient les répercussions quant à la nécessité d'apporter d'autres modifications. Nous retrouverions-nous dans une situation où il faudrait modifier des dispositions d'autres projets de loi afin de préciser s'il y est question de « sécurité » ou de « sûreté »?

Ma question est-elle assez claire?

Mme Rachel Heft (gestionnaire et avocate-conseil, Services juridiques des transports et de l'infrastructure, ministère des Transports): Dans chaque cas où le terme « sécurité » est utilisé dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, il faudrait apporter une modification pour inclure « et la sûreté ».

Là où il est question de « sécurité » à l'heure actuelle, cela inclurait « sûreté » et, s'il n'y avait pas les mots « et la sûreté », il manquerait alors quelque chose.

M. Taylor Bachrach: Je suppose que le corollaire de cette question est le suivant: Y a-t-il des situations dans lesquelles le fait de traiter la sécurité et la sûreté avec la même définition — en supposant que partout où l'on parle de « sécurité », on parle aussi de « sûreté » — créerait des problèmes parce qu'en fait elles devraient être traitées séparément?

Je constate que les systèmes de gestion de la sécurité ne concernent que la sécurité. Existe-t-il d'autres cas où le fait d'associer ces deux termes...?

L'industrie ferroviaire nous a fait part de sa préoccupation, à savoir qu'il s'agit en fait de concepts très différents qui méritent d'être traités différemment. Le simple fait de mettre les deux ensemble, de considérer que l'un signifie l'autre en quelque sorte, va créer des situations dans lesquelles la sûreté sera traitée de la même manière que la sécurité, ce qui pourrait ne pas forcément convenir.

Est-ce une préoccupation du ministère?

Mme Rachel Heft: À l'heure actuelle, le terme « sûreté » est utilisé dans la Loi sur la sécurité ferroviaire là où les dispositions sont destinées à traiter de la sûreté. Bien qu'il n'y ait pas de définition de « sûreté », les termes sont utilisés lorsqu'il est question d'intentions ou d'acteurs malveillants. Par exemple, « mesures de sûreté » ou « textes relatifs à la sûreté » sont des termes qui figurent déjà dans la Loi sur la sécurité ferroviaire pour indiquer que des dispositions et des définitions sont censées traiter de la sûreté.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Y a-t-il d'autres questions ou observations, chers collègues?

Nous allons nous prononcer sur l'amendement CPC-1.

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

Le président: L'article 5 est-il adopté, chers collègues?

(Les articles 5 à 7 sont adoptés par 7 voix contre 4. [*Voir le Procès-verbal*])

(Article 8)

[*Français*]

• (1630)

Le président: Nous passons maintenant à l'article 8.

Je cède la parole à M. Barsalou-Duval, qui nous parlera de l'amendement BQ-1.

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

En fait, je voudrais ajouter un paragraphe à l'article 8 du projet de loi. Il s'agit du paragraphe 10.

Je propose que le projet de loi C-33, à l'article 8, soit modifié par adjonction, après la ligne 26, page 4, de ce qui suit:

(10) Toute exemption accordée en vertu des paragraphes (1) ou (2) est publiée dans la *Gazette du Canada* dans les trente jours suivant son entrée en vigueur.

C'est la proposition d'amendement que j'ai déposée. Cependant, il y a eu des discussions pour trouver une autre façon d'arriver au même objectif, c'est-à-dire trouver une façon de publier les exemptions accordées aux compagnies ferroviaires et de les rendre publiques. Il peut y avoir d'autres façons de le faire que par la *Gazette du Canada*.

Peut-être pourriez-vous m'informer sur la procédure à suivre afin d'arriver à une version différente de l'amendement proposé. Faut-il obtenir le consentement unanime?

Y a-t-il d'autres personnes qui ont déjà un amendement à déposer? Sinon, je peux le faire moi-même.

[*Traduction*]

Le président: Allez-y, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Une fois encore, je comprends l'amendement. Bien sûr, nous appuyons les mesures qui visent à améliorer la transparence dans les décisions ministérielles et nous saluons l'amendement relatif à la publication ici. Cependant, nous pensons que l'idée de publier l'exemption sur le site Web de Transports Canada, que vous venez de mentionner, est appropriée, étant donné que ce serait plus rapide et que les mises à jour pourraient se faire plus régulièrement, au besoin, et que ce serait plus accessible au public.

Je suis prêt à proposer un amendement, monsieur le président: « Trente jours suivant son entrée en vigueur, le ministre rend toute exemption accordée en vertu des paragraphes (1) ou (2) accessible au public par Internet ou par tout autre moyen qu'il estime indiqué. »

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Le greffier législatif demande une précision. À quel endroit dans le projet de loi apporteriez-vous cette modification?

M. Vance Badawey: À l'endroit où M. Barsalou-Duval... Il s'agit du paragraphe 22(10) qu'il propose.

Le président: Vous le remplacez. Avez-vous le tout par écrit, monsieur Badawey?

M. Vance Badawey: Je peux vous l'envoyer, oui. Je l'ai ici, et je l'ai aussi en français.

Le président: Vous l'avez dans les deux langues officielles.

M. Strahl a levé la main. Je vous redonnerai la parole ensuite.

Monsieur Strahl, vous allez maintenant parler de l'amendement proposé par M. Badawey.

M. Mark Strahl: Oui, et je croyais comprendre, monsieur le président, que nous étions censés soumettre les amendements à l'avance et par écrit. Je m'interroge donc un peu. Il est clair qu'il y a eu des discussions entre le Bloc et le gouvernement au sujet de l'amendement, comme en témoignent les copies traduites qui sont ici. Nous n'avons aucunement eu l'occasion de les examiner.

À notre connaissance, ce n'est pas ainsi que l'on procède dans le cadre de l'étude d'un projet de loi, car tous les amendements sont censés être soumis au greffier législatif afin qu'il s'assure qu'ils sont recevables, qu'ils n'ont pas de répercussions sur d'autres parties du projet de loi. Je suis un peu préoccupé par le fait que maintenant, après avoir été informés très clairement de la manière dont les amendements devaient être soumis, nous pouvons ajouter des choses à la volée.

Peut-être pourriez-vous nous expliquer ce qui se passe et nous dire si c'est bien recevable. Si c'est le cas, cela semble certainement aller à l'encontre de l'esprit de ce que nous essayons d'accomplir et de ce que l'on nous a dit que nous devons faire pour que nos amendements soient acceptés.

Monsieur le président, je dois vous dire que c'était tout un processus — plusieurs jours d'échanges —, et ce qui se produit maintenant en séance me semble rompre avec ce qui a été fait. J'aimerais donc que vous m'éclairiez à ce sujet. S'il était possible de procéder ainsi, pourquoi le reste d'entre nous s'est-il donné la peine de travailler avec le conseiller législatif pour faire connaître ses propositions à l'avance?

• (1635)

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Le greffier législatif aimerait voir le texte que M. Badawey a proposé par écrit avant de déterminer s'il est recevable ou non. Si le Comité est d'accord, nous allons suspendre la séance pendant une ou deux minutes pour lui permettre de faire ce travail et de comprendre ce qui se passe ici.

• (1635) _____ (Pause) _____

• (1640)

Le président: Nous reprenons.

J'aimerais tout d'abord répondre à la demande de M. Strahl, qui souhaite savoir si c'est recevable. Le greffier législatif a confirmé que c'était effectivement recevable.

Pour ce qui est du deuxième point qu'a soulevé M. Strahl, je cède la parole à M. Barsalou-Duval pour qu'il explique ce qu'il a dit lorsqu'il a présenté la motion.

[Français]

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

L'amendement qui a été proposé au départ visait à faire en sorte que les exemptions concernant la sécurité soient rendues publiques. Ainsi, n'importe qui, que ce soit un citoyen, un syndicat ou toute autre partie prenante, pourrait être informé de l'existence d'une exemption.

Ce matin, il y a eu des discussions avec des représentants du gouvernement. Ils nous disaient que, de leur point de vue, il serait préférable de publier simplement l'information sur le site Web de Transports Canada. Cette solution est plus flexible et plus rapide. Selon moi, cela serait logique, car une publication dans la *Gazette du Canada* prend du temps. Il y a des délais et plein d'étapes à respecter. On risque d'apprendre l'information beaucoup plus tard par la *Gazette du Canada* que par une simple publication sur le site Web du gouvernement.

Je voyais donc cela comme un sous-amendement. Par la suite, il pourrait y avoir des interprétations plus claires sur le plan de la procédure.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Avant de donner la parole à M. Strahl, je tiens à m'assurer que tous les membres du Comité ont reçu l'amendement dans les deux langues officielles.

La parole est à M. Strahl. Nous entendrons ensuite M. Badawey.

Monsieur Strahl, vous avez la parole.

M. Mark Strahl: Je vous remercie.

J'ai bien reçu l'amendement. Si nous pouvons procéder de cette façon, je suis content de le savoir.

Le libellé de l'amendement que j'ai reçu du greffier est maintenant le suivant: « Trente jours suivant son entrée en vigueur, le ministre rend toute exemption accordée en vertu des paragraphes (1) ou (2) accessible au public par Internet ou par tout autre moyen qu'il estime indiqué. ».

Cela pourrait signifier qu'il dépose l'information à la réception des bureaux de Transports Canada, à Ottawa, en disant que toute personne peut entrer et demander l'information. Selon moi, les mots « par tout autre moyen qu'il estime indiqué » rendent l'intention complètement inutile. Un ministre pourrait... Ce qu'il juge indiqué pourrait très bien être inaccessible et ne pas se trouver sur Internet. On dit « ou par tout autre moyen qu'il estime indiqué ». On ne dit pas « le site Web de Transports Canada ».

Je ne sais pas pourquoi le libellé est si vague. Si M. Barsalou-Duval a compris que nous passons de la *Gazette* au site Internet de Transports Canada, l'amendement devrait le préciser. Au lieu de cela, il accorde au ministre une marge de manœuvre incroyable pour faire ce qu'il veut.

Nous n'aurions eu aucun problème à appuyer l'amendement initial. Nous aurions peut-être même pu nous accommoder du site Web de Transports Canada, mais je pense que le fait de donner au ministre la capacité de déterminer ce qui est indiqué lorsque nous parlons de renseignements publics et d'amélioration de la transparence rend l'amendement complètement inutile, et nous voterons donc contre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Strahl.

La parole est à M. Bachrach.

[Français]

Ce sera ensuite le tour de M. Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président.

J'allais dire quelque chose de très semblable à ce qu'a dit M. Strahl. Je pense que l'intention est là, et je peux accepter la façon dont M. Barsalou-Duval l'a formulée, mais lorsque nous voyons le libellé de l'amendement, nous avons l'impression qu'il permet certains résultats qui seraient contraires à l'esprit de l'amendement.

C'est une question de transparence. Je pense que le fait de publier l'information sur le site Web de Transports Canada ne pose pas de problème, tout comme les mots « par tout autre moyen qu'il juge indiqué » pourraient fonctionner. C'est le mot « ou » qui pose réellement problème, car il donne essentiellement au ministre la possibilité de publier l'information soit sur Internet — qui est un vaste espace —, soit par tout autre moyen qu'il juge indiqué.

Je pense que c'est simplement trop vague. Je ne peux pas imaginer que le gouvernement ait recours à ces options, mais je préférerais une définition plus précise. Dans ce cas-ci, il est évident que l'intention est d'utiliser le site Web de Transports Canada et d'y ajouter tout autre moyen de publication jugé nécessaire. Si le libellé faisait cette distinction, je pourrais facilement l'appuyer, mais le libellé actuel laisse trop de place à des résultats qui n'iraient pas dans le sens de ce que M. Barsalou-Duval essaie d'accomplir.

• (1645)

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

La parole est à M. Barsalou-Duval.

[Français]

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

Pour abrégé la discussion, et pour en arriver à une solution efficace qui serait bénéfique pour tout le monde, on pourrait simplement remplacer, dans l'amendement que j'ai proposé, les mots « *Gazette du Canada* » par « est publié sur le site Web de Transports Canada ».

Cependant, comme c'est mon propre amendement, je ne suis pas en mesure de proposer un sous-amendement. Si quelqu'un voulait proposer un sous-amendement, cela réglerait le problème.

Le président: Mme Koutrakis, vous avez la parole.

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

Je suis d'accord sur la proposition de mon collègue. On pourrait remplacer « *Internet* » par « *Transport Canada* » et remplacer « *or* » par « *and* ».

[Traduction]

Le président: Je vais consulter les greffiers législatifs.

Je vous remercie beaucoup, madame Koutrakis. Tout d'abord, nous devons retirer l'amendement dont nous sommes saisis. Si nous obtenons le consentement unanime pour cela, nous pourrions ensuite proposer un autre amendement qui pourrait gagner la confiance des membres du Comité.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Puis-je proposer un amendement à l'amendement dont nous sommes saisis?

Le président: Vous ne pouvez pas si nous sommes déjà saisis d'un sous-amendement.

M. Taylor Bachrach: D'accord. Nous ne pouvons être saisis que d'un amendement à la fois.

Le président: Vous voulez dire d'un sous-amendement.

Quelqu'un souhaite-t-il proposer d'obtenir le consentement unanime pour le retirer?

M. Vance Badawey: Oui, je vais en faire la proposition, puisque c'est moi qui l'ai présenté.

Le président: M. Badawey en fait la proposition.

Avons-nous le consentement unanime pour retirer le sous-amendement proposé par M. Badawey?

Des députés: D'accord.

(Le sous-amendement est retiré.)

Le président: Nous pouvons commencer un nouveau processus avec les amendements.

Je présume que je peux donner la parole à M. Bachrach ou à M. Barsalou-Duval.

M. Taylor Bachrach: [Inaudible] essayer de faire cela.

Le président: Il faut que ce soit M. Bachrach. Ce ne peut pas être M. Barsalou-Duval, car il ne peut pas modifier sa propre motion.

M. Taylor Bachrach: Dans le droit fil de ce que disait Mme Koutrakis, je pense que l'amendement proposé à l'origine stipulerait que toute exemption accordée en vertu des paragraphes (1) ou (2) est publiée dans la *Gazette du Canada* dans les 30 jours suivant son entrée en vigueur.

Je modifierais le libellé comme suit: « Toute exemption accordée en vertu des paragraphes (1) ou (2) est publiée sur le site Web de Transports Canada dans les trente jours suivant son entrée en vigueur et par tout autre moyen que le ministre juge indiqué. »

Le président: Je vois plusieurs signes d'approbation. C'est très bien, monsieur Bachrach. Je vais toutefois donner la parole à M. Strahl, qui aimerait faire un commentaire.

Monsieur Strahl, vous avez la parole.

M. Mark Strahl: Je pense simplement que l'ordre devrait être « sur le site Web » et que les mots « trente jours » devraient se trouver à la fin de la phrase. On ne devrait pas lire « sur le site Web (...) dans les trente jours » et ensuite tout ce qui n'est pas visé par les 30 jours. Le libellé est fantastique. C'est seulement l'ordre des mots qui me préoccupe.

Le président: Monsieur Strahl, il est rare de pouvoir obtenir un sourire de M. Bachrach.

Mais toute plaisanterie mise à part, je vois de nombreux signes d'approbation, monsieur Strahl, et je pense donc que tout le monde approuve cette réorganisation du libellé.

M. Taylor Bachrach: Voulez-vous que j'essaie encore une fois, monsieur le président, en incluant ces changements?

Le président: Le greffier législatif propose de lire le libellé à voix haute pour vérifier si tout est juste à point, comme le gruaud de Boucles d'or.

Une voix: Ha, ha!

Le président: Nous n'avions pas sorti celle-là depuis un bon moment.

• (1650)

Le greffier du comité (M. Philippe Méla): Je crois que cela ira. Une fois modifié, le libellé serait le suivant: « (10) Toute exemption accordée en vertu des paragraphes (1) ou (2) est publiée sur le site Web du ministère des Transports et par tout autre moyen que le ministre juge approprié dans les trente jours suivant son entrée en vigueur. »

Le président: Nous avons le libellé proposé pour le sous-amendement. Nous allons donc procéder à un vote par appel nominal.

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

Le président: Nous allons maintenant voter sur l'amendement modifié.

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

Le président: Nous allons voter sur l'adoption de l'article 8 modifié.

(L'article 8 modifié est adopté par 11 voix contre 0. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Chers collègues, aucun amendement n'a été proposé pour les articles 9 à 22.

Ai-je le consentement unanime pour regrouper les articles 9 à 22?

M. Mark Strahl: Nous pouvons les adopter avec dissidence.

Le président: Nous pouvons les adopter avec dissidence. Je vous remercie, monsieur Strahl.

Les articles 9 à 22 sont-ils adoptés?

M. Mark Strahl: Pouvons-nous les adopter avec dissidence?

Le président: Le greffier dit que l'adoption avec dissidence signifie que vous n'êtes pas d'accord, ce qui signifie que...

M. Mark Strahl: Nous adoptons tout le temps toutes sortes de choses avec dissidence à la Chambre. C'est sur la liste. C'est une option sur la feuille qu'on nous a donnée.

Le président: Je vais céder la parole au greffier et suivre les conseils de nos greffiers législatifs. Nous aurons un vote par appel nominal sur les articles 9 à 22.

Les articles 9 à 22 sont-ils adoptés?

(Les articles 9 à 22 inclusivement sont adoptés par 7 voix contre 4. [Voir le Procès-verbal])

(Article 23)

Le président: Je cède la parole à M. Bachrach au sujet de l'amendement NDP-1.

• (1655)

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président.

Voici le libellé de l'amendement proposé:

Les règlements pris en vertu du paragraphe (1) exigent des compagnies qu'elles publient le contenu de leurs systèmes de gestion de la sécurité et tout renseignement qui est nécessaire pour expliquer le fonctionnement du système.

Cela fait suite à des témoignages que le Comité a entendus et dans lesquels des témoins s'inquiétaient du fait que les systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur ferroviaire restent des documents exclusifs même s'ils sont aussi, je pense qu'il est juste de le préciser, l'outil principal pour assurer la sécurité des travailleurs de ce secteur, des collectivités et de l'environnement. Cela apporterait simplement une transparence indispensable et permettrait à la population canadienne et aux personnes touchées par le secteur ferroviaire de mieux comprendre le système principal qui est censé assurer leur sécurité. Je pense que c'est assez explicite.

Je vous cède la parole, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

J'aimerais communiquer à M. Bachrach et aux membres du Comité la décision que j'ai prise au sujet de cet amendement.

Le projet de loi C-33 modifie plusieurs lois, dont la Loi sur la sécurité ferroviaire. L'amendement proposé exige, par voie de règlement, que les compagnies de chemin de fer publient le contenu de leurs systèmes de gestion de la sécurité. La Loi est modifiée, dans plusieurs articles du projet de loi, en vue d'ajouter la notion de systèmes de gestion de la sécurité sans modifier aucune des dispositions de la Loi relatives aux systèmes de gestion de la sécurité.

À la page 770 de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, troisième édition, on indique ce qui suit: « Un amendement à un projet de loi renvoyé à un comité après la deuxième lecture est irrecevable s'il en dépasse la portée et le principe ». De l'avis de la présidence et dans le contexte du projet de loi, l'ajout d'un nouveau règlement ou de nouveaux règlements qui prévoient la publication des systèmes de gestion de la sécurité est une nouvelle notion qui dépasse la portée du projet de loi tel qu'adopté par la Chambre à l'étape de la deuxième lecture. Par conséquent, je déclare l'amendement irrecevable.

M. Taylor Bachrach: Ce n'est pas très gentil de votre part, monsieur le président.

Des députés: Ha, ha!

Une voix: C'était une décision favorable.

M. Taylor Bachrach: Je sais qu'elle se voulait la plus favorable possible.

L'article 12 du projet de loi C-33 traite expressément des systèmes de gestion de la sécurité. Dans la mesure où nous pouvons être en désaccord avec les greffiers législatifs, il semble que les systèmes de gestion de la sécurité entrent tout à fait dans le champ d'application du projet de loi dont nous discutons. Si je me souviens bien, l'article 12 permet au ministre d'ordonner aux compagnies ferroviaires d'apporter des modifications à leurs systèmes de gestion de la sécurité dans les cas où l'on estime que ces systèmes présentent des lacunes. Si le gouvernement examine les systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires et observe des lacunes, le ministre peut, en vertu du projet de loi dont nous discutons, ordonner aux compagnies de modifier ces systèmes de gestion de la sécurité ou d'apporter les mesures correctives nécessaires. C'est cet article qui nous permettait d'espérer que les systèmes de gestion de la sécurité seraient considérés comme faisant partie du champ d'application. Nous envisageons certainement d'autres changements et amendements aussi tangentiels, mais ils semblent être considérés comme faisant partie du champ d'application.

Je ne sais pas comment je peux faire valoir ce point. Je peux seulement exprimer ma déception. Il s'agit d'un changement très important qui améliorerait considérablement la manière dont notre secteur ferroviaire gère les questions liées à la sécurité. Si ce changement n'est pas apporté, le principal système de garantie de la sécurité restera une boîte noire. Personne ne sera en mesure de voir comment les compagnies ferroviaires se réglementent elles-mêmes et protègent les communautés ferroviaires, les travailleurs du secteur et notre environnement contre les catastrophes, comme celle de Lac-Mégantic.

À moins de contester la décision de la présidence qui, comme je le sais, a été prise de bonne foi et en consultation avec des experts, je ne sais pas quelle démarche adopter, si ce n'est d'exprimer ma profonde déception. Cela dit, monsieur le président, je vous cède la parole en espérant que vous modifierez votre décision. Ce serait l'occasion idéale pour le faire.

• (1700)

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Vous avez la possibilité de contester la décision de la présidence.

M. Taylor Bachrach: Je conteste donc la décision de la présidence.

Le président: Je cède la parole au greffier pour le vote sur la question de savoir si la décision de la présidence sera maintenue ou non.

(La décision de la présidence est maintenue par 9 voix contre 2.)

Le président: Chers collègues, nous votons maintenant sur l'article 23.

(L'article 23 est adopté par 6 voix contre 5.)

Le président: Aucun amendement n'a été proposé pour les articles 24 à 54. Je vais donc demander le consentement unanime pour regrouper ces articles. Avons-nous le consentement unanime?

Je ne vois pas d'objection. Nous allons donc procéder à un vote par appel nominal sur les articles 24 à 54 inclusivement.

(Les articles 24 à 54 inclusivement sont adoptés par 7 voix contre 4.)

(Article 55)

[Français]

Le président: Nous passons maintenant à l'article 55 et à l'amendement BQ-2.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

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

L'article initial qui est visé par le présent amendement est ainsi rédigé:

Le ministre peut prendre un arrêt d'urgence pouvant comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu de la présente loi s'il estime qu'une intervention immédiate est nécessaire pour parer à une menace ou [à] réduire un risque — direct ou indirect — pour la sûreté du transport maritime ou pour la santé des personnes prenant part au réseau de transport maritime.

L'amendement a essentiellement pour objectif d'enlever le mot « estime ».

Nous proposons donc que le projet de loi C-33, à l'article 55, soit modifié, au point a), par substitution, à la ligne 4, page 38, de ce qui suit:

ment pris en vertu de la présente loi si une in-

En fait, nous pensons que le fait que le ministre ne fasse seulement qu'estimer qu'il y a une menace ou un risque fait en sorte de lui donner un pouvoir important. Il pourrait donc agir simplement selon une estimation, qu'il ne serait pas nécessairement tenu de prouver.

Nous aimerions encadrer davantage ce pouvoir. Il y aura d'autres amendements semblables un peu plus tard, aujourd'hui.

• (1705)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Je vous remercie, monsieur le président.

Je pense que je peux seulement dire que ce projet de loi a été créé sur le fondement selon lequel la norme de la décision raisonnable sera utilisée dans toutes ces déterminations.

Le deuxième point que je peux faire valoir, c'est que la norme de la décision raisonnable est celle qui est généralement utilisée dans le système judiciaire du Canada.

Enfin, le dernier point que je ferai valoir, c'est que la norme de la décision correcte signifierait que le ministre n'aurait essentiellement aucune compétence pour exercer ce pouvoir, étant donné que le seuil serait trop élevé, ce qui rendrait ce pouvoir inutilisable, monsieur le président. Par conséquent, je ne peux pas appuyer cela.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Badawey.

Vous avez la parole, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je présume qu'il y a des gens de la Fonction publique ici qui pourraient peut-être nous en dire davantage là-dessus. Nous pourrions tomber dans un débat partisan quant à l'interprétation que nous en avons par rapport à celle que les députés de l'autre côté de la Chambre peuvent avoir.

Si nous avons plus de précisions de la part des fonctionnaires sur l'impact que cet amendement pourrait avoir, cela pourrait peut-être éclairer le vote des autres membres du Comité.

[Traduction]

Le président: Je vous cède la parole, madame Heft.

Mme Rachel Heft: Le pouvoir du ministre est énoncé ici pour que le ministre estime qu'une « intervention immédiate... [est] nécessaire ». Il s'agit du libellé habituel pour le pouvoir de prendre des arrêtés qui se trouve dans plusieurs textes législatifs qui accordent au ministre des Transports le pouvoir de prendre des mesures.

En ce qui concerne la norme de la décision raisonnable ou la norme de la décision correcte, il est exact de dire que ces questions sont généralement examinées par le pouvoir judiciaire sur le fondement de la norme de la décision raisonnable.

Le président: Je vous remercie, madame Heft.

La parole est à monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: C'est la distinction sur laquelle je tiens à insister, c'est-à-dire entre la norme de la décision raisonnable et la norme de la décision correcte. Je pense qu'un membre de l'équipe vient tout juste d'apporter des éclaircissements à cet égard. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Badawey.

Vous avez la parole, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: J'aimerais seulement que les représentants expliquent davantage la différence entre la norme de la décision raisonnable et la norme de la décision correcte pour ceux d'entre nous qui ne connaissent pas très bien ces notions dans un contexte juridique.

Est-ce que l'une d'entre elles entraîne une norme plus élevée?

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

Mme Rachel Heft: Lors d'un contrôle judiciaire dans lequel la norme de la décision correcte est utilisée, le tribunal d'examen doit être d'avis que c'était sans aucun doute possible la décision correcte et qu'aucune autre décision potentiellement raisonnable n'aurait pu être prise. C'est exactement la même décision qu'un tribunal aurait prise dans la même situation.

En général, la norme de la décision raisonnable, dans une situation où une décision est prise sur le fondement de tous les faits, consiste à déterminer si les renseignements dont disposait le ministre auraient permis de considérer cette décision comme étant raisonnable dans la situation donnée.

Le président: Chers collègues, y a-t-il d'autres questions ou commentaires avant de passer au vote sur l'amendement BQ-2?

(L'amendement est rejeté par 10 voix contre 1.)

(L'article 55 est adopté par 7 voix contre 4.)

Le président: Chers collègues, aucun amendement n'a été proposé pour les articles 56 à 60. Je vais donc demander le consentement unanime pour les regrouper. Ai-je le consentement unanime?

Des députés: D'accord.

(Les articles 56 à 60 inclusivement sont adoptés par 7 voix contre 4.)

(Article 61)

Le président: Je vais maintenant donner la parole à M. Bachrach pour l'amendement NDP-2 au sujet de l'article 61.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

• (1710)

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Cette disposition établit les circonstances permettant au ministre de donner une injonction à un bâtiment s'il croit que ce dernier constitue un risque. Elle ajoute des éléments aux risques pouvant constituer un motif.

Voici la disposition modifiée:

Le ministre peut, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'un bâtiment constitue une menace ou un risque — direct ou indirect — pour l'environnement, le bien-être des communautés côtières ou la sûreté du transport maritime, notamment la sécurité des personnes, des biens, des bâtiments ou des installations maritimes, ou pour la santé des personnes prenant part au réseau de transport maritime, lui enjoindre, selon le cas;

Cette modification ajoute les préoccupations environnementales et le bien-être des communautés côtières à la liste des raisons que peut invoquer le ministre pour donner une injonction à un bâtiment.

Le président: Je demanderais au Comité de patienter pendant que je m'entretiens avec le greffier. Merci.

• (1710)

(Pause)

• (1715)

Le président: Je suis désolé, chers collègues. Nous allons suspendre la séance deux minutes pour discuter de certains aspects de l'amendement NDP-2 proposé par M. Bachrach.

Merci. Nous suspendons la séance pour deux minutes.

• (1715)

(Pause)

• (1720)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Merci, monsieur Bachrach. Merci également aux membres du Comité pour leur patience.

Nous passons aux commentaires et aux questions sur l'amendement NDP-2.

M. Badawey souhaite intervenir.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Je ne tiens pas souvent ce genre de propos, mais j'appuie l'objet de l'amendement proposé par le député, même si je suis d'avis qu'il ne vise pas la bonne loi.

Leur amendement pourrait certainement être déclaré non recevable, mais encore une fois, nous appuyons l'intention des néo-démocrates. Nous sommes donc disposés à en débattre et à voir où cela nous mènera. J'aimerais toutefois que M. Bachrach étaie un peu plus ses motivations.

Certaines modifications que le projet de loi propose d'apporter à la loi sur la sûreté du transport ne touchent pas du tout à l'environnement. Il n'est pas déraisonnable d'affirmer par contre que les questions environnementales influent sur la sécurité des gens.

Plusieurs députés de la Colombie-Britannique, y compris notre collègue, Mme May, seraient d'accord pour dire qu'une corrélation peut être établie entre les deux éléments.

Je pourrais voter en faveur de l'amendement, mais j'aimerais obtenir plus de détails, monsieur le président.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Je vois que M. Strahl a levé la main. Je vais ensuite céder la parole à M. Bachrach, puis demander aux représentants des ministères ce qu'ils en pensent.

Monsieur Strahl, vous avez la parole.

M. Mark Strahl: Je pense que l'objet de l'amendement est limpide, mais quelque chose me dérange.

Je voudrais savoir si la notion de bien-être des communautés a déjà été définie dans une loi. Cette notion peut revêtir plusieurs sens. La signification des termes généraux « pour l'environnement » et « le bien-être des communautés côtières » peut être façonnée par les membres de la communauté côtière en question. Lorsqu'ils voient arriver des navires dans la région, les travailleurs des transports et de la chaîne d'approvisionnement pensent peut-être aux répercussions économiques qui pourraient toucher leur emploi.

Ces termes sont très généraux, tandis que les mesures concrètes qui seront prises... Nous pouvons présumer que les intentions du ministre sont bonnes, mais nous avons l'obligation de rédiger des lois qui ne conduisent pas à des abus. Or, l'emploi de termes généraux et mal définis y prête flanc.

La portée immense de ces termes m'inquiète. Je crains que la loi soit utilisée par un gouvernement ultérieur — ou même par le gouvernement actuel — pour bloquer entièrement l'activité économique dans une région donnée sans donner d'autres options aux navires. Comme la mesure n'ajoute pas de lieu d'amarrage, les bâtiments vont tourner en rond, brûler du carburant et causer des dommages à l'environnement à d'autres endroits.

Je pense que le libellé est beaucoup trop vaste et qu'il octroie beaucoup trop de pouvoirs de réglementation au ministre.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Je vais céder la parole à n'importe quel de nos témoins qui pourrait peut-être parler de la notion de « bien-être des communautés » et nous dire si le terme en question est défini dans d'autres lois.

Monsieur Ryan, vous avez la parole.

M. Aiden Ryan (directeur, Opérations de la sûreté maritime, ministère des Transports): Dans une perspective plus vaste, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada offre déjà un cadre permettant de réglementer la navigation et la sécurité maritime en vue de protéger l'intérêt public. Le terme « intérêt public » est employé au lieu des termes « bien-être des communautés » et « environnement » parce que dans cette loi, le bien-être de la communauté et l'environnement sont constitutifs de l'intérêt public.

• (1725)

Le président: Merci, monsieur Ryan.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: La discussion est très intéressante, et je serais tout à fait prêt à employer d'autres termes qui renvoient au même concept.

Je vous cite un extrait du libellé initial du projet de loi:

Le ministre peut, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'un bâtiment constitue une menace ou un risque — direct ou indirect — pour la sûreté du transport maritime, notamment la sécurité des personnes, des biens, des bâtiments ou des installations maritimes, ou pour la santé des personnes prenant part au réseau de transport maritime,

Ce libellé ratisse déjà large. Il énonce que le ministre peut enjoindre aux bâtiments qui constituent un risque pour les installations maritimes de gagner un lieu précis.

Ensuite, le passage « risque — direct ou indirect — pour [...] la sécurité des personnes, des biens, des bâtiments ou des installations maritime, ou pour la santé des personnes prenant part au réseau de transport maritime » témoigne d'un souci pour la santé des personnes qui travaillent à bord du navire, mais pas nécessairement pour la santé des personnes qui vivent sur la côte et qui respirent les émissions de navires amarrés pendant 25 jours tout près de chez eux. Ce que fait l'amendement, c'est élargir légèrement la notion de risque et de menace.

La loi ne renferme pas de définition de « sécurité » en bonne et due forme. Notons également que l'emploi des termes « risque » et « menace » tend à élargir le concept. L'intention derrière le libellé que nous proposons est claire. Il s'agit d'appliquer les notions de sécurité et de risque directement aux personnes qui sont touchées par le secteur de la marine marchande et de conférer au ministre le pouvoir discrétionnaire d'intervenir dans des situations comme celles-là.

Prenons l'exemple d'un bâtiment qui laisserait échapper une substance nocive en raison d'une panne de courant ou de n'importe quelle autre difficulté technique et qui déciderait de mouiller l'ancre près d'une communauté côtière le temps de corriger le problème. La situation ne comporte pas de menace pour la sécurité nationale au sens militaire, mais comporte tout de même une menace. De toute évidence, le bâtiment poserait un risque pour le lieu où il se dirige et pour le milieu marin. Il poserait un risque pour la population locale. Le projet de loi octroierait simplement au ministre le pouvoir d'agir pour protéger non seulement l'intérêt des personnes à bord, mais aussi l'intérêt des personnes qui vivent sur la côte et qui pourraient être affectées par l'activité en question.

Je ne sais pas si un autre terme que « bien-être » serait approprié. Il y aurait peut-être « sûreté » ou « santé ». Par contre, le terme « santé » figure déjà dans une disposition modificative du projet de loi, plus précisément dans le passage « la santé des personnes prenant part au réseau de transport maritime ». On peut sans doute dire alors que le concept de santé est défini.

Le passage « la santé des communautés » ou même « la santé des résidents des communautés côtières » exprimerait peut-être mieux l'orientation que nous voulons imprimer.

Monsieur le président, je ne vous ai pas entendu conclure que l'amendement était non recevable. J'en déduis que nous débattons de la recevabilité de l'amendement avant qu'une décision ne soit prise à cet égard.

Le président: Non. Nous ne débattons pas de cela. Nous débattons de...

M. Taylor Bachrach: Eh bien, adienne que pourra. Si le président a l'intention de conclure que l'amendement est non recevable, il finira bien par le faire, mais je ne l'ai pas encore entendu rendre de décision à ce sujet. Il semblait être sur le point de demander un vote sur notre excellent amendement. Je demanderais au président,

vu le temps qu'il nous reste, de demander le vote sur l'amendement dans son libellé actuel.

Le président: Plusieurs députés veulent intervenir sur l'amendement, monsieur Bachrach, et c'est une bonne nouvelle.

Je vais céder la parole à Mme Murray. Nous passerons ensuite à Mme Gladu, à M. Badawey et à M. Barsalou-Duval.

Madame Murray, la parole est à vous.

L'hon. Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Merci d'avoir proposé cet amendement et d'avoir inclus la notion d'environnement. Que diriez-vous si je proposais amicalement un sous-amendement à votre amendement? Je remplacerais « l'environnement » par « l'écosystème marin ».

Le président: Merci, madame Murray.

Nous passons au débat sur le sous-amendement.

Monsieur Bachrach, je vous donne de nouveau la parole.

• (1730)

M. Taylor Bachrach: Je ne sais pas si nous devons procéder de manière formelle, monsieur le président, mais je pense que la référence aux écosystèmes marins proposée par Mme Murray est tout à fait appropriée. Je serais en faveur de ce changement. C'est tout simplement une manière d'exprimer peut-être un peu plus précisément le même concept. Je serais donc heureux de modifier le libellé de notre amendement en conséquence.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Je voudrais seulement obtenir une précision. À quel endroit exactement voulez-vous insérer ce terme, madame Murray?

L'hon. Joyce Murray: Ce serait dans le passage « pour l'environnement, le bien-être des communautés côtières ». C'est là que j'insérerais « pour l'écosystème marin ».

Ce terme renverrait plus précisément à la vie marine, soit aux poissons, aux cétacés et aux autres mammifères marins.

Le président: Merci beaucoup, madame Murray.

Je cède la parole à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je veux féliciter tous les membres du Comité pour leur esprit de collaboration et les efforts concertés qu'ils ont déployés pour terminer cette étude.

Je suppose, comme M. Bachrach, que vous considérez l'amendement recevable, puisque vous ne l'avez pas déclaré non recevable. C'est formidable. Je félicite M. Bachrach pour tout le travail qu'il a fait, et Mme Murray, pour son sous-amendement.

Avec la bénédiction du Comité, j'aimerais poursuivre la discussion. Trois députés de la Colombie-Britannique assistent à la séance d'aujourd'hui. Deux députés sont intervenus. J'aimerais entendre la troisième.

Monsieur le président, je souhaiterais entendre le point de vue de Mme May, si le Comité veut bien lui accorder cette faveur.

Le président: J'accorde à Mme May deux minutes pour débattre de l'amendement.

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

Je n'aurai pas besoin de deux minutes. Je sais que vous avez tous beaucoup de pain sur la planche. Je remercie les membres du Comité de leur générosité. Je suis ici en vertu d'une motion adoptée par le Comité qui me donne le droit de débattre des amendements présentés par moi, qui sont réputés avoir été proposés, mais qui ne me permet pas d'intervenir au sujet d'autres amendements. Alors, je suis très reconnaissante au Comité de me donner cette chance exceptionnelle.

Je dirais seulement à M. Strahl que les lieux d'amarrage le long de nos côtes ont quelque chose d'étrange. Personne ne pense en les regardant à un emploi qu'il pourrait décrocher. La communauté ne retire absolument aucun avantage de ce stationnement gratuit. Les lieux d'amarrage n'apportent jamais rien de bon aux communautés côtières. Ce sont des nuisances pour la qualité de vie et le milieu marin. Ils menacent la population d'épaulards résidents du Sud en raison du bruit des cargos et portent atteinte aux organismes benthiques. Cette situation est problématique à maints égards, comme l'a décrit un des témoins.

L'amendement NDP-2 vise à modifier une disposition majeure du projet de loi C-33 qui touche déjà, comme l'a mentionné M. Bachrach, à la santé et à la sécurité, afin d'attirer l'attention sur le bien-être des communautés côtières et la sûreté du transport maritime. Les navires chassent parfois sur l'ancre lors de tempêtes. Des collisions sont déjà survenues. De nombreux accidents ont été évités de justesse. Certaines collisions auraient facilement pu causer un déversement de pétrole. Il y a une abondance d'exemples concrets — et non pas hypothétiques — qui démontrent que l'élargissement des pouvoirs discrétionnaires du ministre...

Il est question ici de l'environnement et du bien-être des communautés côtières, y compris de la santé des personnes à bord des navires. L'amendement véhicule très bien ces priorités. Bien franchement, les navires en attente ne répondent aux intérêts économiques de personne. Les producteurs de grains des Prairies n'en retirent aucun avantage, même infime. Le port de Vancouver n'est pas doté d'un système qui permet de gérer efficacement les marchandises en vrac. Les navires qui transportent des grains et du charbon — les deux principaux types de marchandises en vrac — sont souvent mis en attente. Ces navires prolifèrent jusque dans la mer des Salish et le long des côtes de l'île de Vancouver.

Je vais m'arrêter là, mais je vous encourage fortement à apporter au projet de loi C-33 tout changement qui permettrait de mettre en œuvre des solutions meilleures que les pratiques actuelles.

Le président: Merci, madame May.

Allez-y, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: J'invoque le Règlement. J'aimerais seulement obtenir une précision sur la motion que Mme May a elle-même mentionnée. Dans les circonstances actuelles, un membre ne peut pas céder son temps à une collègue indépendante pour lui donner la possibilité de débattre au Comité, comme cela s'est déjà produit. Vous avez accordé à Mme May ce droit, mais je pense qu'il faudrait obtenir le consentement unanime la prochaine fois.

Bien respectueusement, monsieur le président, nous avons laissé Mme May utiliser ses deux minutes, mais étant donné le nombre d'amendements qui ont été présentés sur le sujet, je propose que nous suivions les règles du Comité. Il faut obtenir le consentement unanime avant d'accorder le droit à un membre indépendant de débattre, sauf si ce dernier intervient au sujet d'un amendement présenté par lui. Je voulais seulement le mentionner.

Par ailleurs, monsieur le président, je constate qu'il est 17 h 35. Nous avons dépassé l'heure ordinaire de l'ajournement. Je propose que nous levions la séance.

• (1735)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Je confirme que j'ai demandé l'avis des greffiers qui sont assis à ma gauche et à ma droite avant d'accorder du temps de parole à Mme May.

Nous passons au vote. Comme c'est une motion dilatoire, il n'y a pas de débat. Je m'en remets au greffier.

(La motion est adoptée par 11 voix contre 0.)

Le président: Sur ce, la séance...

Mme Leslyn Lewis: Je voudrais seulement soulever un point. Je suis toujours heureuse d'entendre Mme May. Elle est adorable et ses propos sur l'environnement sont toujours très pertinents. Cela dit, selon la règle énoncée à l'article 114 du Règlement, je pense que les substituts doivent être des membres du Comité. À l'avenir, nous devrions établir un processus pour que les interventions de Mme May soient consignées en bonne et due forme et qu'elles soient conformes aux règles procédurales.

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis.

Sur ce, la séance est levée.

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>