



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

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

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 090**

Le mercredi 22 novembre 2023

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le mercredi 22 novembre 2023

• (1935)

[Traduction]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** La séance est ouverte. Bienvenue à la réunion n° 90 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 poursuivre l'étude article par article du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 23 juin 2022. Des députés participent en personne dans la salle et à distance avec l'application Zoom.

Chers collègues, pour nous aider dans l'étude article par article du projet de loi C-33, j'aimerais souhaiter de nouveau la bienvenue à nos témoins, en commençant par nos greffiers législatifs, messieurs Jean-François Pagé et Philippe Méla. Bienvenue à vous deux.

Bien sûr, de l'Agence des services frontaliers du Canada, nous recevons Cathy Toxopeus, directrice générale de la transformation, de la planification et des projets. Bienvenue à vous. Shawn Zinck, gestionnaire de la Direction des politiques relatives aux voyageurs au secteur commercial et aux échanges commerciaux, se joint à nous par vidéoconférence.

Du ministère des Transports, nous accueillons Sonya Read, directrice générale, Politiques maritimes; Heather Moriarty, directrice, Politiques portuaires; Aiden Ryan, directeur, Opérations de la sûreté maritime; Rachel Heft, gestionnaire et avocate-conseil, Services juridiques des transports et de l'infrastructure; et, bien sûr, Amy Kaufman, avocate.

Chers collègues, je crois que nous en étions à l'étude de l'amendement NDP-2 à l'article 61, après une très longue discussion. Je vais maintenant ouvrir le débat pour la suite de la discussion.

(Sur l'article 61)

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Qu'étudions-nous, monsieur le président? Étudions-nous l'amendement NDP-2 à l'article 61?

**Le président:** Oui, monsieur.

**M. Vance Badawey:** Taylor Bachrach ne va-t-il pas s'exprimer sur la question?

**Le président:** Nous devons d'abord voter sur un sous-amendement de Mme Murray qui consistait à remplacer « environnement » par « écosystème marin ».

Si la discussion est terminée, nous allons mettre aux voix le sous-amendement proposé par Mme Murray.

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

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

**Le président:** Nous passons à l'amendement NDP-3.

Je vous cède la parole, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le président, cet amendement indiquerait simplement que lorsque le ministre lui enjoint de le faire, le bâtiment doit rester à l'extérieur de la zone décrite dans l'annexe, ce qui se rapporte à un amendement distinct, en l'occurrence :

de demeurer en dehors de la zone visée à l'annexe ou de toute autre zone qu'il précise.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

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

Allez-y, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC):** Nous avons tracé ladite carte, mais je me demande si les témoins pourraient nous décrire ce qui se passerait si les mouillages en dehors de cette zone étaient pleins et que le ministre devait diriger le trafic maritime. Quel serait le résultat de l'interdiction faite aux bâtiments, essentiellement, de se diriger vers une zone donnée? Que feraient-ils et quel serait l'impact sur la sécurité, sur le trafic maritime, etc.?

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

Je cède la parole à M. Ryan.

**M. Aiden Ryan (directeur, Opérations de la sûreté maritime, ministère des Transports):** Je vous remercie.

Je dirai d'emblée que l'objet de la LSTM est de contrer les risques et les menaces qui pèsent sur le système de transport maritime et sur la santé des personnes qui s'y trouvent.

En plus des préoccupations répertoriées, l'établissement d'une interdiction générale des mouillages dans cette zone sans aucune exception pourrait conduire à des situations de risques accrus pour la sécurité environnementale et la navigation. Les bâtiments utilisent régulièrement les mouillages dans leurs activités quotidiennes. Bien que la durée moyenne de mouillage d'un bâtiment soit inférieure à 14 jours dans cette zone, dans bien des circonstances, il peut être nécessaire pour les bâtiments de mouiller plus longtemps.

Selon le libellé actuel de la loi, si une tempête ou un autre événement météorologique présentait un risque pour la sécurité opérationnelle ou la sécurité de la navigation des bâtiments au mouillage dans ces zones, le ministre ne pourrait pas soustraire un bâtiment à cette interdiction. Cela pourrait avoir des conséquences catastrophiques sur l'écosystème marin local. De même, un bâtiment pourrait être obligé de rester au mouillage pour effectuer des réparations ou corriger des déficiences identifiées par Transports Canada afin d'assurer la sécurité et la sûreté du bâtiment et de son équipage.

L'adoption de cet amendement en l'état entraverait la capacité du gouvernement du Canada à gérer les situations d'urgence et à mener des activités d'enquête de suivi.

Dans le cas du *Zim Kingston*, par exemple, il s'agissait d'un porte-conteneurs qui a pris feu au large des côtes de la Colombie-Britannique en 2021. Il a dû rester au mouillage le temps que l'incendie soit maîtrisé, puis qu'on procède aux réparations et à l'enquête qui en ont découlé.

• (1940)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Ryan.

Monsieur Strahl, nous revenons à vous.

**M. Mark Strahl:** Cela règle, je suppose, l'amendement NDP-4, au sujet des 14 jours. J'allais poser une question à ce sujet également, mais je vais revenir au même témoin.

Les mêmes préoccupations se poseraient-elles si d'autres mouillages étaient occupés, ou — par souci de proximité — si le mouillage le plus proche se trouvait dans cette zone et était soudainement interdit?

Entretenez-vous les mêmes préoccupations que celles que vous venez d'exprimer, à savoir qu'il n'y a pas de marge de manœuvre ni d'exemption possible si l'on décidait simplement qu'un certain nombre de mouillages actuellement utilisés sont hors service ou indisponibles?

**Le président:** Nous revenons à vous, monsieur Ryan.

**M. Aiden Ryan:** Si je comprends bien la question, toute interdiction de mouillages poserait un problème. Nous devons conserver la capacité de mettre des bâtiments au mouillage en cas de besoin, que ce soit au cours de leur détention ou pour régler d'autres questions.

**M. Mark Strahl:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci, monsieur Ryan, et merci, monsieur Strahl.

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

Allez-y, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Cet amendement porte sur une situation où le ministre exerce son pouvoir discrétionnaire d'enjoindre à un bâtiment de se rendre dans un endroit donné dans un cas assez extrême, parce que le bâtiment pose un risque direct ou indirect pour l'environnement, le bien-être des écosystèmes marins ou la sécurité du transport maritime, y compris de toute personne, tout bien, tout bâtiment ou toute installation maritime. Il s'agit d'une situation dans laquelle un bâtiment doit être placé sous la direction du ministre et dirigé quelque part.

Mon interprétation de cet amendement est simplement qu'en enjoignant à un bâtiment de se rendre à un lieu prévu, le ministre doit éviter de le faire passer par ou dans l'un des mouillages désignés de

la région Sud des îles Gulf. Ce n'est pas un endroit propice où stationner un bâtiment qui présente un risque.

Notre témoin, M. Ryan, a soulevé la question d'un bâtiment présentant un risque pour la santé humaine ou une autre situation. Je me demande si d'autres dispositions prévoient des situations d'urgence dans lesquelles le risque n'est pas lié à l'environnement ou à la vie marine, mais simplement au fait qu'un événement à bord a mis l'équipage dans une situation où il doit jeter s'amarrer pour y faire face. Je pense que n'importe quelle communauté côtière dans n'importe laquelle de ces zones comprendrait qu'une telle situation serait une raison légitime d'amarrer le bâtiment à cet endroit pendant que l'on s'occupe de la situation d'urgence.

Est-ce qu'une autre disposition de la loi tiendrait compte de cette situation ou y a-t-il un moyen de sous-amender cet amendement pour prévoir ce type de situations précises?

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Je redonne la parole à M. Ryan, puis à M. Strahl.

**M. Aiden Ryan:** La Loi sur la sûreté du transport maritime vise à contrer les risques et les menaces pour la sécurité du système de transport et la santé des personnes qui y participent. La Loi sur la marine marchande du Canada prévoit déjà un cadre juridique pour réglementer la navigation et la sécurité maritimes aux fins de l'intérêt public et de l'environnement. C'est vers cette loi qu'on se tournerait dans ces cas-là.

**M. Taylor Bachrach:** C'est exact, mais on peut dire que nous venons d'élargir légèrement cette loi en incluant les risques pour les écosystèmes marins et pour les communautés côtières. Je comprends que vous pensiez que le fait de limiter les mouillages va limiter la capacité à composer avec ce genre de situation. Je pense qu'en tant que comité, nous essayons de trouver un équilibre entre la protection des communautés côtières et de l'environnement côtier et la possibilité pour l'industrie du transport maritime de faire face à des situations d'urgence extraordinaires.

Un nombre limité de mouillages et de scénarios serait touché. La situation ne se présenterait que lorsque le ministre donne une injonction à un bâtiment. Voici un autre exemple. Si le bâtiment fuyait une substance nocive et que le ministre devait lui donner une injonction, nous disons que le ministre ne devrait pas lui ordonner de s'amarrer à côté de l'une de ces communautés ou dans l'un de ces écosystèmes marins sensibles, parce que ce ne serait pas judicieux. Existe-t-il un moyen de définir un ensemble plus restreint de circonstances qui traiteraient des situations d'urgence dans lesquelles il serait approprié de stationner dans ces zones?

• (1945)

**M. Aiden Ryan:** Je pense qu'il me faudrait réfléchir à cette question et vous répondre plus tard.

**Le président:** Très bien.

Monsieur Strahl, je vous cède la parole.

**M. Mark Strahl:** À l'article 61, qui a déjà été amendé, nous parlons déjà de circonstances extrêmes. Il s'agit de situations dans lesquelles, essentiellement, le ministre a pris le contrôle de ce qu'un bâtiment fera, il s'agit donc déjà d'une situation extrême. Nous devrions éviter de limiter la capacité du ministre à diriger un bâtiment vers le mouillage le plus proche ou à assurer la sécurité des personnes à bord, à le sortir du mauvais temps ou d'une situation dangereuse. Comme M. Bachrach l'a dit, le ministre devrait éviter d'imposer une interdiction générale à cet égard, mais ce n'est pas ce que dit l'amendement. Il s'agit d'une interdiction générale visant une vaste zone géographique, dans une situation où le ministre prend déjà le contrôle d'un bâtiment. Il s'agit d'un cas extrême.

Nous ne pouvons souscrire à une telle mesure qui, à mon avis, compromettrait la sécurité maritime en limitant la zone géographique vers laquelle le ministre pourrait faire passer un bâtiment pour le mettre en sécurité.

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

Y a-t-il d'autres observations ou questions à ce sujet?

Allez-y, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Du point de vue des communautés côtières qui sont les plus préoccupées par cette question, elles ne veulent pas que les bâtiments stationnent dans ces mouillages, jamais, point à la ligne. Compte tenu de ce qu'elles ont vécu, je pense que cette préoccupation est tout à fait raisonnable. Je pense qu'il s'agit d'un ensemble très restreint de circonstances. Nous allons examiner un autre amendement qui traite de l'amarrage à long terme dans ces mouillages, mais il semblerait que...

Nous discutons d'enjoindre à un bâtiment de se rendre à un endroit propice pour faire face à une situation quelconque à bord. Cet amendement stipule que, ce faisant, le ministre devrait éviter ces zones géographiques précises. Je comprends que certains pensent que cela limite trop les options, mais peut-être que nous n'irons pas plus loin dans le débat sur la question de savoir si c'est pertinent ou non.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Je cède la parole à M. Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Nous avons entendu beaucoup de choses de la part des intervenants et des fonctionnaires. Je voudrais simplement aller un peu plus loin avant que nous nous prononcions sur le sujet. Pouvez-vous nous donner d'autres facteurs à considérer en ce qui nous concerne ce que l'amendement demande? Devrions-nous prendre d'autres éléments en considération avant d'adopter une telle mesure?

**M. Aiden Ryan:** Je rappellerais simplement que l'objet de la Loi sur la sûreté du transport maritime, que le Comité vient d'approuver en fait, est de contrer les risques et les menaces pour la sûreté du système de transport maritime et la santé des personnes qui s'y trouvent.

La Loi sur la marine marchande du Canada fournit déjà le cadre juridique pour réglementer la navigation et la sécurité maritimes dans le but de protéger l'intérêt public et l'environnement.

**M. Vance Badawey:** En gros, vous dites que cet amendement peut être considéré comme un peu redondant.

**M. Aiden Ryan:** Oui.

**M. Vance Badawey:** Très bien. Je vous remercie.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions ou observations à ce sujet?

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** J'essaie de comprendre quel problème pose l'amendement NDP-3, qui vise à établir une liste de zones où l'ancrage ne serait pas permis. C'est ce que je comprends de cet amendement. La définition de la zone visée serait mise en annexe plus tard. Nous débattons de la possibilité de ne pas permettre l'ancrage dans certaines zones, tout simplement. J'essaie de comprendre en quoi c'est un problème. Selon moi, il pourrait être très logique que l'ancrage ne soit pas adéquat partout. Pour ce qui est de la question des zones, elle pourrait être discutée dans un deuxième temps.

J'aimerais m'assurer de bien comprendre. En quoi empêche-t-on le ministre de diriger un bateau vers un endroit ou un autre? Si je comprends bien, l'annexe pourra être modifiée au moyen d'un règlement. Le ministre aura donc le pouvoir de procéder à des modifications par la suite; il aura toute la marge de manœuvre requise pour le faire. Des députés ou des témoins peuvent peut-être me donner des explications ou m'éclairer à cet égard.

• (1950)

**Le président:** Madame Heft, vous avez la parole.

[Traduction]

**Mme Rachel Heft (gestionnaire et avocate-conseil, Services juridiques des transports et de l'infrastructure, ministère des Transports):** Je pense qu'il est important ici de nous rappeler que l'article 16 est un pouvoir d'injonction du ministre. En tant que tel, il est discrétionnaire. Il est destiné à être utilisé, comme nous en avons discuté, pour faire face aux situations dans lesquelles il existe des risques pour la sûreté du transport maritime et des communautés côtières, etc.

Toutefois, nous essayons de prévoir les situations dans lesquelles ce pouvoir serait utilisé et de limiter le pouvoir discrétionnaire du ministre d'enjoindre à un bâtiment de s'amarrer ailleurs. Je pense qu'en essayant de le faire, nous traitons de situations théoriques et nous enlevons au ministre le pouvoir de contrer un risque pour la sûreté, un risque qui pourrait être réglé.

En raison de la nature théorique de la question, il est difficile de décrire une situation dans laquelle il pourrait être nécessaire que le mouillage ait lieu dans les zones prescrites dans l'annexe, mais je suppose que c'est la nature du problème: nous ne savons pas à quel risque le ministre peut être confronté, et il peut être justifié de diriger un bâtiment vers un lieu précis qui serait autrement interdit.

**Le président:** Je vous remercie, madame Heft.

Je vous redonne la parole, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Pour poursuivre dans cette veine, la sécurité serait-elle la principale raison pour laquelle il faudrait enjoindre à un bâtiment d'aller dans une zone sensible?

**Mme Rachel Heft:** Le champ d'application de la loi est censé concerner les risques pour la sûreté. Comme le champ d'application initial du pouvoir d'injonction du ministre serait un risque pour la sûreté, je suppose que le déplacement du bâtiment d'un endroit à un autre aurait pour but d'augmenter la sûreté et de ne pas engendrer un plus grand risque pour les communautés que vous décrivez, mais en l'absence d'une situation de fait à laquelle nous pourrions nous référer, il est difficile de justifier la prescription de ces zones ou de s'y opposer.

**Le président:** Allez-y, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Je vous remercie. Il semble qu'avec l'amendement que nous venons d'adopter, nous avons élargi l'éventail des raisons pour lesquelles le ministre pourrait donner une injonction à un bâtiment, au-delà de la sûreté traditionnellement définie pour inclure la sûreté environnementale, la santé humaine et le bien-être collectif, soit une définition plus large de la sécurité.

Je me demande si nous pourrions ajouter à cet amendement un libellé qui permettrait, dans des circonstances vraiment exceptionnelles, par exemple, de dire quelque chose comme « de rester hors de la zone décrite dans l'annexe » ou « hors de toute autre zone désignée par le ministre, sauf lorsqu'il n'existe aucune autre option sûre » ou « sauf lorsque le ministre estime ». Je pense que le mot « estime » est le mot qui est utilisé ailleurs dans la loi. Au risque de jouer sur les mots, voici où je veux en venir avec ma réflexion sur ces situations exceptionnelles. Je pense qu'aucun habitant des régions côtières ne voudrait que le ministre évite de diriger un bâtiment vers un mouillage pour faire face à une urgence dans ces cas extrêmes, mais l'idée ici est d'indiquer qu'il y a certaines zones dans lesquelles ou à travers lesquelles les gens ne veulent pas que le ministre fasse passer des bâtiments à moins qu'il n'y ait pas d'autre option.

• (1955)

**Le président:** Madame Heft, la parole est à vous.

**Mme Rachel Heft:** Je pense qu'il est juste de dire que si une certaine discrétion était incorporée dans le pouvoir d'injonction qui permettrait aux zones dans l'annexe d'être accessibles lorsque la situation l'exige ou lorsque le ministre détermine, comme vous le dites, que la situation améliorerait ou atténuerait la menace, cela répondrait probablement à la préoccupation.

**Le président:** Merci, madame Heft.

Je vois que monsieur Strahl a levé la main.

**M. Mark Strahl:** Monsieur le président, je crois que l'amendement que Mme Murray et M. Bachrach ont rédigé ensemble traite déjà — je n'ai pas le libellé exact ici — de l'environnement marin et du bien-être des communautés côtières. Si le ministre estime que l'un ou l'autre est menacé et qu'il prend le contrôle d'un bâtiment pour empêcher que la menace se concrétise — donc en imposant cette interdiction géographique précise — alors, comme M. Bachrach l'a dit, il essaiera plus tard et d'autres amendements essaieront plus tard d'interdire complètement les mouillages dans cette zone. Toutefois, à l'heure actuelle, je pense que les amendements qui ont été apportés devraient rassurer les habitants de ces régions: le ministre ne va pas prendre un pétrolier qui fuit et le stationner dans la région Sud des îles Gulf si cela risque de créer une menace pour l'environnement.

Cet amendement est trop normatif et redondant et, en fait, je répète que permettre au ministre d'invoquer cet article pour interdire l'utilisation de mouillages légaux qui sont parfaitement utilisés ac-

tuellement et qui ne le seraient qu'en cas d'urgence serait faire preuve d'un manque extrême de clairvoyance.

On ne peut pas prédire ce qui va se passer, alors on retire de la boîte à outils du ministre des outils qui pourraient réellement protéger les gens, l'environnement et les communautés. Vous lui enlevez ces outils en lui disant: « Même si c'est l'endroit le plus sûr, vous ne pouvez pas y aller ». Je pense que cela manque beaucoup de clairvoyance et, encore une fois, je crois que les témoins nous ont dit que ce n'était pas une ligne de conduite recommandable.

Je ne pense pas que nous puissions nous en sortir en apportant des sous-amendements. Quant aux personnes qui souhaitent élargir les pouvoirs du ministre pour protéger l'environnement marin et le bien-être des communautés, je pense qu'il en a déjà été question. Cet amendement présente en fait un risque pour la sûreté maritime.

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

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

Je vous redonne la parole, monsieur Bachrach, avant que nous passions peut-être au vote. Vous avez la parole.

**M. Taylor Bachrach:** Dans l'intérêt d'essayer de parvenir à un consensus et de répondre aux préoccupations soulevées par les fonctionnaires, je serais heureux de proposer un autre libellé avec l'indulgence de notre greffière et peut-être aussi avec quelques conseils de sa part.

**Le président:** Vous ne pourriez pas le faire, mais si vous nous faites part de vos idées sur un meilleur libellé, peut-être l'un de vos collègues pourrait alors proposer...

**M. Taylor Bachrach:** Je suggère que si quelqu'un proposait un sous-amendement ajoutant le libellé: « sauf dans les cas où le ministre détermine qu'aucune autre option sûre n'est disponible », je voterais pour. Je suis peut-être le seul.

**M. Vance Badawey:** Par souci d'équité, je soumets ce libellé à la discussion.

**Le président:** Nous avons maintenant un sous-amendement proposé par M. Badawey. Voulons-nous en discuter?

Je cède la parole à M. Barsalou-Duval.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je suis tout à fait disposé à discuter de ce sujet aujourd'hui, même si cela prend du temps.

Cela dit, je me questionne. Le ministre aurait le pouvoir de demander à un bateau de quitter l'endroit où il est pour des raisons de sécurité, ce sur quoi nous avons déjà voté. Au fond, ce qui est proposé demande au ministre de prendre en considération le fait que certaines zones ne seraient peut-être pas les meilleures où envoyer un bateau. Cela dit, le ministre pourrait quand même les y envoyer s'il juge que c'est nécessaire. Par contre, si je comprends bien, cela n'empêcherait pas l'ancrage dans ces zones, qu'on veut inclure dans une annexe. Ce serait simplement une recommandation au ministre de ne pas envoyer des bateaux dans ces zones quand il utilise une injonction. Ai-je bien compris?

Si on créait une liste d'endroits où on ne recommande pas l'ancrage, cela pourrait avoir du sens, mais je m'interroge sur l'intérêt de créer une liste d'endroits où on recommanderait au ministre de ne pas envoyer les bateaux recommander au ministre au moyen d'une injonction.

Je ne suis pas contre, mais je veux être certain de savoir de quoi nous parlons.

• (2000)

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

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

Nous pouvons réagir au commentaire de M. Barsalou-Duval.

Peut-être voudriez-vous le faire, monsieur Bachrach, simplement pour préciser l'intention et l'objectif ici.

**M. Taylor Bachrach:** Bien sûr. Je n'écoutais qu'à moitié, parce que j'essayais de taper le sous-amendement que M. Badawey a si généreusement proposé.

L'idée est essentiellement que nous avons affaire à une situation dans laquelle il y a une menace pour la sûreté ou pour l'environnement. Quelque chose cloche avec le bâtiment. Le ministre décide de lui enjoindre à se rendre dans un lieu donné. L'amendement stipule qu'il faut rester hors de ces zones sensibles, conformément aux injonctions données au bâtiment, à moins que le ministre n'estime qu'il n'y a pas d'autre option sûre.

Il s'agirait d'une dérogation discrétionnaire qui permettrait au ministre de diriger un bâtiment en feu, un bâtiment aux prises avec un problème de sûreté à bord, un bâtiment où quelqu'un a fait un arrêt cardiaque... S'il n'y a pas d'autre option sûre, le bâtiment pourrait être dirigé n'importe où dans la zone qui est également sensible. Telle est l'idée.

[Français]

**Le président:** D'accord.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Y a-t-il d'autres interventions sur le sous-amendement? Dans le cas contraire, nous mettrons le sous-amendement aux voix.

Avons-nous déjà le libellé de ce sous-amendement?

**Une voix:** Nous ne l'avons qu'en anglais.

**Le président:** Très bien, chers collègues, nous avons deux options. Je peux suspendre la séance jusqu'à ce que nous obtenions la traduction de cette phrase, ou nous pouvons en obtenir l'interprétation, mais j'aurais besoin d'une...

**Un député:** La deuxième option.

**Le président:** Vous voulez la deuxième option.

Cela vous convient-il, monsieur Barsalou-Duval?

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Oui, c'est bien.

[Traduction]

**M. Mark Strahl:** Le libellé ne doit-il pas être soumis par écrit? L'une des règles applicables aux projets de loi n'est-elle pas que le libellé doit être présenté par écrit?

**Le président:** Oui. C'est ce que les greffiers me confirment. Il doit être soumis par écrit.

Nous allons suspendre la séance jusqu'à ce que nous ayons une version écrite dans les deux langues officielles.

La séance est suspendue.

• (2000)

(Pause)

• (2010)

**Le président:** Chers collègues, le greffier législatif a distribué le sous-amendement dans les deux langues officielles. Veuillez vous assurer que vous avez la version la plus récente, qui comporte le mot « ministre » au début.

Je constate que tout le monde l'a reçue.

Nous allons maintenant mettre aux voix le sous-amendement proposé par M. Badawey.

(Le sous-amendement est adopté par 7 voix contre 4.)

(L'amendement modifié est adopté par 7 voix contre 4.)

**Le président:** Nous passons maintenant à l'amendement NDP-4.

Je vous cède la parole, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Cet amendement porte sur la même zone géographique et la même annexe qui définirait un certain nombre de mouillages. Nous essayons ici de créer une sorte de compromis entre l'interdiction pour les bâtiments de mouiller et l'autorisation pour le trafic maritime industriel de stationner dans ces zones sensibles pendant des semaines et des semaines.

Le texte amendé proposé serait le suivant:

Lorsqu'un bâtiment mouille dans la zone visée à l'annexe pendant plus de quatorze jours, le ministre lui enjoint de gagner un lieu précis, par la route et de la manière prescrite, en dehors de la zone et de demeurer en dehors de la zone pour la durée qu'il précise.

• (2015)

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Je cède la parole à M. Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Nous pensons que les autorités portuaires seraient mieux placées pour gérer le trafic maritime, y compris les mouillages. Il serait préférable qu'elles obtiennent la compétence sur ces zones pour le faire, y compris dans la région Sud des îles Gulf.

Nous pensons aussi qu'il serait préférable de l'inclure dans la Loi sur la marine marchande du Canada, qui est le cadre approprié pour la navigation et le transport maritime.

Néanmoins, nous souscrivons à l'objectif de la motion du NPD, qui est de limiter les mouillages à 14 jours. C'est pourquoi nous voterons pour cet amendement.

Je tiens à souligner, monsieur le président, qu'il existe déjà des dispositions et des mesures concernant les mouillages. L'alinéa 56(1)b) de la Loi maritime du Canada autorise les administrations portuaires à gérer l'utilisation des mouillages dans une zone de contrôle. Elles peuvent également fixer une limite de temps.

En outre, monsieur le président, et je tiens à le répéter, cela comprend les pouvoirs de réglementer ou d'interdire la navigation, le mouillage, l'amarrage ou l'accostage des bâtiments dans le but de promouvoir la sûreté et l'efficacité de la navigation des bâtiments et de protéger l'intérêt public et l'environnement. Il s'agit donc d'une meilleure solution.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Je vois que monsieur Strahl a levé la main.

**M. Mark Strahl:** S'il existe une meilleure solution, pourquoi seions-nous favorables à un amendement qui n'est pas la meilleure solution?

Lorsque j'ai posé des questions sur l'amendement NPD-3, nous avons entendu parler des préoccupations relatives à la sécurité et du retrait du pouvoir discrétionnaire du ministre.

Cet amendement ne concerne-t-il toujours que les bâtiments qui ont reçu une injonction du ministre en raison d'une menace, ou cette interdiction de 14 jours s'applique-t-elle à tout le trafic maritime à tout moment?

Je suppose que cette question s'adresse aux témoins. De quoi parlons-nous ici? Cet amendement s'applique-t-il uniquement au trafic soumis à l'injonction du ministre ou à tout le trafic maritime?

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

Je cède la parole à Mme Heft.

**Mme Rachel Heft:** Selon le libellé actuel, nous dirions qu'il s'applique à tous les bâtiments amarrés depuis 14 jours.

**M. Mark Strahl:** C'est exact, et nous avons entendu à de nombreuses reprises que les mouillages sont actuellement pleins en raison de problèmes dans le port. Nous avons entendu parler du chargement de céréales sous la pluie, par exemple. Il peut pleuvoir dans la région où je vis pendant des jours et des jours, voire des semaines, ce qui signifie qu'un bâtiment céréalier, par exemple, ne pourrait pas prendre son chargement en raison d'un manque d'infrastructures dans le port.

Dans bien des cas, les bâtiments n'utilisent ces mouillages que lorsque... Récemment, ces mouillages n'ont été utilisés que lorsque d'autres mouillages étaient occupés. Maintenant, la solution de rechange sera de dire à ces bâtiments qu'ils sont... Il se peut qu'ils veuillent simplement rester là pendant des semaines, comme on y a fait allusion, ou que d'autres problèmes opérationnels les obligent à rester amarrés. La solution de rechange au mouillage n'est pas de rentrer à vide ou d'aller dans un autre mouillage, car ils se trouvent dans la région sud des îles Gulf seulement si les autres mouillages sont pleins. La solution de rechange est de les détacher et de les laisser tourner en rond dans l'océan, à brûler beaucoup plus de carburant, à produire beaucoup plus d'émissions de gaz à effet de serre et à compromettre beaucoup plus la sûreté du trafic maritime.

Je comprends les raisons politiques de cette situation, mais en ce qui concerne la gouvernance portuaire, la chaîne d'approvisionnement... Lorsqu'on nous a présenté ce projet de loi, on nous a dit que l'intention était d'augmenter l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. En fait, cela ne fera qu'empirer les choses. Si vous voulez vous débarrasser des mouillages dans la région sud des îles Gulf, vous feriez mieux d'en créer ailleurs, et cela n'a même pas commencé. Nous avons entendu dire qu'il n'y a pas d'intérêt pour le faire non plus, mais que nous devrions augmenter considérablement le nombre de nos mouillages, tout comme nous augmentons consi-

dérablement la taille du port de Vancouver. Un tout nouveau terminal est en construction. Le RBT2 est en construction. Ce gouvernement l'a approuvé, ce qui engendrera, une fois le chantier terminé, une augmentation massive du trafic maritime. C'est ce qu'ils veulent.

Dire de but en blanc que nous allons expulser ces bâtiments et les laisser tourner en rond jusqu'à ce qu'ils puissent revenir pour charger ou repartir, c'est peut-être de la bonne politique, mais c'est mauvais pour l'économie, pour l'exploitation du port et pour la chaîne d'approvisionnement.

● (2020)

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

Je cède maintenant la parole à Mme Koutrakis.

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

Je me demande simplement si nous pouvons suspendre la séance pendant cinq minutes, car nous aimerions approfondir la question. Je demande une suspension de cinq minutes.

**Le président:** Très bien.

Mme Koutrakis demande une suspension de cinq minutes. Je vais suspendre la séance pendant cinq minutes pour leur permettre de délibérer.

La séance est suspendue.

● (2020)

(Pause)

● (2025)

**Le président:** Nous reprenons nos travaux.

Monsieur Badawey, vous vouliez nous faire part de quelque chose...

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Je tiens simplement à réagir à un commentaire de M. Strahl au sujet d'une meilleure solution. Je pense que pour l'essentiel, cette meilleure solution, même si elle renvoyait à la Loi sur la marine marchande du Canada... Encore une fois, il y a un peu de redondance ici, car les contraintes de navigation seraient appliquées par Transports Canada. Nous comprenons.

Je voudrais insister sur un point dont j'ai parlé lors de la dernière réunion, à savoir, avec tout le respect que je dois aux députés de la Colombie-Britannique — nous pouvons penser aux circonscriptions de Taylor Bathrach, de Joyce Murray, d'Elizabeth May et, dans une certaine mesure, de M. Strahl —, nous tenons compte du fait que nous recevons tous des appels téléphoniques de nos concitoyens, et je suis sûr que vous recevez beaucoup d'appels à ce sujet.

Encore une fois, monsieur le président, je tiens à réitérer que nous appuierons l'amendement proposé par le NPD.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Y a-t-il des questions ou des observations sur l'amendement NPD-4?

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

(L'article 61 modifié est adopté par 7 voix contre 4.)

(Article 62)



• (2030)

[Français]

**Le président:** Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole au sujet de l'amendement BQ-3.

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

Lors de notre dernière réunion, lundi, j'ai proposé l'amendement BQ-2, dont le but était de s'assurer qu'une intervention immédiate ne dépendrait pas de l'opinion du ministre plutôt de sa nécessité.

Dans le cas de l'amendement BQ-3, l'esprit est le même. Il propose donc de retirer le mot « estime » et de conserver le reste du paragraphe.

Je ne m'étendrai pas plus longtemps sur le sujet, parce que je présume que le résultat et les opinions de chacun vont être assez semblables à ceux relatifs à l'amendement précédent.

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Allez-y, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Barsalou-Duval. Vous avez vu juste. Je peux lire à peu près mot pour mot ce que j'ai dit lundi sur la même question. Il s'agissait avant tout du caractère raisonnable.

Le projet de loi a été élaboré en partant du principe que la norme du caractère raisonnable s'appliquera à toutes ces décisions. La norme du caractère raisonnable est celle qui est généralement utilisée dans le système judiciaire canadien. L'exactitude signifierait que le ministre n'aurait essentiellement aucune latitude pour exercer ce pouvoir, étant donné que le seuil serait trop élevé, ce qui le rendrait inutilisable.

Par conséquent, monsieur le président, nous ne soutiendrons pas cet amendement.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

En l'absence d'autres questions ou observations, nous mettons aux voix l'amendement BQ-3.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5. [Voir le Procès-verbal])

(L'article 62 est adopté par 7 voix contre 4.)

**Le président:** Chers collègues, il n'y a pas d'amendement aux articles 63 à 85. Il faudra le consentement unanime pour les regrouper. Ai-je le consentement unanime?

(Les articles 63 à 85 inclusivement sont adoptés par 7 voix contre 4.)

**Le président:** Nous examinons maintenant l'amendement NPD-5, qui créerait un nouvel article 85.1.

Je vous cède la parole, monsieur Bachrach.

• (2035)

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Cet amendement est simplement l'annexe à laquelle les deux amendements précédents que nous avons examinés renvoient. Il définit les zones précises de la région sud des îles Gulf auxquelles ces amendements s'appliqueraient.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Y a-t-il des commentaires, des questions ou des réflexions? Comme il n'y en a pas, nous mettons l'amendement NPD-5 aux voix.

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

**Le président:** Chers collègues, il n'y a pas d'amendement aux articles 86 à 99. Ai-je le consentement unanime pour les regrouper?

(Les articles 86 à 99 inclusivement sont adoptés par 7 voix contre 4.)

(Article 100)

**Le président:** Le suivant est l'amendement NPD-6, au sujet duquel je cède de nouveau la parole à M. Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président. Je ne vais pas lire intégralement le texte du nouvel article proposé, mais il insère un certain nombre de mots.

À l'alinéa 4f) proposé, il insère les mots « ou à proximité de laquelle des bâtiments mouillent régulièrement » et à l'alinéa 4f.2) proposé, il ajoute les mots « ainsi que la protection de l'environnement et le bien-être des collectivités à proximité des endroits où les bâtiments mouillent régulièrement ».

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Pour tous ceux qui nous suivent à la maison et qui ont du mal à dormir, cela se rapporte à l'article sur l'objet de la Loi maritime du Canada et en élargit légèrement la portée, comme les amendements précédents.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Je crois que M. Badawey avait une précision à apporter ou une question à poser.

• (2040)

**M. Vance Badawey:** Il vient de me le transmettre, mais j'aimerais faire un commentaire à ce sujet, si vous le permettez, monsieur le président.

Nous ne sommes pas contre cette idée, mais en entendant le libellé que M. Bachrach vient de proposer, nous suggérons de veiller à conserver les obligations des ports à l'intérieur de leurs zones de contrôle. Je lance deux contre-propositions.

L'une consiste a) à remplacer la ligne 6 de la page 67 par ce qui suit:

la collectivité où un port ou havre est situé ou à proximité de laquelle des bâtiments mouillent régulièrement dans les limites du port;

La deuxième b) consiste à remplacer la ligne 14 à la page 67 par ce qui suit:

provisionnement ainsi que la protection de l'environnement et le bien-être des collectivités à proximité des endroits où les bâtiments mouillent régulièrement dans les limites du port;

Je vais demander à M. Bachrach de commenter ma contre-proposition après y avoir réfléchi.

**Le président:** Allez-y, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Le texte complet, monsieur le président, et j'apprécie la suggestion de M. Badawey, est le suivant:

gérer l'infrastructure maritime et les services d'une façon commerciale qui favorise et prend en compte l'apport des utilisateurs, des Autochtones et de la collectivité où un port ou havre est situé

— puis notre ajout —

ou à proximité de laquelle des bâtiments mouillent régulièrement

Il ne s'agit pas seulement de la zone relevant de la compétence d'un port. Il s'agit également de la zone touchée par ses activités. Elle peut se trouver tout juste en dehors de cette zone, mais le port a une incidence sur ces activités. Par exemple, « les Autochtones » pourraient inclure les Autochtones qui résident sur le territoire élargi et qui sont touchés par les activités du port.

Il s'agit là d'un libellé d'assez haut niveau. Il indique simplement que lorsque le port gère l'infrastructure et les services maritimes d'une façon commerciale, il doit également tenir compte de ces facteurs plus larges. Dans la plupart des cas, il s'agira de zones sous son contrôle, mais je pense qu'il arrivera parfois que l'impact de l'activité du port s'étendra au-delà de la zone géographique précise sous son contrôle. Les gestionnaires devraient également en tenir compte. Telle est l'intention.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Allez-y, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Mme Moriarty serait la meilleure personne à qui poser cette question: l'administration portuaire aurait-elle compétence en la matière? Si c'est à l'extérieur des limites du port... L'administration portuaire aurait-elle effectivement compétence sur les activités qui se déroulent à l'extérieur de ses limites?

**Mme Heather Moriarty (directrice, Politiques portuaires, ministère des Transports):** Non. Les administrations portuaires canadiennes ont la capacité de gérer ce qui relève de leur compétence, ce qui s'inscrit dans leurs lettres patentes, ce qu'on leur a demandé et donné l'autorité de gérer.

**M. Vance Badawey:** Seraient-elles réellement en mesure de faire ce que cet amendement leur demande de faire?

**Mme Heather Moriarty:** Elles mènent souvent des activités en dehors du port, mais ces activités sont alors classées différemment.

Les administrations portuaires canadiennes peuvent exécuter ces activités en dehors de la zone sous leur contrôle, mais elles sont assujetties à des restrictions en fait d'intention et de gestion. L'idéal serait que cela se situe dans les limites des ports, simplement pour plus de clarté et pour garantir que les administrations disposent de ce dont elles ont besoin pour bien gérer.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Allez-y, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Le texte de l'amendement est le texte qui le précède dans l'objet de la loi. Peut-être que si je le lis, cela permettra de le replacer dans son contexte, car il ne renvoie pas du tout aux ports, il fait référence à la loi. Il est question de l'article 4, sous l'objet de la loi. Il stipule que:

Compte tenu de l'importance du transport maritime au Canada et de sa contribution à l'économie canadienne, la présente loi a pour objet de

Le texte stipulera ensuite ceci:

gérer l'infrastructure maritime et les services d'une façon commerciale qui favorise et prend en compte l'apport des utilisateurs, des Autochtones et de la collectivité où un port ou havre est situé ou à proximité de laquelle des bâtiments mouillent régulièrement.

Il est davantage question de la responsabilité du gouvernement et du ministre, et moins de la responsabilité des administrations portuaires en particulier. Je sais que d'autres parties de la loi se rapportent explicitement à la compétence et aux activités des ports, mais je pense que l'objet ne se limite pas aux ports. Il s'agit en fait de l'ensemble des infrastructures et des services maritimes.

• (2045)

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Je cède la parole à M. Kurek.

**M. Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC):** Merci beaucoup.

Je veux simplement m'assurer que j'ai bien compris qu'il y a un sous-amendement. Est-il proposé favorablement? Je n'en suis pas tout à fait sûr, et je veux donc m'assurer que nous l'avons par écrit.

**M. Vance Badawey:** Non. Je ne l'ai pas encore proposé. Nous sommes en train d'en discuter. J'essaie d'obtenir des éclaircissements de la part des fonctionnaires, ainsi que sur l'intention de M. Bachrach.

J'espère qu'une fois que nous aurons discuté, nous pourrions l'adapter à ce que M. Bachrach recherche et à ce qui est acceptable en termes de ce que nous pouvons faire en tant que gouvernement ou de ce que le port peut faire conformément à ses lettres patentes.

**M. Damien Kurek:** Merci d'avoir apporté ces précisions.

**Le président:** Merci, monsieur Kurek.

Le débat sur l'amendement semble terminé, et aucun sous-amendement n'a été proposé. Nous allons donc voter sur l'amendement NDP-6.

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

**Le président:** Nous passons à l'amendement PV-1. Je vais laisser notre estimée collègue, Mme May, nous le présenter.

Madame May, vous avez la parole.

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Merci, monsieur le président. Mes explications sur cet amendement seront brèves.

Tout d'abord, permettez-moi de remercier le Comité de faire preuve d'un formidable esprit de collaboration et de collégialité en appuyant des modifications très positives au projet de loi. Je vous en suis profondément reconnaissant.

L'amendement porte sur le même article que le précédent. Comme l'a expliqué M. Bachrach, il concerne l'objet de la Loi maritime du Canada.

L'amendement PV-1 vise le même article. Si vous allez à la ligne 14, page 67... Vous l'avez probablement sous les yeux puisque nous venons d'amender ce passage. Je propose l'amendement suivant à l'alinéa f.2), qui commence par « gérer le trafic, y compris le mouillage et l'amarrage », et qui continue avec « en vue de »:

en vue de protéger les milieux marins, de respecter les droits des peuples autochtones et d'accroître l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, madame May.

Distingués collègues, avez-vous des questions, des observations ou des réflexions?

Monsieur Bachrach, nous vous écoutons.

**M. Taylor Bachrach:** Je suis tout à fait d'accord avec l'amendement. Toutefois, j'aimerais que les greffiers législatifs nous donnent leur avis sur une possible incohérence avec l'amendement que nous venons d'adopter et la manière d'intégrer le tout. Oh! Est-ce que je me trompe? Est-ce que c'est le suivant?

Nous venons d'adopter l'amendement NDP-6, qui vise aussi l'article qui commence par « gérer le trafic, y compris le mouillage et l'amarrage, en vue d'accroître l'efficacité [...] » et qui ajoute, je crois « ainsi que la protection de l'environnement et le bien-être des [...] ».

**Le président:** Je vais vérifier auprès de la greffière.

Apparemment, c'est tout bon. Je crois que l'incohérence que vous avez évoquée, monsieur Badawey, est liée à l'amendement NDP-7, qui pourrait effectivement être plus susceptible de créer une incohérence que l'amendement NDP-6. Donc, tout va bien.

• (2050)

**M. Vance Badawey:** Avant de poursuivre, j'aimerais demander à M. Bachrach si c'est possible de l'intégrer à l'amendement NDP-7.

**M. Taylor Bachrach:** Je suis désolé, j'ai mal entendu.

**M. Vance Badawey:** Je vous demande si c'est possible de l'intégrer à l'amendement NDP-7.

**M. Taylor Bachrach:** Je ne sais pas si j'en ai perdu un bout, mais nous venons d'adopter l'amendement NDP-6, qui porte sur l'alinéa 4f.2), qui commence par « gérer le trafic, y compris le mouillage et l'amarrage ». Est-ce qu'un nouvel amendement est proposé à cet alinéa? Est-ce que notre amendement sera supprimé et remplacé par celui proposé par Mme May, ou est-ce que j'en ai perdu un bout? Est-ce que nous étudions une autre disposition? Vous semblez vouloir me faire comprendre, d'une manière très charitable, que je me trompe de disposition.

Je viens de comprendre. Un amendement vise la ligne 6 et la ligne 15, et l'autre vise la ligne 14 à la page 67. C'est mon erreur.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions sur l'amendement PV-1?

Comme il n'y en a pas, nous allons voter sur l'amendement PV-1.

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

**Le président:** Nous passons à l'étude de l'amendement NDP-7.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous.

**M. Taylor Bachrach:** L'amendement NDP-7 vise à ajouter, après la ligne 15 à la page 67:

f.3) réduire les émissions de gaz à effet de serre découlant de l'exploitation des ports;

f.4) protéger les milieux marins;

L'amendement s'applique encore une fois à la disposition d'objet de la Loi maritime du Canada.

Pour votre information, je précise que l'amendement donne suite aux témoignages d'Océans Nord et de la South Coast Ship Watch Alliance.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Y a-t-il des observations ou des questions à propos de l'amendement NDP-7?

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

(L'article 100 modifié est adopté par 7 voix contre 4.)

• (2055)

[Français]

**Le président:** Merci, madame la greffière.

Nous passons maintenant au nouvel article 100.1.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

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

La situation est un peu particulière. En effet, l'amendement BQ-3.1, qui vise la création du nouvel article 100.1, est corrélatif à d'autres amendements, dont je vais parler plus tard. Je ne sais pas quelle est la meilleure façon de traiter cela. Je vais donc donner quelques explications au Comité.

L'amendement BQ-3.1 est en lien avec l'amendement BQ-4.1, qui est aussi lié à l'amendement BQ-3.2. Si le Comité est d'accord, je vais expliquer le but de l'amendement BQ-4.1, puisque ce n'est pas la peine d'adopter l'amendement BQ-3.1 si on n'adopte pas également l'amendement BQ-4.1. Autrement, il détonnerait dans la loi.

Le but de l'amendement BQ-4.1 est essentiellement de permettre aux administrations portuaires de s'associer ou de former une coentreprise, par exemple, pour mener des activités communes ou des projets communs. C'est ce qui permettrait la fameuse collaboration entre les ports, dont les représentants des ports du Saint-Laurent ont beaucoup parlé lors de leur passage au Comité.

En fait, l'amendement 3.1 vient simplement ajouter le vocable des entités qui seraient créées par l'amendement BQ-4.1 dans les articles où il est question des administrations portuaires.

De son côté, l'amendement BQ-3.2 vise à faire en sorte de permettre au gouvernement d'autoriser, dans les lettres patentes des administrations portuaires, qu'on forme des coentreprises ou des associations pour des projets communs.

Bien que l'amendement BQ-4.1 pourrait permettre aux ports et aux administrations portuaires, par exemple, de travailler de façon conjointe, il ne leur donnerait pas automatiquement le pouvoir de le faire unilatéralement. Il faudrait d'abord et avant tout que, au moyen de l'amendement BQ-3.2, le gouvernement l'autorise par l'intermédiaire des modifications aux lettres patentes. Ainsi, avant de procéder ainsi, il faudrait quand même une autorisation gouvernementale pour aller de l'avant.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

J'aimerais vous faire part de la décision de la présidence pour ce qui est de l'amendement BQ-3.1.

L'amendement propose de modifier l'article 7 de la Loi maritime du Canada, qui porte sur les mandataires de Sa Majesté. Dans la troisième édition de l'ouvrage *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, à la page 771, il est écrit:

[...] un amendement est irrecevable s'il vise à modifier un texte législatif dont le comité n'est pas saisi ou s'il vise à modifier un article de la loi existante, sauf si celle-ci est explicitement modifiée par un article du projet de loi.

Puisque l'article 7 de la Loi maritime du Canada n'est pas modifié par le projet de loi C-33, la présidence est d'avis que l'amendement est irrecevable.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, ce sont des éléments corrélatifs. Je pense que les autres amendements peuvent vivre d'eux-mêmes sans corrélation, mais cela peut créer des problèmes futurs que je n'ai pas nécessairement évalués.

**Le président:** Vous pouvez toujours en appeler d'une décision de la présidence.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vais y faire appel pour le principe. Comme nous ne connaissons pas les conséquences de la non-adoption de ces éléments corrélatifs et que nous n'avons pas fait d'analyse précise à cet égard, je pense que nous ferions mieux de ne pas prendre de risque inutile et d'adopter l'amendement.

**Le président:** Vous en avez le droit.

Je vais laisser la parole à notre greffière.

[Traduction]

**La greffière du Comité (Mme Carine Grand-Jean):** La décision de la présidence est-elle maintenue?

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

(Article 101)

• (2100)

**Le président:** Merci, madame la greffière.

Nous allons maintenant étudier l'article 101. Je donne la parole à M. Strahl pour qu'il nous présente l'amendement CPC-2.

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

Il est proposé dans le projet de loi C-33 d'augmenter le nombre de représentants des municipalités mentionnées dans les lettres patentes au sein des conseils des administrations portuaires. L'amendement vise à supprimer la disposition en question et de revenir à un seul siège par municipalité au sein des administrations portuaires. Les ports ont une portée nationale, et c'est clair qu'en mettant l'accent sur les besoins des municipalités et en renforçant leur influence, nous allons affaiblir la portée nationale de leur conseil d'administration. L'amendement vise simplement un retour au statu quo pour ce qui concerne les sièges des municipalités aux conseils d'administration.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Strahl.

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

Monsieur Badawey, allez-y.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

C'est un sujet qui me tient très à cœur. Pendant mes 25 années de service dans la fonction publique, j'ai eu à traiter avec la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. Dans les faits, je n'ai pas eu grand-chose à faire puisque nous n'avions aucun représentant au sein de ce conseil. Nous étions à sa merci pour bon nombre de décisions, et celles qui ont été prises ne tenaient pas toujours compte de l'intérêt de la région concernée. L'amendement, monsieur le président, propose de supprimer la disposition qui vise à accroître la représentation des municipalités au sein des conseils d'administration. Je pense au contraire qu'il faut faire l'inverse, c'est-à-dire augmenter le nombre de représentants aux conseils d'administration dans la région concernée, ou le territoire de compétence.

C'est lié à ce que j'ai dit précédemment, et probablement aussi à bien des thèmes abordés aujourd'hui et à une bonne partie des

amendements proposés par le NPD et M. Bachrach, qui demande essentiellement que l'intérêt de la région qu'il représente soit pris en compte. On pourrait en dire autant de Mme Murray et de Mme May. C'est cet intérêt qu'elles ont à l'esprit, et c'est aussi pour défendre cet intérêt que les municipalités doivent être bien représentées au sein des conseils d'administration.

Cela dit, monsieur le président, l'objet du projet de loi est que les ports servent l'intérêt des Canadiens, qu'ils soient mieux intégrés dans les collectivités qu'ils représentent et qu'ils desservent. Pour cette raison, il ne faut pas éliminer la représentation locale ou décourager cette représentation au sein des administrations portuaires. Il faut au contraire favoriser une représentation locale accrue à cause tout simplement des intérêts associés aux ports, ce que je comprends tout à fait. Je suis conscient des intérêts commerciaux en jeu et du fait que les décisions doivent en tenir compte, mais il y a forcément des dommages collatéraux. Les administrations portuaires ne peuvent pas aller à contre-courant de l'intérêt des régions dont elles relèvent et où se trouve le port. En même temps, il ne faut pas oublier les retombées sur le développement économique et le fait que les municipalités peuvent y contribuer ou les optimiser.

Par conséquent, monsieur le président, nous allons voter contre l'amendement. Il faut favoriser une plus forte représentation municipale au conseil d'administration des ports. Les municipalités dans le territoire de compétence doivent être représentées pour que les bénéficiaires soient davantage à la hauteur de leurs attentes.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Distingués collègues, avez-vous d'autres questions ou observations?

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

**Le président:** L'amendement CPC-2 est rejeté. L'amendement CPC-3 ne peut donc pas être proposé puisqu'il donnerait lieu à une incohérence dans le projet de loi.

Nous allons passer au nouvel amendement NDP-8. Je cède la parole à M. Bachrach.

• (2105)

**M. Taylor Bachrach:** Le nouvel amendement NDP-8 porte sur les sous-alinéas 8(2)f(ii) à (iv) de la loi, et vise à ajouter, après la ligne 35, page 67, « le reste des administrateurs... »

**Le président:** Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Est-ce que je me suis encore au mauvais endroit?

**Le président:** Oui. La greffière m'indique que vous lisez l'ancien amendement NDP-8, pas le nouveau, qui a été soumis ce matin, ou aujourd'hui en tout cas.

**M. Taylor Bachrach:** D'accord. Je crois que c'est le bon... C'est l'amendement NDP-8. C'est le même énoncé, je crois. Celui que j'ai sous les yeux semble différent, mais il propose que « le projet de loi C-33, à l'article 101, soit modifié par substitution, après la ligne 22, page 67, de ce qui suit: ». Les sous-alinéas visés suivent, mais je vous épargne la lecture de la suite de chiffres romains.

Il propose aussi d'ajouter ce qui suit après la ligne 35, page 67:

(iv) le reste des administrateurs sont choisis parmi les personnes dont la nomination est proposée par le ministre en consultation avec les utilisateurs qu'il choisit ou les catégories d'utilisateurs mentionnées dans les lettres patentes, y compris un administrateur dont la nomination est proposée par le ministre en consultation avec les organisations syndicales qu'il choisit ou celles mentionnées dans les lettres patentes;

Monsieur le président, l'amendement donne suite aux témoignages que nous avons reçus sur la représentation des organisations syndicales aux conseils d'administration des autorités portuaires canadiennes.

L'amendement met sur un même pied la nomination de représentants des organisations syndicales et les autres nominations puisqu'elles seront proposées par le ministre, avec toutefois l'obligation claire de consulter les organisations syndicales, étant entendu que les organisations consultées sont celles qui sont concernées par l'exploitation du port ou qui sont mentionnées expressément dans les lettres patentes de l'autorité portuaire.

Je crois que c'est assez explicite. Je vais m'en tenir là et attendre les commentaires.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Pour ma propre gouverne et celle des greffiers, pouvez-vous confirmer que nous parlons bien de l'amendement 12721749?

**M. Taylor Bachrach:** Oui, c'est exact.

J'ai lu l'énoncé mot pour mot. J'espère que nous parlons de la même chose.

**Le président:** Oui. C'est parfait. Merci, monsieur Bachrach.

Je vais donner la parole à M. Badawey et à M. Strahl ensuite.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais attirer votre attention sur la dernière partie de l'amendement, qui précise que les organisations syndicales sont celles que le ministre:

choisit ou celles mentionnées dans les lettres patentes;

Je tenais à attirer votre attention sur ce passage.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Strahl, c'est à vous.

**M. Mark Strahl:** Je pense que je vais commencer par une question.

Selon cette proposition... Actuellement, un certain nombre de sièges aux conseils d'administration sont prévus pour les utilisateurs mentionnés dans les lettres. L'amendement leur enlèverait un de ces sièges. Est-ce que c'est bien ce que propose l'amendement?

**Le président:** Monsieur Bachrach, pouvez-vous répondre?

**M. Taylor Bachrach:** Leurs représentants feraient partie du reste des administrateurs nommés par le ministre. Selon le projet de loi, un certain nombre de sièges aux conseils d'administration est réservé notamment pour les municipalités, les provinces des prairies. Cela ne changerait pas.

Je crois que M. Strahl demande s'il y aurait moins d'administrateurs nommés en consultation avec les utilisateurs des ports. C'est une question tout à fait pertinente, mais je n'ai pas la réponse. Nous pourrions peut-être poser la question à quelqu'un qui connaît bien la Loi maritime du Canada.

• (2110)

**M. Mark Strahl:** Est-ce que je peux la soumettre aux témoins?

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

Mme Read souhaite intervenir.

**Mme Sonya Read (directrice générale, Politiques maritimes, ministère des Transports):** L'amendement n'aurait pas pour effet de réduire le nombre total de représentants nommés par les utilisateurs ou associés aux groupes d'utilisateurs aux conseils d'administration. Ce qui est proposé, c'est qu'une nomination soit faite en consultation avec les organisations syndicales mentionnées dans les lettres patentes. C'est ce que j'en comprends.

**M. Mark Strahl:** Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais supposons qu'un groupe d'utilisateurs du port est actuellement consulté pour six nominations. Ce qui est proposé, ce serait de les consulter pour cinq nominations, et l'organisation syndicale rattachée au port serait consultée pour une nomination. Donc, si j'ai bien compris, le groupe des utilisateurs du port serait consulté pour une nomination de moins.

Est-ce que le passage « y compris un administrateur dont la nomination » a pour effet d'augmenter le nombre de sièges au conseil d'administration ou s'agit-il plutôt d'une réattribution des sièges? Et dans ce cas, quels sont les sièges qui seront réattribués? C'est ma question.

**Mme Sonya Read:** Tout dépend des lettres patentes dont le conseil d'administration doit tenir compte. Les groupes d'utilisateurs sont définis dans les lettres patentes de chacune des autorités portuaires canadiennes.

Il y a 17 autorités portuaires, et 6 d'entre elles consultent déjà les organisations syndicales pour ces nominations. Donc, pour 6 des 17 autorités portuaires, les organisations syndicales sont comprises dans les groupes d'utilisateurs. La définition d'un groupe d'utilisateurs peut varier un peu d'une autorité à l'autre, mais, par exemple, s'il y a six nominations au conseil d'administration, il y aurait encore six groupes d'utilisateurs représentés, y compris une organisation syndicale.

**Le président:** Merci, madame Read.

Monsieur Bachrach, allez-y.

**M. Taylor Bachrach:** Si j'ai bien compris l'explication de Mme Read, elle inclut les organisations syndicales dans les groupes d'utilisateurs du port. Et si j'ai bien compris l'explication de M. Strahl, il fait une distinction entre les organisations syndicales et les utilisateurs du port, soit les terminaux ou d'autres entités commerciales qui ont leurs activités au port.

Est-ce que c'est juste? Je crois que nous disons la même chose, et que Mme Read nous explique que...

Actuellement, les seuls utilisateurs consultés relativement aux nominations aux conseils d'administration sont les utilisateurs commerciaux du port, soit les terminaux ou d'autres entités commerciales. Comme l'a indiqué M. Strahl, moins d'administrateurs seraient nommés par ces utilisateurs, et les organisations syndicales seraient consultées pour un seul siège de plus. Je crois que M. Strahl fait une distinction entre les utilisateurs du port et les organisations syndicales.

Est-ce que c'est exact, monsieur Strahl?

**M. Mark Strahl:** En fait, nous venons d'entendre que pour 11 administrations, une distinction est faite au titre des lettres patentes. Les organisations syndicales ne sont pas incluses dans les groupes d'utilisateurs visés par cette disposition. Or, pour que l'application soit uniforme, il faudrait que les lettres patentes soient modifiées afin que les organisations syndicales soient incluses dans tous les cas, mais je n'ai pas eu connaissance qu'un tel amendement a été proposé.

Je ne pense pas qu'il est proposé d'ajouter un siège, mais plutôt d'en enlever un à un groupe. D'après ce que nous venons d'entendre, il y aura un siège en moins pour ce groupe dans 11 autorités portuaires. Un groupe d'utilisateurs mentionné dans les lettres patentes perdra un siège au conseil d'administration, et ce siège sera réattribué à l'organisation syndicale.

C'est important de bien préciser ce qui se passe. Si j'ai bien compris, c'est ce qui va se passer dans 11 autorités portuaires canadiennes. Un groupe y perdra au change. Il faut en tenir compte dans le cadre de cette étude.

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

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

Comme il n'y en a pas, chers collègues, nous allons voter sur l'amendement NDP-8.

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

• (2115)

[Français]

**Le président:** Nous passons maintenant à l'amendement BQ-3.2.

Monsieur Barsalou-Duval, la parole est à vous.

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

Je ne sais pas si je vais avoir une surprise après avoir présenté l'amendement BQ-3.2.

Essentiellement, le but de cet amendement est de permettre au gouvernement d'établir, dans les lettres patentes des administrations portuaires, dans quelle mesure elles peuvent faire l'usage d'une entreprise ou s'associer avec d'autres administrations portuaires pour mener des opérations conjointes.

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Encore une fois, j'ai une décision de la présidence à rendre.

Le projet de loi C-33 modifie plusieurs lois, y compris la Loi maritime du Canada. L'amendement vise à modifier l'article 8 de cette loi, qui traite du contenu des lettres patentes visant la création d'une administration portuaire. L'amendement vise à ajouter à ces lettres patentes les manières dont les administrations portuaires peuvent s'organiser pour exercer conjointement leurs activités avec d'autres administrations portuaires par l'entremise d'une autre entité. Les activités portuaires sont prévues au paragraphe 28(2) de la Loi maritime du Canada.

Cependant, le projet de loi ne prévoit pas de mécanismes d'associations d'administrations portuaires. Dans la troisième édition de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, à la page 770, il est écrit ceci:

Un amendement à un projet de loi renvoyé à un comité après la deuxième lecture est irrecevable s'il en dépasse la portée et le principe.

La présidence est d'avis, pour les raisons mentionnées précédemment que la création de mécanismes d'associations d'administrations portuaires constitue un nouveau concept qui dépasse la portée du projet de loi tel qu'adopté par la Chambre à la deuxième lecture.

Par conséquent, je déclare cet amendement irrecevable.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Monsieur le président, je suis complètement en désaccord avec vous là-dessus, et je vais vous en expliquer la raison.

Premièrement, ce qui n'est pas défini dans la proposition d'amendement BQ-3.2 l'est dans la proposition d'amendement BQ-4.1. C'est sûr que cela n'est pas défini, car ce le sera dans un autre amendement.

Deuxièmement, vous dites que cela dépasse la portée du projet de loi. Si c'est le cas, c'est un grave problème.

En effet, quand le gouvernement a présenté publiquement son projet de loi, le seul article qui est sorti dans toute la presse québécoise avait pour titre « Un projet de loi pour resserrer la collaboration entre les ports ». Or ce projet de loi ne contient absolument rien qui permette la collaboration entre les ports. Pourtant, le ministre disait que c'était le cas.

Nous proposons quelque chose qui va tout à fait dans le sens de ce que disait le ministre. Je ne vois absolument pas pourquoi ce que nous présentons ici, aujourd'hui, ne serait pas recevable.

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Vous pouvez toujours contester la décision de la présidence.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je pense que c'est clair que je conteste votre décision.

**La greffière:** La question est donc la suivante:

Que la décision de la présidence soit maintenue.

(La décision de la présidence est cassée par 6 voix contre 5.)

• (2120)

[Traduction]

**Le président:** La décision de la présidence est cassée.

Nous allons maintenant débattre de l'amendement BQ-3.2.

[Français]

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Je souriais malgré moi pendant le vote à cause du caractère doux-amer de la proposition. Je salue la passion et le dévouement de M. Barsalou-Duval à l'égard de cet enjeu. C'est justement dans cette optique que nous avons réalisé autant d'études, pour intégrer les chaînes d'approvisionnement, examiner l'ensemble des besoins, comme il a été évoqué précédemment, monsieur le président, afin de mettre au point une stratégie nationale des transports. Je vois exactement ce que M. Barsalou-Duval cherche à obtenir, et je lui en suis reconnaissant parce que c'est exactement dans cette direction que nous devons aller.

Toutefois, la loi et ce projet de loi ne sont pas les bons instruments pour atteindre cet objectif. Je suis content de la décision que vous avez rendue, monsieur le président. J'appuie cette décision. L'aspect doux-amer vient...

Je suis très heureux de voir que vous allez dans cette direction, monsieur Barsalou-Duval, en proposant de mettre l'accent sur l'intégration et le dialogue, sur la collaboration entre les ports pour favoriser l'intégration des chaînes d'approvisionnement. Je souligne au passage que nous ne parlons pas seulement de l'échelle nationale et des ports canadiens, mais également de l'intégration binationale entre nos ports et ceux des États-Unis.

Je vois tout à fait où vous voulez en venir, mais cela dépasse la portée du projet de loi. C'est ce qui explique la décision de la présidence. Néanmoins, l'amendement a été soumis à débat. Comme je l'ai dit, je ne suis pas certain de ce que nous pourrions en faire dans le cadre de ce projet de loi. Si l'amendement est adopté, je ne vois vraiment pas comment nous allons l'insérer dans le projet de loi. Je vais avoir besoin des éclairages de la greffière.

Je le répète, je suis très reconnaissant à M. Barsalou-Duval de nous proposer d'aller dans cette direction.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

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

Je veux m'assurer de bien comprendre la situation. On me dit que cela dépasserait la portée de ce projet de loi, mais comment cela pourrait-il être le cas, alors que l'ancien ministre a dit, en le présentant, que c'était précisément le but du projet de loi? Le ministre actuel ou les fonctionnaires pourraient nous expliquer cela.

On a présenté ce projet de loi dans la presse, partout au Québec, en disant qu'il allait permettre aux ports de mieux travailler ensemble. Or l'amendement que nous proposons ici permet aux ports de mieux travailler ensemble.

Cela ne peut pas correspondre davantage à ce qui a été dit publiquement par le ministre.

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

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

[Traduction]

Comme il n'y en a pas, nous allons voter sur l'amendement BQ-3.2.

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

(L'article 101 modifié est adopté par 11 voix contre 0.)

(Article 102)

**Le président:** L'amendement CPC-3 ne peut plus être présenté puisque l'amendement CPC-2 a été rejeté. Nous allons donc examiner l'amendement NDP-9.

Pour nous le présenter, je donne de nouveau la parole à M. Bachrach.

• (2125)

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

L'amendement est complémentaire et très semblable à l'amendement NDP-8. Le numéro de référence est 12721750. L'amendement propose que « le projet de loi C-33, à l'article 102, soit modifié par adjonction, après la ligne 18, page 68, de ce qui suit: »

(1.1) L'alinéa 14(1)d) de la même loi est remplacé par ce qui suit:

d) le gouverneur en conseil nomme les autres candidats dont la nomination est proposée par le ministre en consultation avec les utilisateurs qu'il choisit ou les catégories d'utilisateurs mentionnées dans les lettres patentes, y compris un administrateur dont la nomination est proposée par le ministre en consultation avec les organisations syndicales qu'il choisit ou celles mentionnées dans les lettres patentes.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Chers collègues, avez-vous des questions ou des observations?

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

**Le président:** Merci, madame la greffière.

Nous allons maintenant examiner l'amendement CPC-4. Je donne la parole à M. Strahl.

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

La disposition concerne les vacances au sein des conseils d'administration. Nous avons eu de nombreux témoignages d'utilisateurs des tribunaux et d'intervenants de la chaîne d'approvisionnement qui sont extrêmement frustrés par les retards dans la nomination des administrateurs pour pourvoir les postes vacants.

Selon l'amendement, le ministre aurait six mois pour pourvoir les postes vacants. Après ce délai, le conseil d'administration pourrait nommer un titulaire de son choix. L'objectif est d'inciter le ministre à accélérer le processus de nomination des membres des conseils d'administration et à offrir une solution de rechange si la nomination n'est pas assez rapide.

C'est l'objectif de cet amendement.

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

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

Monsieur Badawey, nous vous écoutons.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Je vais revenir à mes observations précédentes à propos de la représentation et de l'importance de tenir compte de l'intérêt de la région représentée. Le gouvernement, et je le dis sincèrement, monsieur le président, applique un processus transparent. Selon ce processus transparent, les groupes d'utilisateurs doivent être consultés et ceux qui ont des intérêts dans la région ont la possibilité d'examiner toutes les candidatures.

Cela étant, et étant donné la nécessité de tenir compte des intérêts de toutes les parties dans une région, le processus prend du temps. Par conséquent, au vu de ce qui est proposé, nous allons voter contre l'amendement présenté par les conservateurs.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Je vais donner la parole à M. Barsalou-Duval, à M. Bachrach et à M. Strahl par la suite.

[Français]

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

Je comprends l'intention derrière l'amendement proposé par mes collègues conservateurs, et j'y suis même très sympathique. Cependant, j'ai une réserve.

Je comprends que personne ne souhaite qu'il y ait un conseil d'administration incomplet ou qu'il y ait des postes vacants pendant plus de six mois. Je comprends aussi que le fait de donner le pouvoir aux ports leur permettrait d'exercer une certaine pression sur le ministre, puisque le Cabinet se dirait qu'il doit se dépêcher de nommer quelqu'un, sans quoi le port en nommerait un lui-même après quelques mois. Toutefois, un délai de six mois après le départ d'une personne me semble un peu court, si on tient compte du temps nécessaire pour consulter les gens, recevoir des candidatures et les analyser.

Je proposerais peut-être un sous-amendement pour fixer un délai de 12 mois, ce qui serait plus raisonnable.

• (2130)

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Est-ce un sous-amendement en bonne et due forme?

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Nous pouvons en discuter, pour voir si des gens préfèrent un délai de dix mois ou de huit mois. Cependant, six mois, c'est trop court.

**Le président:** D'accord.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Mon point de vue rejoint celui de mon collègue. J'aime l'idée des paramètres et des délais. Les autorités portuaires nous ont effectivement parlé de leur frustration concernant les retards importants dans la nomination des administrateurs.

Je dois avouer toutefois que je ne suis pas très au fait des étapes du processus actuel de sélection. Serait-il possible que les témoins qui les connaissent bien nous expliquent ces étapes? Combien de temps faut-il pour chaque étape en général? Quel est le délai moyen entre l'approbation d'une vacance et la nomination d'un administrateur? Nous avons entendu dire que cela pouvait prendre des années.

Cela dit, je m'interroge sur les paramètres. Je ne sais pas trop... Un délai de six mois me semble court. Est-ce qu'une année serait plus raisonnable? Comme je ne connais pas vraiment la réalité, j'aimerais demander aux témoins ce qui doit être accompli exactement et combien de temps prend le processus actuellement.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Je cherche du côté des témoins quel voyant va s'allumer.

Madame Read, je vous cède la parole.

**Mme Sonya Read:** Pour les sièges d'administrateurs représentant le fédéral, les candidats doivent s'inscrire au processus de sélection sur le site Web du Conseil privé. Un comité de sélection procède à des évaluations et propose des candidatures à l'examen du ministre, qui recommande ensuite un candidat en vue d'une nomination par le gouverneur en conseil. Pour le recrutement d'administrateurs représentant les utilisateurs, le processus est un peu différent. Il est géré par les autorités portuaires canadiennes par l'intermédiaire d'un comité de nomination des utilisateurs. Les processus de recrutement se ressemblent, mais il peut y avoir de petites différences. Le comité propose des candidatures à l'examen du ministre et lui fait des recommandations. Le ministre recommande ensuite des candidats en vue d'une nomination par le gouverneur en conseil.

Il est important de souligner qu'en plus de ces étapes, les candidats aux sièges du gouvernement fédéral doivent faire l'objet d'un contrôle de sécurité et passer une entrevue avant la soumission des recommandations au gouverneur en conseil, qui procède ensuite aux nominations.

**Le président:** Comme M. Strahl s'est montré très patient, je lui donne la parole en premier.

**M. Taylor Bachrach:** D'accord, mais la question comportait un autre volet.

**M. Mark Strahl:** Je voulais simplement dire que si un délai d'une année semble plus approprié et que si quelqu'un souhaite proposer un sous-amendement en ce sens, cela ne me pose aucun souci. Je ne peux tout simplement pas croire que ce processus peut prendre deux ans. S'il faut plus d'une année, c'est qu'il y a un problème dans le système. Nous ne pouvons pas accepter des délais aussi longs et permettre qu'il y ait autant de sièges vacants au sein des conseils d'administration. Les autorités portuaires gèrent des millions et des millions de dollars et elles surveillent une partie énorme de notre économie.

Je peux admettre qu'un délai de six mois est trop court. Si on le fixe à un an, il faudra que les administrateurs soient en poste après ce délai. Je crois que le gouvernement n'aura pas le choix de trouver un système plus efficace pour s'assurer que les postes ne restent pas vacants pendant de si longues périodes. C'est tout simplement inacceptable. Si 6 mois, c'est trop court, alors disons 12 mois. J'apporterai sans problème un tel sous-amendement.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Je vois des mains levées. Nous allons entendre Mme Murray, M. Barsalou-Duval et M. Bachrach.

**L'hon. Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais rappeler un aspect important du processus de nomination des administrateurs.

Comme l'a dit Mme Read, les personnes intéressées soumettent elles-mêmes leur candidature sur un site Web. Notre gouvernement a pris l'engagement très ferme de se dissocier du modèle historique — et c'est particulièrement vrai dans le cas des ports — des conseils d'administration à prédominance masculine. Nous nous fondons sur des critères issus de l'analyse comparative entre les sexes plus pour assurer un meilleur équilibre entre les sexes. Nous voulons aussi encourager la participation et la contribution des Canadiens qui ont un handicap dans la mesure du possible. Nous voulons que des Autochtones siègent à nos conseils d'administration. Dans certains cas, le bilinguisme est exigé, tout comme une expertise en la matière, comme de raison.

Je trouve important de rappeler, aux fins de notre analyse, que nous sommes en train de remplacer le modèle historique où les hommes, blancs dans bien des cas, étaient surreprésentés au sein des conseils d'administration. Les Canadiens dans toute leur diversité doivent pouvoir siéger à ces conseils, et il faut du temps pour y arriver.

• (2135)

**Le président:** Merci, madame Murray.

Je donne maintenant la parole à M. Kurek.

**M. Damien Kurek:** Merci, monsieur le président.



Je suis pleinement favorable à toute proposition sensée qui vise à améliorer le fonctionnement du gouvernement, et je crois que c'est ce que vise notre amendement.

Monsieur le président, il est plus de 21 h 30. Je propose la levée de la séance.

**Le président:** D'accord.

**Un député:** C'est une manœuvre dilatoire.

**Le président:** C'est une manœuvre dilatoire.

Y a-t-il des objections à ce que je déclare la levée de la séance?

Comme il n'y a aucune objection, je déclare que 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>