



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 081**

Le lundi 16 octobre 2023

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le lundi 16 octobre 2023

• (1630)

[Traduction]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 81<sup>e</sup> séance 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 étudier le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi.

La réunion d'aujourd'hui se déroule dans un format hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du jeudi 23 juin 2022. Les membres du Comité assistent à la réunion en personne et à distance par l'entremise de l'application Zoom.

Chers collègues, pour la première heure, nous accueillons des représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada: M. Graeme Hamilton, directeur général, Politiques relatives aux voyageurs, au secteur commercial et aux échanges commerciaux; et Mme Cathy Toxopeus, directrice générale, Direction de la transformation, de la planification et des projets. Je vous souhaite la bienvenue.

Nous accueillons aussi des représentants du ministère des Transports: M. Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques; Mme Lisa Setlakwe, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté; Mme Sonya Read, directrice générale, Politiques maritimes; et M. Stephen Scott, directeur général, Sécurité ferroviaire. Bienvenue.

Au nom du Comité, je souhaite la bienvenue aux témoins.

Nous allons commencer sans tarder. Je cède la parole à M. Hamilton pour sa déclaration préliminaire.

Vous avez cinq minutes.

**M. Graeme Hamilton (directeur général, Politiques relatives aux voyageurs, au secteur commercial et aux échanges commerciaux, Agence des services frontaliers du Canada):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie de nous donner l'occasion de témoigner devant le Comité cet après-midi.

Comme vous venez de l'entendre, je m'appelle Graeme Hamilton et je suis le directeur général de la Direction des politiques des voyageurs, du secteur commercial et des échanges commerciaux à l'Agence des services frontaliers du Canada. Je suis ici pour parler,

plus précisément, des modifications proposées à la Loi sur les douanes incluses dans le projet de loi C-33.

Je suis accompagné de ma collègue, Mme Cathy Toxopeus, qui est directrice générale de la Direction de la transformation, de la planification et des projets.

Avec votre permission, je vais donner la parole à M. Bijimine, qui prononcera une déclaration préliminaire au nom de nous tous.

**Le président:** Cela nous convient.

Monsieur Bijimine, vous avez la parole.

**M. Serge Bijimine (sous-ministre adjoint, Politiques, ministre des Transports):** Je suis heureux de prendre la parole. Je veux simplement m'assurer que mon microphone fonctionne et que vous pouvez m'entendre.

**Le président:** Tout semble fonctionner. Vous avez la parole.

**M. Serge Bijimine:** C'est très bien. Je vous remercie.

J'ai entendu un membre du Comité dire qu'il ne serait pas trop dur envers nous. Nous en sommes ravis.

[Français]

Monsieur le président, je vous remercie de nous donner l'occasion de comparaître devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Vous avez fait un bon travail lorsque vous avez présenté les gens qui m'accompagnent et qui vont pouvoir répondre aux questions.

Aujourd'hui, nous allons essentiellement parler du projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada.

[Traduction]

Le projet de loi C-33 est l'aboutissement de deux examens lancés par Transports Canada: l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, lancé en 2017, et l'examen de la modernisation des ports, lancé en 2018. À la suite des deux examens et des leçons tirées de la dernière année, et de ce qui s'est passé pendant la pandémie, nous sommes en mesure de moderniser les outils utilisés par le gouvernement, les sociétés ferroviaires et les administrations portuaires.

Comme vous l'avez dit, le projet de loi apporte des modifications à six lois, soit 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.

Les propositions contenues dans ce projet de loi renforceraient le régime de sécurité et de sûreté ferroviaires au Canada. Elles visent à confier à Transports Canada le pouvoir explicite de consulter toute partie intéressée sur une règle proposée, à favoriser l'essai de nouvelles technologies qui permettraient d'améliorer l'efficacité du réseau ferroviaire, à adopter des outils de conformité dans le régime de réglementation, à élargir la définition de la sûreté pour y inclure la sécurité — qui est un changement plutôt mineur, mais important —, à permettre l'introduction d'habilitations de sécurité en matière de transports dans le secteur ferroviaire — ce qui existe déjà dans le secteur de l'aviation et que nous voulons introduire dans le secteur ferroviaire —, et enfin, à interdire tout comportement dangereux ou indiscipliné à bord des trains ou dans les gares et interdire toute ingérence illégale dans les activités ferroviaires.

Voilà l'objectif du projet de loi pour ce qui est du régime de sécurité et de sûreté ferroviaires.

[Français]

Du côté maritime, c'est-à-dire des ports, les réformes visent à fournir de meilleurs outils pour améliorer la gouvernance et le rendement opérationnel et appuyer un environnement de transport maritime sécuritaire.

En 1998, la Loi maritime du Canada a établi la structure de gouvernance actuelle des administrations portuaires canadiennes. Le projet de loi C-33 offre la première occasion en 25 ans de réformer le système portuaire canadien afin de répondre aux besoins des Canadiens d'aujourd'hui et de demain.

Plus précisément, le projet de loi propose six changements. Le premier est de repositionner les ports comme des passerelles stratégiques essentielles à l'efficacité des chaînes d'approvisionnement nationales et de les transformer en centres de données et d'analyse. Le deuxième est de moderniser les outils pour renforcer la capacité du ministre d'examiner l'incidence des investissements portuaires sur les portes d'entrée au Canada. Le troisième est d'améliorer la réceptivité des ports aux préoccupations locales et leur gestion de ces dernières. Le quatrième est de faire progresser le programme de réconciliation avec les peuples autochtones. Le cinquième est de soutenir les engagements du Canada en matière de changement climatique. Enfin, le sixième est d'appuyer un réseau de transport résilient, sûr et sécuritaire.

• (1635)

[Traduction]

Au cours des dernières années, les Canadiens ont fait face à des défis liés à la chaîne d'approvisionnement et aux répercussions économiques connexes, notamment la pandémie de COVID-19, les événements climatiques extrêmes, et la transformation des tendances commerciales. Ces nombreuses difficultés ont mis à rude épreuve le réseau de transport du Canada et ont mis en évidence l'importance de la résilience de la chaîne d'approvisionnement, qui va de pair avec l'efficacité du réseau.

Le projet de loi C-33 se veut une première étape, ou un aperçu, d'une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement des transports.

[Français]

En terminant, je tiens à souligner que, au moyen de ce projet de loi, le gouvernement est déterminé à améliorer la compétitivité et l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada et à faire progresser un réseau de transport sûr, sécuritaire et résilient.

Merci.

[Traduction]

C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Je vous remercie de votre déclaration préliminaire.

Nous allons commencer notre série de questions avec M. Strahl.

Vous avez la parole.

**M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins de leur présence.

Nous espérons que le ministre Rodriguez nous honore de sa présence et ouvre cette étude du projet de loi C-33. Nous comprenons qu'il sera des nôtres beaucoup plus tard. Malheureusement, il n'est pas là pour lancer le bal, mais nous remercions les fonctionnaires de leur présence.

Il va sans dire que ce qui nous préoccupe dans ce projet de loi, c'est qu'il semble — et c'est effectivement le cas — accroître l'influence d'Ottawa dans le système portuaire, en particulier avec la nomination du président par le ministre. Par le passé, cette nomination était faite par le conseil d'administration des administrations portuaires. C'est maintenant le ministre qui s'en chargera, ce qui témoigne de l'approche quelque peu paternaliste d'Ottawa.

Certaines préoccupations exprimées par des utilisateurs des ports, des administrations portuaires et d'autres entités touchées par ce projet de loi ont trait aux solutions qui seront concoctées à Ottawa. Pour être bien honnête, il s'agit de solutions en quête d'un problème. Je suis sûr que nous en parlerons plus en détail dans le cadre de notre débat sur le projet de loi et lorsque nous proposerons des amendements et remettrons certains éléments en question au cours des prochaines réunions.

J'aimerais aborder certaines questions relatives au port de Vancouver. J'ai beaucoup entendu parler du nombre insuffisant d'aires de mouillage pour les navires qui entrent dans le port et en sortent, et qui leur permettent de s'ancrer en toute sécurité lorsqu'ils attendent leur tour pour charger ou décharger des biens. Il s'agit d'un grand problème qui est de plus en plus préoccupant. En raison des arriérés dans la chaîne d'approvisionnement, les navires attendent dans des aires de mouillage qui n'ont pas été utilisées très souvent au cours des dernières décennies.

J'ai l'impression que ce projet de loi permettra d'éliminer quelques-unes de ces aires de mouillage. Alors que nous augmentons la capacité portuaire et que nous cherchons à accroître le trafic maritime pour améliorer la situation économique des Canadiens et la chaîne d'approvisionnement, ce projet de loi prévoit un mécanisme pour fermer des aires de mouillage. C'est un peu comme si nous construisions un centre commercial plus grand et que nous réduisions le nombre de places de stationnement. C'est ainsi qu'on m'a décrit la situation.

J'aimerais savoir pourquoi le projet de loi C-33 prévoit un mécanisme pour éliminer des sites de mouillage alors que nous savons que nous avons besoin de tous les sites de mouillage dont nous disposons? Certains suggèrent qu'il faudrait même en construire davantage.

**M. Serge Bijimine:** Je vous remercie de la question, monsieur le président.

Dans sa forme actuelle, le projet de loi ne prévoit pas de fermer des aires de mouillage. Cependant, un objectif du projet de loi est de donner plus de pouvoir aux administrations portuaires quant à la gestion du trafic. Nous espérons qu'avec ce pouvoir, les administrations portuaires seront en mesure de contrôler la circulation maritime et ferroviaire de façon plus efficace, ce qui entraînera probablement une diminution des besoins en matière de mouillage.

Plus nous augmenterons la fluidité et l'efficacité du système, moins le recours aux mouillages sera nécessaire. Nous ne prévoyons pas de fermer ces aires de mouillage.

• (1640)

**M. Mark Strahl:** Le port de Vancouver est l'un des rares endroits au monde — et peut-être le seul endroit au monde —, à ma connaissance, où les navires ne peuvent charger ou décharger les grains quand il pleut. Les navires doivent donc attendre dans les aires de mouillage plutôt qu'au port. Ce problème qui ne date pas d'hier résulte de préoccupations en matière de sécurité. D'autres administrations portuaires de la côte Ouest de l'Amérique du Nord ont les mêmes préoccupations. Cependant, elles ont réussi à trouver un moyen de procéder au chargement des grains par temps pluvieux.

Il pleut ici. Aujourd'hui, il pleut en Colombie-Britannique. Il pleut environ 170 jours par année.

J'aimerais savoir pourquoi ce projet de loi ne prévoit rien pour remédier à l'incapacité du port de Vancouver de charger les grains quand il pleut, alors qu'il s'agit d'un énorme obstacle à l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

**M. Serge Bijimine:** Nous avons consulté des parties prenantes à Vancouver sur les questions de sécurité liées au chargement des grains quand il pleut. Ce n'était pas en lien avec ce projet de loi. Nous poursuivons notre travail avec les parties prenantes et l'administration portuaire pour essayer de trouver une solution à ce problème afin que ces activités puissent se poursuivre, de façon sûre et sécuritaire. Notre priorité sera toujours d'assurer la sécurité des travailleurs. Il s'agit maintenant d'atteindre le bon équilibre pour parvenir à la meilleure solution possible. Ces discussions sont en cours. Elles ont lieu. Les représentants de Transports Canada participent activement à ces discussions avec les différentes parties prenantes.

Nous ne pensions pas que cette question devait nécessairement être abordée dans le projet de loi. Il s'agit d'une question de sécurité qui n'est généralement pas visée par un projet de loi et qui sera généralement traitée lors de discussions avec les différentes parties prenantes.

**Le président:** Je vous remercie.

Merci, monsieur Strahl.

Les prochaines questions seront posées par M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

J'aimerais commencer par dire que la question des chaînes d'approvisionnement fait l'objet de débats depuis belle lurette. De nombreux témoins nous ont proposé différents moyens d'améliorer l'efficacité de nos ports et de nos chemins de fer. Il va sans dire qu'à mesure que la population du pays s'accroît, le problème s'aggravera, car la demande de produits ne cessera d'augmenter.

Ma question s'adresse aux fonctionnaires. Pourriez-vous nous parler du travail du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, pour la gouverne de notre comité et de ceux qui nous regardent? Comment ce groupe de travail a-t-il influencé le projet de loi dont nous sommes saisis?

**M. Serge Bijimine:** Bien sûr. Je vous remercie de cette excellente question.

Le rapport du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement a été publié en octobre dernier, je crois, et il contenait une série de recommandations. Il y en avait 21 en tout. Si je ne m'abuse, l'une d'entre elles concernait les ports et le rôle qu'ils jouent dans la chaîne d'approvisionnement. Lorsque nous avons reçu le rapport, nous étions en pleine rédaction de notre rapport « Ce que nous avons entendu » dans le cadre de l'examen de la modernisation des ports qui avait été lancé en 2018. Nous avons donc incorporé des éléments du rapport du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement pour produire un autre rapport qui présentait cinq grands objectifs.

Le premier consistait à soutenir la compétitivité de l'économie canadienne en facilitant la circulation des marchandises, ce que ce projet de loi propose. Le deuxième concernait le renforcement des relations avec les peuples autochtones et les collectivités locales, ce que ce projet de loi propose également. Le troisième concernait la promotion d'une infrastructure et d'opérations durables du point de vue environnemental, ce qui est un autre objectif de ce projet de loi. Les autres objectifs étaient de renforcer la sécurité et la sûreté des ports et d'optimiser la gouvernance et la gestion financière.

Le travail que nous effectuons dans le cadre du projet de loi C-33 ne représente donc qu'une partie des efforts que nous accomplissons pour améliorer la chaîne d'approvisionnement des transports. Nous utilisons souvent le rapport du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement pour améliorer les politiques, les règlements et la stratégie que nous espérons mettre en place dans les prochains mois.

• (1645)

**M. Churence Rogers:** Est-il juste de dire que bon nombre des 21 recommandations de ce rapport ont été incorporées au projet de loi C-33?

**M. Serge Bijimine:** Certaines recommandations ont été incorporées au projet de loi, alors que d'autres ont été incorporées à d'autres mesures. Nous n'avons pas de chiffre précis à vous donner, mais nous serons heureux de comparer ces documents et vous dire quelles recommandations ont été mises en oeuvre, dans quel contexte et sous quelle forme.

**M. Churence Rogers:** Je vous en serais reconnaissant.

Le projet de loi C-33, à différents endroits, impose aux administrations portuaires des exigences en matière d'établissement de rapports. Quel genre de données le gouvernement veut-il recueillir, et comment pourrait-il les utiliser?

**Mme Sonya Read (directrice générale, Politiques maritimes, ministère des Transports):** Comme vous l'avez souligné, un certain nombre de dispositions prévoient de nouvelles exigences en matière de rapports. De manière générale, les propositions qui établissent la collecte de données visent à améliorer la gestion du trafic maritime et l'efficacité des opérations portuaires. Cela constitue le premier volet des exigences en matière de collecte de données.

En ce qui concerne les exigences supplémentaires en matière d'établissement de rapports, je dirais qu'il existe pour ainsi dire trois exigences plus larges. La première concerne la production de rapports financiers. Les administrations portuaires devront établir des rapports financiers trimestriels et un rapport financier annuel afin d'améliorer la transparence et la responsabilité financières. La deuxième exigence concerne la production de rapports relatifs aux plans d'utilisation des sols sur une base régulière, afin de garantir que les plans d'utilisation des sols sont publics et mis à jour périodiquement dans l'intérêt de la collectivité et des parties prenantes locales, ainsi que dans l'intérêt de la collectivité dans son ensemble. La troisième exigence concerne la production de rapports pour améliorer la transparence en ce qui concerne les changements climatiques et les activités portuaires, l'atteinte des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et les stratégies d'adaptation.

**M. Churence Rogers:** Lors de voyages, notre comité a fait une tournée des principaux ports de la côte Est et de la côte Ouest du pays. Différents groupes nous ont dit que la collecte de données et la numérisation, entre autres choses, seront importantes pour améliorer l'efficacité des opérations portuaires à l'avenir. Cependant, nous avons entendu différents points de vue contradictoires sur l'ampleur que devraient prendre ces activités. Je suppose que la question qui se pose en ce moment est la suivante: comment gérons-nous les ports et comment envisageons-nous l'avenir si ce projet de loi est adopté?

**Le président:** Je vous demanderais de fournir une réponse brève.

**Mme Sonya Read:** Les ports sont des centres intermodaux de notre réseau de transport et de notre chaîne d'approvisionnement mondiale. Par conséquent, ils sont essentiels à la collecte de données. Les administrations portuaires sont en mesure de recueillir des données sur le va-et-vient des navires, mais aussi sur d'autres éléments de la chaîne d'approvisionnement et du réseau de transport. Ainsi...

**Le président:** Je vous remercie, madame Read. Je dois malheureusement vous interrompre. J'espère que vous pourrez nous en dire plus pendant la prochaine série de questions.

Merci, monsieur Rogers.

• (1650)

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins de leur présence.

Monsieur Bijimine, tout à l'heure, dans votre allocution d'ouverture, vous avez mentionné que vous aviez une préoccupation en lien avec la sécurité, mais aussi une préoccupation concernant la fluidité de la chaîne d'approvisionnement. Vous avez aussi dit que le projet de loi C-33 visait à améliorer les choses, notamment en

donnant plus de pouvoirs au ministre pour qu'il puisse intervenir à ce sujet.

Le ministère des Transports, le ministère de la Justice ou un autre a-t-il procédé à une analyse pour savoir si ces pouvoirs supplémentaires que les dispositions confèreraient au ministre pourraient entraîner des conséquences ou avoir un impact sur le droit de grève ou le droit de libre association des travailleurs?

**M. Serge Bijimine:** Je dirais que non. Le projet de loi ne touche pas les conventions collectives, les syndicats et le droit de négociation.

Les pouvoirs donnés au ministre concernent vraiment des questions de santé. Prenons l'exemple d'une pandémie, durant laquelle le ministre pourrait vouloir émettre une ordonnance temporaire. Ces pouvoirs lui permettraient notamment de dire aux vaisseaux qu'il faut prioriser les masques N95 ou autres.

Il faut qu'il ait le pouvoir de faire cela, mais cela n'a rien à voir avec le domaine du travail ou les syndicats, qui ne sont pas visés ici.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Y a-t-il un avis juridique qui l'atteste?

Je pose la question parce que j'ai consulté la documentation. Il me semble qu'il y avait une analyse des effets du projet de loi C-33 sur les chartes, mais cet aspect-ci n'était mentionné nulle part. Je me demandais donc pourquoi on n'en faisait pas mention.

**M. Serge Bijimine:** Je ne suis pas sûr que nous en ayons un. Cela dit, si nous n'en avons pas, nous allons en demander un.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** D'accord.

Ma prochaine question est en lien avec les infrastructures. Si ma mémoire est bonne, il y a une disposition quelque part qui parle du blocage des infrastructures, plus particulièrement le blocage de voies ferrées. Si je ne me trompe pas, cela touche aussi les ports. Quelque part, il est mentionné qu'il est interdit de bloquer les infrastructures de façon à mettre en péril la sécurité.

Quel est l'effet concret de cette disposition? Pourquoi avez-vous senti le besoin d'ajouter cela à la loi?

**Mme Lisa Setlakwe (sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, ministère des Transports):** Il y a eu des cas où des blocages ont eu un effet sur la chaîne d'approvisionnement et sur la sécurité des gens.

Nous travaillons étroitement avec les organismes d'application de la loi pour nous assurer que les voies de transport, surtout les voies ferrées, fonctionnent de façon efficace et sont sécuritaires.

Nous avons eu connaissance de situations impliquant des comportements dangereux et inquiétants.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Quand vous parlez de situations, faites-vous notamment référence aux blocages par des manifestants autochtones qui ont eu lieu en 2020 et 2021?

**Mme Lisa Setlakwe:** C'est un exemple, en effet. Il y en a eu d'autres où les gens ont intentionnellement fait certaines choses, ce qui était dangereux, y compris pour les responsables des opérations. Ces situations peuvent parfois survenir à bord de trains de passagers et c'est...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je sais que l'idée est de fortement dissuader les personnes qui voudraient bloquer les voies de le faire. Puisqu'il existe déjà des procédures d'injonction, par contre, je m'interroge sur la nécessité d'une telle disposition, mais vous avez peut-être des arguments forts pour me convaincre.

Je veux aussi parler de la nomination des présidents des conseils d'administration des ports. Pourquoi avez-vous senti le besoin de changer la façon dont les présidents sont nommés? Considérez-vous qu'il y a des lacunes dans la façon dont les conseils choisissent leurs présidents actuellement?

• (1655)

**M. Serge Bijimine:** Nous considérons que les ports sont responsables de leurs opérations quotidiennes. Ils sont aussi responsables d'avoir un plan stratégique. Pour sa part, le ministre est responsable de donner une orientation stratégique aux ports.

Nous avons donc fait cette proposition pour la raison suivante. Si le ministre, qui est responsable de la vision stratégique du conseil d'administration, pouvait en nommer le président, cela lui permettrait de s'assurer un peu plus que la mise en œuvre du plan stratégique est conforme aux attentes.

Quant aux opérations quotidiennes...

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bijimine. Malheureusement, il ne reste plus de temps.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

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

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

Merci aux témoins d'être venus aujourd'hui répondre à nos questions et nous aider à comprendre les détails du projet de loi à l'étude.

Pour commencer, je vais dire quelques mots sur le travail accompli par le Comité. Vous savez que le Comité a mené l'an dernier une étude sur la sécurité ferroviaire au Canada. Ce sujet pressant préoccupe bon nombre de localités, d'autant plus que nous soulignons en ce moment le 10<sup>e</sup> anniversaire de la tragédie à Lac-Mégantic.

L'étude s'est soldée par un rapport — que nous avons présenté en mai dernier, je crois — renfermant 33 recommandations, dont certaines tiennent compte des demandes que formulent depuis longtemps les communautés et les citoyens concernés. Pourtant, aucune de ces recommandations n'apparaît dans le projet de loi à l'étude. Je me demande pourquoi.

**M. Stephen Scott (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports):** Merci de la question, monsieur le président.

Oui. Nous avons trouvé très utile le rapport sur la sécurité ferroviaire déposé par le Comité en mai 2022. Nous en tenons compte dans notre cycle continu de modernisation des politiques et de la réglementation. Nous prenons également en considération les rapports du Bureau de la sécurité des transports et du Bureau du vérificateur général.

La Loi sur la sécurité ferroviaire nous confère de très vastes pouvoirs. Nous disposons donc déjà de très nombreux leviers. Nous avons accepté la plupart des recommandations du rapport. Trente de ces recommandations sont déjà mises en œuvre ou en train de l'être grâce aux pouvoirs législatifs déjà en vigueur.

**M. Taylor Bachrach:** Ma prochaine question découle de la première. Une des grandes préoccupations est de voir que la sécurité ferroviaire au Canada repose principalement sur les systèmes de gestion de la sécurité. Or, la plupart des Canadiens préoccupés par le sujet seraient surpris de constater que le principal système réglementaire permettant d'assurer la sécurité ferroviaire est un document à propriété exclusive auquel ils n'ont pas accès. Les grandes sociétés ferroviaires ne sont pas très transparentes sur la culture et le système de sécurité qu'elles instaurent dans leurs opérations.

Le projet de loi à l'étude vise à établir des systèmes de gestion de la sécurité. La plupart des gens comprennent que de rendre transparents et publics les systèmes de sécurité des sociétés ne serait pas l'idée du siècle. La même chose ne peut être dite des systèmes de gestion de la sécurité, dont une partie devrait être accessible au grand public. Le ministère compte-t-il faire quelque chose pour que ces systèmes soient rendus publics, comme le demandent les avocats, les municipalités et les citoyens qui se préoccupent de la sécurité ferroviaire?

**M. Stephen Scott:** Au ministère, notre loi-cadre est la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les 35 règles et règlements pris en vertu de cette loi englobent à leur tour 25 normes et lignes directrices techniques. La sécurité dans l'industrie ferroviaire est encadrée par cet assemblage complexe de pouvoirs et de règlements.

Une catégorie de ces règlements porte sur les systèmes de gestion de la sécurité. Comme le député l'a mentionné, cette catégorie constitue une part importante du grand ensemble de règles et d'exigences.

J'admets que nous devons en faire plus pour accroître l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité. Le Comité, le Bureau de la sécurité des transports et le Bureau du vérificateur général nous l'ont dit. Alors, c'est ce que nous faisons.

• (1700)

**M. Taylor Bachrach:** Monsieur Scott, je ne pense pas que vous avez répondu à la question. Pourquoi ces systèmes ne sont-ils pas publics?

**M. Stephen Scott:** Dans le cadre de notre modernisation de la réglementation, nous avons commencé des audits sur l'efficacité au mois d'avril l'an dernier. La prochaine étape sera de mettre à jour la réglementation. Comme vous l'avez dit, les règlements sont un peu désuets. Ils n'ont pas été modifiés depuis 2015. Nous voulons instaurer pour de bon la méthode fondée sur l'efficacité que nous mettons en place en ce moment. Pour ce faire, nous allons relever tous les autres changements qui doivent être faits pour régler entre autres les problèmes de transparence dont nous avons parlé aujourd'hui.

**M. Taylor Bachrach:** Ma prochaine question porte sur les modifications de la Loi maritime du Canada. Je vous lis un extrait du paragraphe 107.1(1) proposé, que mon collègue a cité plus tôt:

S'il estime qu'il existe un risque de danger imminent à la sécurité nationale, à la sécurité économique nationale ou à la concurrence qui constitue une menace importante à la sécurité des personnes, des marchandises, des navires, des installations portuaires ou de la chaîne d'approvisionnement [...]

Le libellé est très général.

[...] le ministre peut, par arrêté, ordonner à une administration portuaire ou à la personne responsable d'une installation portuaire de prendre toute mesure, notamment des mesures correctives ou de mettre fin à toute activité

Dans vos commentaires de tout à l'heure, vous avez précisé que ces mesures ne visaient pas les conflits de travail. Le ministère a-t-il pensé adopter un libellé qui exclurait ces cas du champ d'application?

**M. Serge Bijimine:** Nous pouvons sans aucun problème revoir cette disposition pour exclure explicitement les conflits de travail. Sachez toutefois que leur inclusion n'a jamais été dans l'esprit ou l'intention du projet de loi. Nous pouvons assurément préciser cet élément.

**M. Taylor Bachrach:** C'est une des préoccupations qui ont été soulevées.

Je sais qu'il me reste 30 secondes, mais je vais essayer de poser une autre question.

Une des préoccupations exprimées par les administrations portuaires est la lenteur de Transports Canada et du ministre à nommer des membres dans les conseils d'administration. Le bilan pour les conseils d'administration du secteur des transports est le pire à l'échelle du gouvernement. Le projet de loi semble vouloir augmenter la part de responsabilité du ministre.

Comment le ministère va-t-il régler les retards concernant les nominations des administrateurs?

**M. Serge Bijimine:** C'est une approche multidimensionnelle. Il y a le ministre, le Bureau du Conseil privé et le Cabinet du premier ministre. Un grand nombre d'acteurs sont impliqués. Sachez que nous unissons nos efforts pour faire baisser le taux de 50 % — ou quel que soit le pourcentage — à un taux beaucoup plus gérable.

Nous nous entendons tous sur la nécessité de nommer des personnes à ces postes le plus rapidement possible.

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

Nous avons ensuite M. Muys, qui va lancer la deuxième série de questions.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Merci.

Je vais poursuivre la discussion sur les chaînes d'approvisionnement. Nous connaissons tous l'importance pour notre économie de la fluidité des chaînes d'approvisionnement, dont l'importance cruciale s'est révélée pendant la pandémie et les mois qui ont suivi. L'état des chaînes d'approvisionnement a une incidence sur les prix à la consommation. Ce sont des occasions perdues pour l'économie et les agriculteurs canadiens.

Mon ami et collègue a parlé des 21 recommandations formulées par le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Je mentionne au passage que 13 de ces recommandations demandaient une intervention immédiate il y a de cela 21 mois. Vous avez indiqué que certaines d'entre elles sont prises en compte dans le projet de loi C-33.

Pourriez-vous expliquer en quoi les nouveaux comités consultatifs, règlements et pouvoirs conférés au ministre ont des répercussions réelles sur les chaînes d'approvisionnement, et non pas seulement sur les fonctionnaires à Ottawa?

**M. Serge Bijimine:** Je vais énumérer les éléments du projet de loi qui sont bénéfiques pour les chaînes d'approvisionnement. Je vais parler ensuite des comités consultatifs.

Un des éléments centraux du projet de loi C-33 est l'accès aux données. Il se divise en deux volets. Il y a premièrement les données liées à l'efficacité opérationnelle, auxquelles les ports auront accès pour la première fois. Il y a ensuite les données liées à la visibilité, qui permettront aux ports de mieux planifier et de mieux gérer le trafic afin d'assurer la fluidité des opérations portuaires. Nous espérons que cette composante cruciale et d'autres mesures prévues dans le projet de loi seront mises en œuvre pour donner aux ports des pouvoirs et un accès aux données élargis qui leur permettront d'assurer la fluidité du trafic au-delà de leurs eaux. Ces points essentiels seront très utiles.

Au sujet des comités consultatifs, nous sommes d'avis que même si les ports sont centrés sur l'efficacité et la fluidité de la chaîne d'approvisionnement, les observations de la communauté devraient être prises en compte. Le projet de loi propose que trois comités soient établis: un comité consultatif de la collectivité, un comité consultatif municipal et un comité consultatif autochtone. Nous sommes convaincus que la bonne stratégie à adopter est de recueillir les observations issues des trois comités sans diminuer l'importance de l'efficacité et de la fluidité de la chaîne d'approvisionnement. Nous y parviendrons en mobilisant les nombreux partenaires et petits actionnaires des administrations portuaires dès que commenceront ces activités.

● (1705)

**M. Dan Muys:** Je suis content que vous ayez mentionné les exigences liées aux données et aux rapports. En effet, tous les processus que les ports doivent suivre et leur obligation d'en faire rapport à Transports Canada, de même que toutes les autres exigences, constituent un fardeau beaucoup plus lourd pour les petits ports que pour les grands.

Des analyses ont-elles été réalisées pour évaluer les coûts que vont occasionner pour les ports les nouvelles exigences et pour déterminer quelles seront les variations d'un port à l'autre?

**M. Serge Bijimine:** Ce sont des pouvoirs réglementaires. Nous allons réévaluer l'incidence des règlements à l'étape de l'étude d'impact au cours du processus de réglementation.

**M. Dan Muys:** Nous allons donc étudier un projet de loi qui établit des exigences qui n'ont pas fait l'objet d'une analyse des coûts.

**M. Serge Bijimine:** Je suis désolé. Pourriez-vous répéter la question?

**M. Dan Muys:** Aucune analyse des coûts n'a été effectuée pour déterminer combien les administrations portuaires, toutes tailles confondues, auront à dépenser.

**Mme Sonya Read:** Non. Nous n'avons pas effectué d'analyse des coûts indépendante sur les exigences en matière de rapports que devront remplir les ports.

Quelle était votre question?

**M. Dan Muys:** Une analyse des coûts occasionnés par les nouvelles exigences, que ce soit la production de rapports ou les comités consultatifs, a-t-elle été effectuée? Instaurez-vous des changements en vous croisant les doigts pour que les petits ports ne subissent pas d'effets négatifs?



**Mme Sonya Read:** Au vu des modifications proposées, nous comprenons la situation et nous faisons les efforts nécessaires pour que les nouvelles exigences n'imposent pas de fardeau indu aux petits ports. Nous regardons entre autres s'il y a lieu d'apporter des modifications à certaines des exigences établies dans le projet de loi.

**M. Serge Bijimine:** J'ajouterais que nous serions peut-être prêts à revoir le nombre de comités que ces petits ports doivent constituer et le nombre de personnes dans chaque comité. Une bonne part des modifications visent à accroître la transparence de tous les types d'administrations portuaires et à les faire entrer dans une nouvelle ère de transparence et d'ouverture.

**Le président:** Merci beaucoup.

Merci, monsieur Muys.

Nous avons ensuite Mme Murray.

Madame Murray, la parole est à vous pour cinq minutes.

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

Je remercie les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Je souhaiterais revenir sur les commentaires que vous avez formulés pour présenter le projet de loi C-33. Vous avez dit que l'objet fondamental du projet de loi était d'assurer l'efficacité, la sûreté et la résilience des transports et des chaînes d'approvisionnement, mais vous avez aussi mentionné la contribution des ports à l'atteinte des objectifs climatiques. Pourriez-vous indiquer quelle forme ces contributions prendraient?

Des discussions ont-elles eu lieu et des mesures ont-elles été planifiées au sujet de la transition énergétique pour que les navires amarrés puissent s'approvisionner en énergies propres plutôt qu'en combustibles fossiles dans les ports? De plus, des efforts ou des discussions se tiennent-ils à l'international ou à Transports Canada — y compris dans le projet de loi — en vue de faire augmenter l'utilisation des énergies propres par opposition au combustible de soute C par les navires qui viennent dans les ports et qui utilisent leurs services?

• (1710)

**Mme Sonya Read:** Le projet de loi établit de nouvelles exigences relatives aux plans quinquennaux en matière de changements climatiques. Les ports doivent indiquer les mesures — pouvant prendre la forme de diverses activités — qu'ils comptent prendre pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Des dispositions du projet de loi énumèrent les éléments à inclure dans les plans, et d'autres, sur la prise de règlements liés aux cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre des ports.

De l'autre côté de la médaille, il y a également la stratégie d'adaptation aux changements climatiques. Les ports ont l'obligation de présenter un autre plan quinquennal, qui porterait dans ce cas-ci sur l'adaptation aux changements climatiques. Le plan doit inclure les mesures que les ports prendront pour atténuer les effets des changements.

Les ports devront présenter annuellement les progrès réalisés dans le cadre de ces deux plans quinquennaux.

Dans une perspective législative, je vous ai fait part des éléments clés concernant le fonctionnement interne des administrations portuaires. De nombreuses initiatives complémentaires sont également en gestation.

**M. Serge Bijimine:** Je vais m'attarder à un aspect bien précis.

Dans le budget de 2023, 165 millions de dollars ont été octroyés au programme de corridors maritimes verts, qui a pour objet d'amorcer la tâche colossale consistant notamment à décarboner des ports et à y apporter de nouvelles sources d'énergies propres et des centres de transit de l'hydrogène. Nous espérons que ce programme — que nous sommes en train de mettre au point — sera lancé avant la fin de l'année civile. Voilà donc une autre chose que nous accomplissons.

**L'hon. Joyce Murray:** C'est formidable. Merci.

Dans leurs déclarations préliminaires, certains témoins ont parlé de la nécessité d'améliorer la communication entre les communautés portuaires et les résidents locaux. Il y a plusieurs années, au port de Vancouver, c'était un de nos objectifs. Il existe de multiples possibilités pour transformer le port en plaque tournante touristique connectée au milieu commercial du centre-ville de Vancouver.

Pourriez-vous nous dire comment le projet de loi améliorera la collaboration et la coordination entre la Ville, les commerces, les résidents et l'administration et les opérations portuaires?

**Mme Sonya Read:** Le projet de loi renferme un grand nombre de mesures qui pourraient soutenir cet objectif. D'abord, les comités consultatifs, dont nous avons déjà parlé, fournissent à la population un mécanisme formel pour avoir un mot à dire sur les opérations portuaires. Ces comités prouvent que les administrations portuaires ne fonctionnent pas en vase clos, puisque la plupart de celles-ci se trouvent dans les municipalités et dans les communautés. Les relations avec la communauté sont très importantes pour la conduite efficace des opérations au port. Les comités consultatifs constituent d'excellents mécanismes pour assurer cette communication continue qui est si nécessaire.

Un autre élément du projet de loi qui soutient cet objectif est la mise à jour et la publication sur une base plus régulière de plans d'utilisation des sols. Grâce à ce véhicule, les ports peuvent expliquer aux communautés où ils s'en vont et quelles sont leurs orientations. Alors...

**Le président:** Merci beaucoup, madame Read. Malheureusement, je dois vous interrompre encore une fois.

Merci à vous, madame Murray.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Je vais lire trois articles proposés dans le projet de loi, et je vais essayer de le faire rapidement. Les deux premiers seraient dans la Loi sur la sûreté du transport maritime, le troisième dans la Loi maritime du Canada.

6.1(1) Le ministre peut prendre un arrêté 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.

17.4(1) Le ministre peut, s'il estime qu'il existe un danger imminent pour la sûreté du transport maritime, notamment la sécurité des personnes, des biens, des bâtiments et des installations maritimes ou pour la santé des personnes prenant part au réseau de transport maritime, enjoindre à toute personne ou à tout bâtiment de faire ou de cesser de faire quoi que ce soit qui lui paraît nécessaire pour faire face au danger [...]

107.1(1) S'il estime [on parle d'une estimation, comme dans le cas des deux autres articles] qu'il existe un risque de danger imminent à la sécurité nationale, à la sécurité économique nationale ou à la concurrence qui constitue une menace importante à la sécurité des personnes, des marchandises, des navires, des installations portuaires ou de la chaîne d'approvisionnement, le ministre peut, par arrêté, ordonner à une administration portuaire ou à la personne responsable d'une installation portuaire de prendre toute mesure, notamment des mesures correctives ou de mettre fin à toute activité qu'il estime nécessaire afin de prévenir ce danger.

Il me semble que ce sont des pouvoirs très larges et que le ministre n'aurait besoin de l'autorisation de personne. Il n'aurait besoin de rien prouver, simplement d'estimer qu'il y a un danger potentiel pour ordonner un tas de choses. Quelle serait la limite des pouvoirs du ministre? Je veux le savoir, parce que j'ai l'impression qu'il n'y aurait à peu près rien qu'il ne puisse pas faire avec cela.

● (1715)

**Mme Lisa Setlakwe:** Ce qui nous a menés à ces dispositions, en particulier, c'est la situation qu'on a vécue avec la COVID, durant laquelle nous n'étions pas en mesure de travailler avec les vaisseaux et les responsables des opérations pour atténuer certains risques en matière de santé. On voit que l'environnement change énormément, avec les risques et les dangers qui pourraient survenir. Il est sûr que ce sont des pouvoirs qui sont conférés au ministre, mais qui seraient utilisés, comme c'est indiqué dans le projet de loi, dans des situations où on...

**Le président:** Malheureusement, monsieur Barsalou-Duval, il ne vous reste plus de temps de parole.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** J'aurais aimé savoir ce qu'on ne peut pas faire avec ces pouvoirs.

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

[Traduction]

Nous passons à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous avez deux minutes et demie.

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

Mon collègue, M. Strahl, a mentionné le mouillage. Il a présenté ce qu'on pourrait décrire comme la position des autorités portuaires, soit qu'elles ont besoin de plus d'espace pour immobiliser les navires en cas de congestion.

J'aimerais présenter l'opinion inverse, celle des communautés, en particulier celle des communautés de la partie sud des îles Gulf. Elles ont vu des zones écologiques extrêmement fragiles très près d'elles se transformer en stationnements industriels. Je sais que vous êtes bien au fait de cette inquiétude.

Y a-t-il dans le projet de loi C-33 des dispositions permettant au ministre d'intervenir au nom des communautés pour empêcher de telles zones de servir de stationnements industriels aux sociétés de transport maritime?

**Mme Sonya Read:** Le projet de loi clarifie le mandat des ports par rapport à la gestion de la circulation des navires entrant dans les eaux portuaires.

En ce moment, nous travaillons à une initiative avec l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, dont certains d'entre vous ont peut-être entendu parler, pour mieux gérer le trafic maritime dans la partie sud des îles Gulf. On apaisera ainsi les préoccupations des communautés par rapport à ces zones de mouillage. Les efforts sont motivés par plusieurs raisons. La gestion du trafic maritime va

avant tout atténuer certains des problèmes que vous avez mentionnés, y compris les endroits où les navires sont ancrés, la durée pendant laquelle ils restent dans la zone de mouillage et les activités menées pendant le mouillage. Nous garantirons ainsi la prise en compte de l'environnement et des préoccupations des communautés avoisinantes.

Il faut à la fois miser sur la législation et les activités menées par les autorités portuaires, puisqu'elles ont le pouvoir de diriger la circulation.

**M. Taylor Bachrach:** À l'heure actuelle, l'autorité portuaire prend toutes les décisions entourant l'utilisation de ces zones de mouillage. Ce projet de loi change-t-il la donne d'une quelconque façon?

**Mme Sonya Read:** Les zones de mouillage représentent un droit en common law pour la sécurité sur l'eau, alors le gouvernement impose des protocoles et de la réglementation qui ont une incidence sur les activités des navires dans ces zones de mouillage. L'autorité portuaire a un protocole intérimaire en place et travaille avec les sociétés de transport maritime pour obtenir leur concours, ce qui améliorera leurs modes de fonctionnement et la façon d'utiliser les zones de mouillage dans la partie sud des îles Gulf.

● (1720)

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

Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant entendre M. Muys à nouveau.

Vous avez la parole pendant cinq minutes.

**M. Dan Muys:** Mon collègue, M. Barsalou-Duval, voulait savoir ce que le ministre ne peut pas faire. Je ne pense pas qu'il a obtenu la réponse qu'il voulait, ou à tout le moins certainement pas une réponse détaillée.

Un des pouvoirs du ministre consiste à nommer le président, et je sais que la question a été posée à quelques reprises. On a déjà soulevé la lenteur des nominations aux conseils d'administration des autorités portuaires. Si elles sont censées être indépendantes du gouvernement — c'est l'intention —, les nominations des présidents par le gouvernement semblent nous éloigner du but. Pourquoi ce projet de loi amenuise-t-il l'autonomie des ports à cet égard et impose-t-il une approche prônant le paternalisme d'Ottawa?

**M. Serge Bijimine:** Permettez-moi de vous décrire les grandes lignes du processus qui aurait lieu. Le ministre nommerait président un des membres du conseil d'administration de l'autorité portuaire. Il ne parachuterait pas n'importe qui de l'extérieur. La personne choisie serait un membre du conseil d'administration de l'autorité portuaire, et la décision serait prise en consultant les membres. Un inconnu ne deviendrait pas président comme par magie. La personne choisie ferait déjà partie du conseil d'administration. Le ministre, en consultation avec le conseil d'administration, sélectionnerait le président.

Voilà le processus prévu dans le texte de loi. C'est la marche à suivre que nous proposons.

**M. Dan Muys:** Je vais changer de sujet et vous demander si vous pouvez expliquer comment le projet de loi C-33 promeut les investissements du secteur privé et sa participation dans le secteur des transports, particulièrement en réaction à l'examen de la modernisation des ports. Un des objectifs de l'examen est de libérer le potentiel du secteur privé.

**M. Serge Bijimine:** Le projet de loi prévoit certaines mesures pour promouvoir les investissements du secteur privé.

Tout d'abord, nous tentons grâce au projet de loi C-33 de promouvoir le bon type d'investissements du secteur privé. Nous y proposons de faire passer le seuil pour les examens de 93 à 10 millions de dollars. J'ajouterais simplement que la réduction de ce seuil n'aurait pas d'incidence sur nos ententes commerciales avec l'Union européenne et le Royaume-Uni.

Nous tentons ainsi de créer un système qui permettra l'examen d'un plus grand nombre de projets pour veiller à réaliser nos objectifs concernant la sécurité économique nationale, étant donné que les ports sont des moteurs stratégiques de l'économie canadienne. Voilà le raisonnement derrière cette proposition.

**M. Dan Muys:** Croyez-vous que ce changement de seuil — et étant donné la valeur stratégique de nos ports et les contraintes que nous imposent nos accords internationaux — réussira à rendre les chaînes d'approvisionnement plus efficaces afin que les goulots d'étranglement qui nous ont tenaillés après la pandémie ne se reproduisent plus?

**M. Serge Bijimine:** À mon avis, ce changement de seuil, assorti au cadre d'investissement et à l'examen triennal pour la limite d'emprunt, devrait accélérer la prise de décisions pour les investissements dans les ports. C'est ce que nous croyons.

**M. Dan Muys:** Je sais qu'on a déjà posé une question sur les dispositions sur la sécurité ferroviaire qui se font trop rares dans le projet de loi. Bien entendu, l'une d'entre elles porte sur les barricades ferroviaires, dont vous avez parlé. Je crois comprendre que ces dispositions existent déjà. En cas de barricade ferroviaire, des outils existent déjà pour y réagir; dans ce cas, qu'est-ce que le projet de loi prévoit de nouveau pour remédier à ce problème?

• (1725)

**Mme Lisa Setlakwe:** Dans les anciennes dispositions — je ne suis pas avocate, mais j'imagine que le choix des mots importe —, on mettait plutôt l'accent sur les infractions liées à l'intrusion. Le projet de loi clarifie la loi pour les actes de vandalisme, qui surviennent parfois, ou pour l'atteinte à la sécurité, alors...

**M. Dan Muys:** Ces dispositions n'existaient donc pas en vertu...

**Mme Lisa Setlakwe:** Elles n'étaient pas rédigées ainsi.

**M. Dan Muys:** Les forces de l'ordre ne pouvaient donc pas intervenir dans ces situations.

**Mme Lisa Setlakwe:** C'est exact.

**M. Dan Muys:** Bien entendu, de telles situations pourraient compromettre la santé du public.

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

Nous allons maintenant entendre M. Badawey, qui va clore cette série de questions.

Vous avez la parole pendant cinq minutes, monsieur Badawey.

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

Le projet de loi est assez robuste. À sa lecture, on voit qu'il aborde les changements et les considérations liés à la Loi maritime du Canada et à sa modernisation; l'harmonisation avec l'étude sur la chaîne d'approvisionnement et, nous l'espérons, la stratégie qui sera bientôt mise en place; les réseaux multimodaux et l'intégration des différents modes de transport: le chemin de fer, le transport aérien et le transport maritime. Il y est question d'investissements en capi-

tal et de l'attente selon laquelle les actifs seront gérés de façon plus disciplinée comparativement à ce qui se faisait par le passé dans beaucoup de ports de ma région, y compris dans la voie maritime du Saint-Laurent. Le projet de loi porte aussi sur la compétitivité des ports et la gestion du trafic maritime; sur le développement de potentielles voies navigables intérieures; sur l'élargissement de la planification stratégique des différents ports et la mise en œuvre de leurs plans stratégiques; et, encore une fois, sur l'harmonisation des ports avec les différents aspects du secteur. Il y est question de gouvernance et de collaboration avec les groupes autochtones, ainsi que de durabilité environnementale, de sécurité et de sûreté ferroviaires, et de transparence. N'oublions pas non plus l'adaptabilité, et la liste continue.

Encore une fois, c'est un projet de loi très solide. Ce que j'aime à son sujet, c'est qu'il préconise vraiment une approche pangouvernementale et met l'accent sur quelque chose que le gouvernement doit faire davantage, c'est-à-dire se concentrer sur les activités du gouvernement plutôt que sur les joutes politiques. Je pourrais employer un autre mot, mais je resterai poli. Je suis ravi du projet de loi.

Dans le cadre de cette étude, on s'attend à ce qu'une fois que le projet de loi sera renvoyé à la Chambre pour une troisième lecture, il tienne compte d'une grande partie des témoignages entendus ici. Effectivement, même s'il s'agit d'un projet de loi très solide, il reste encore un peu de travail à faire, et j'espère qu'une grande partie de ce travail sera effectué aux deux comités, ainsi que lorsqu'il sera renvoyé à la Chambre pour la troisième lecture.

J'ai deux questions. Le projet de loi va certainement ajouter beaucoup de capacité et de possibilités pour l'économie. Je sais que ma région du Niagara en dépend. Ce secteur rebâtit à lui seul notre économie. Le défi, cependant, est de reconnaître les ressources dont nous avons besoin pour réaliser l'objectif du projet de loi.

Ma première question s'adresse à M. Hamilton et concerne l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC. Il est indéniable que ce projet de loi représentera un fardeau pour vous — plutôt que de parler de « fardeau, » je dirai qu'il exercera des pressions sur votre organisation. Vous devrez dorénavant vous occuper de domaines qui n'existent pas nécessairement à l'heure actuelle, tels que les ports pour conteneurs qui verront le jour dans diverses régions du pays. L'industrie des croisières est maintenant implantée dans les Grands Lacs, ce qui est nouveau.

Aurez-vous les ressources pour répondre à ces obligations et à ces augmentations dans le secteur?

**M. Graeme Hamilton:** Monsieur le président, j'aimerais simplement dire que l'ASFC a entrepris divers efforts de modernisation tant pour le volet des voyageurs que pour le volet commercial afin d'accroître l'efficacité.

Nous pouvons envisager de redéployer certains de nos agents frontaliers qui traitent actuellement les dossiers à faible valeur des voyageurs ou des importateurs commerciaux vers les secteurs en croissance où le trafic entrant — du côté commercial ou des voyageurs — augmente. Autre facteur important, nous pouvons leur confier davantage d'inspections de conteneurs s'appuyant sur le renseignement. Nous ciblons donc davantage nos efforts.

Certaines des données que nous recevrons — non seulement grâce à ce projet de loi, mais aussi grâce à de nouveaux systèmes de données dans lesquels l'ASFC investit —, nous permettront de traiter plus efficacement nos dossiers prioritaires. Nous protégerons ainsi la chaîne d'approvisionnement en veillant à ce que les marchandises prohibées au Canada soient interceptées à la frontière.

**M. Vance Badawey:** J'aimerais simplement clarifier ceci: il est donc juste de dire que ce projet de loi vous aidera.

**M. Graeme Hamilton:** Oui, tout à fait, ce projet de loi nous donnera des possibilités. Ses dispositions, précisément celles sur la Loi sur les douanes, donneront à l'ASFC la capacité de déterminer le délai octroyé à un expéditeur pour nous transférer un conteneur à des fins d'examen. À l'heure actuelle, aucune norme de service n'est fixée. Il arrive parfois que 16 jours s'écoulent avant que les agents de l'ASFC indiquent au personnel d'un port qu'ils aimeraient voir un conteneur précis. Puis, il faut attendre jusqu'à trois semaines avant de recevoir ledit conteneur. Ces délais donnent amplement de temps aux acteurs malveillants dans les ports pour retirer la contrebande des conteneurs avant leur inspection. Ainsi, la capacité de réglementer les délais pour nous remettre les conteneurs à des fins d'inspection nous aidera grandement dans notre travail et renforcera la sécurité portuaire.

• (1730)

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur Hamilton.

Je m'adresse maintenant au personnel du ministère des Transports sur le même sujet des ressources et de l'infrastructure. À votre avis, comment ce projet de loi vous permettra-t-il de vraiment mettre à niveau nos différents moyens de transport et l'infrastructure connexe, en particulier du côté maritime et ferroviaire?

**Le président:** Veuillez répondre en 30 secondes, je vous prie.

**M. Serge Bijimine:** Je crois qu'il préparera le terrain pour permettre à certains ports d'augmenter leurs limites d'emprunt beaucoup plus facilement. Voilà un des avantages du projet de loi. Ajoutons à ce point positif que le Fonds national des corridors commerciaux fournit un financement assez généreux au projet relatif aux ports. Je crois que de 40 à 45 types de projets reçoivent 745 millions de dollars.

Si le plan de recapitalisation se concrétise, je m'attends tout à fait à ce qu'il favorise — assorti à une approche simplifiée pour les limites d'emprunt — la libération de capitaux et l'accès à la Banque de l'infrastructure du Canada.

**Le président:** Merci à vous deux.

J'aimerais profiter de cette occasion pour remercier tous nos témoins de l'ASFC et de Transports Canada d'être venus témoigner devant nous.

Sur ce, je vais suspendre la séance pendant deux minutes, quoique je suis persuadé que mes collègues préféreraient que je lève la séance.

Nous allons nous arrêter pendant deux minutes pour que nos autres témoins prennent place. Nous nous reverrons dans deux minutes.

• (1730)

(Pause)

• (1735)

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

Pour la deuxième partie de la réunion, nous recevons le président et agent d'affaires de la section locale 279 de l'Amalgamated Transit Union, ou Syndicat uni du transport, M. Clint Crabtree. Bienvenue.

Nous accueillons également le président de l'International Longshore and Warehouse Union Canada, M. Robert Ashton.

[Français]

Du Syndicat des débardeurs, section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique, nous accueillons M. Michel Murray, conseiller syndical.

[Traduction]

Nous allons commencer par votre déclaration liminaire, monsieur Ashton.

Vous disposez de cinq minutes.

**M. Robert Ashton (président, International Longshore and Warehouse Union Canada):** Merci.

Je m'appelle Rob Ashton, et je suis le président national de l'International Longshore and Warehouse Union Canada, qui représente environ 8 000 débardeurs qui travaillent dans les ports de la côte Pacifique du Canada, dont les administrations portuaires Vancouver-Fraser, Prince Rupert, Nanaimo et Port Alberni.

Le projet de loi C-33, qui se veut un projet de loi sur la sécurité maritime, favorise les intérêts économiques des sociétés et des entreprises au détriment des droits des travailleurs, qui sont essentiels à la productivité des ports. Afin de maintenir un équilibre entre les intérêts des employeurs, des entreprises et des travailleurs, notre organisation exhorte le Parlement à promouvoir la stabilité de la main-d'œuvre en veillant à ce qu'un représentant syndical fasse partie du conseil d'administration de chaque administration portuaire et à reconnaître les droits des travailleurs en modifiant la Loi maritime du Canada.

En ce qui concerne la composition des conseils d'administration, le projet de loi C-33 propose d'augmenter le nombre maximal de directeurs d'une administration portuaire de 11 à 13, d'avoir deux directeurs nommés par les municipalités plutôt qu'un, et d'augmenter le nombre de directeurs nommés par la province comme indiqué dans les lettres patentes des ports, pour passer d'un à deux.

Notre organisation encourage le gouvernement à inclure un amendement de l'article 14 de la Loi maritime du Canada dans le projet de loi C-33 qui inclurait un représentant syndical dans les ports.

Les conseils d'administration des administrations portuaires favorisent les affaires. Par exemple, le conseil d'administration de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser est fortement composé de directeurs ayant des intérêts commerciaux. Catherine McLay est l'ancienne dirigeante principale des finances de TransLink et une ancienne cadre supérieure de Canfor et de Howe Sound Pulp and Paper. James Belsheim est le président actuel de la Coal Export Terminal Operators Association, l'ancien président de Neptune Terminals dans la région métropolitaine de Vancouver et l'ancien directeur de la BCMEA. Bruce Chan est le directeur de BC Ferries et de Kinetrex Energy. Il a occupé des postes de direction pendant près de 20 ans au sein de Teekay Corporation, l'une des plus grandes entreprises d'énergie, de transport, de stockage et de production dans le secteur maritime au monde. Craig Munroe est un avocat spécialisé dans le droit du travail qui représente les intérêts des employeurs. Son cabinet représente des utilisateurs portuaires, dont les terminaux charbonniers Westshore Terminals à Vancouver et Trigon Pacific Terminals à Prince Rupert. Mike Corrigan est le PDG d'Interferry Incorporated, une association commerciale mondiale représentant les employeurs du secteur des traversiers. Il est l'ancien PDG de BC Ferries et un ancien cadre supérieur de Westcoast Energy.

Le fait d'exiger que le conseil d'administration d'une administration portuaire comprenne un représentant syndical permettrait aux travailleurs de se faire entendre, ce qui réduira les risques de conflits futurs, tels que celui survenu dans le cadre de l'expansion du terminal de Roberts Bank dans le port de Vancouver.

Les administrations portuaires de la côte Ouest des États-Unis comptent des représentants des travailleurs portuaires au sein de leur conseil d'administration, et elles fonctionnent très bien. Au port de San Francisco, le conseil d'administration, composé de cinq commissaires, comprend Willie Adams, qui est le président international de notre organisation, et Gail Gilman, qui occupait autrefois un poste de PDG et qui a milité pour les droits des sans-abri et les entreprises sociales.

Au port de Los Angeles, le conseil d'administration, composé de cinq commissaires, comprend Diane Middleton, qui est une avocate spécialisée dans le droit du travail et une militante des droits des travailleurs, et Michael Muñoz, qui est un organisateur pour Teamsters et un militant au sein du Warehouse Worker Resource Center.

J'aimerais aussi parler de la reconnaissance des droits des travailleurs. L'inquiétude de notre organisation est fondée; il n'y a qu'à penser à la récente négociation collective qui a eu lieu sur la côte Ouest, où les intérêts économiques des ports sont en train d'éclipser le droit fondamental des travailleurs aux libres négociations collectives.

Nous sommes d'autant plus inquiets qu'il est question dans le projet de loi C-33 d'ajouter la résilience des chaînes d'approvisionnement aux objectifs de la Loi maritime du Canada. Les chaînes d'approvisionnement sont importantes pour le commerce, certes, mais leur intérêt économique ne peut pas l'emporter sur les libres négociations collectives, que la Cour suprême du Canada a reconnues comme une liberté fondamentale protégée par l'article 2(d) de la Charte des droits et libertés.

Si on amende le projet de loi C-33 pour reconnaître le rôle des chaînes d'approvisionnement à titre d'objectif de la Loi maritime du Canada, nous estimons que la LMC devrait aussi inclure comme objectif la reconnaissance des libres négociations collectives. Le

Code canadien du travail énonce l'objectif suivant dans le préambule de la partie 1 :

[...] qu'il est depuis longtemps dans la tradition canadienne que la législation et la politique du travail soient conçues de façon à favoriser le bien-être de tous par l'encouragement de la pratique des libres négociations collectives et du règlement positif des différends;

S'il incluait le même libellé dans la Loi maritime du Canada, le Parlement démontrerait qu'il n'a pas l'intention de favoriser les intérêts commerciaux au détriment des droits fondamentaux.

En conclusion, les organisations syndicales font partie intégrante de la sécurité portuaire. Le Parlement doit amender le projet de loi C-33 pour veiller à ce que les ports soient gouvernés en tenant compte des intérêts des travailleurs pour maintenir une certaine cohérence avec ses obligations internationales telles que les codes de sécurité portuaires de l'OIT et de l'OMI, la Charte des droits et libertés et les mesures législatives en matière de sécurité.

• (1740)

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Ashton. Vous avez fini juste à temps, chose que nous apprécions toujours au Comité.

[Français]

Monsieur Murray, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Michel Murray (conseiller syndical, Syndicat des débardeurs, section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique):** Merci, monsieur le président. Je remercie les membres du Comité de nous recevoir aujourd'hui.

Je fais complètement nôtres les propos de mon collègue M. Robert Ashton.

Je représente le Syndicat des débardeurs du port de Montréal, soit tout près de 1 400 hommes et femmes qui exercent le métier du débardage au port de Montréal. Nos préoccupations ont déjà été soulevées dans le cadre de questions précédant notre arrivée ici, mais je vais quand même les souligner.

Nos plus grandes inquiétudes touchaient la Loi sur la sûreté du transport maritime et certains articles que le projet de loi vise à y ajouter pour octroyer de nouveaux pouvoirs au ministre des Transports. Il s'agit du paragraphe 6.1(1) sur les arrêtés d'urgence, à la page 38 du projet de loi, et du paragraphe 17.4(1) sur les injonctions d'urgence, à la page 44. Nous nous demandions si ces nouveaux pouvoirs concernant les injonctions d'urgence et les arrêtés d'urgence pourraient contrevenir à la Charte canadienne des droits et libertés, plus précisément à l'article 2, puisque cela toucherait la liberté d'association des syndicats et le droit de grève qui en découle, comme mon ami M. Ashton l'a dit. Ce droit est reconnu comme étant essentiel aux syndicats pour négocier avec les employeurs sur un pied d'égalité tous les quatre ou cinq ans.

Tantôt, en répondant à une question de M. Barsalou-Duval, M. Bijimine a dit que ces dispositions ne toucheraient pas le droit de grève ni le pouvoir de négociation des syndicats. Il y a aussi une dame qui a dit que ces dispositions visaient à donner de plus grands pouvoirs au ministre dans des circonstances exceptionnelles comme la pandémie de la COVID-19. Toutefois, ce n'est pas ce qui est écrit dans le projet de loi, qui ne fait pas allusion à la COVID-19. Par conséquent, je vous soumets bien respectueusement que ces pouvoirs ne se limiteraient pas à de telles circonstances.

Si l'octroi de tels pouvoirs ne fait pas abstraction de la Charte et de la liberté d'association des syndicats, qu'il ne contrevient pas au Code canadien du travail ni aux droits que celui-ci reconnaît tant aux employeurs qu'aux syndicats, et qu'il ne contrevient pas non plus aux traités internationaux que le Canada a signés, le projet de loi devrait le mentionner. Ces dispositions ne doivent pas toucher la Charte ni le Code, et elles ne doivent pas contrevenir aux traités internationaux qui ont été signés par le Canada dans le passé. La convention sur la liberté syndicale de l'Organisation internationale du travail a été adoptée en 1948 et a été ratifiée par le Canada en 1972, et l'organe de contrôle de l'application de cette convention internationale précise que les ports ne sont pas des services essentiels. Si on ne veut pas toucher à notre droit de grève, le projet de loi devrait en faire mention.

Finalement, je veux vous faire part, encore une fois, de nos préoccupations concernant la nomination par le ministre du président d'une administration portuaire. L'Administration portuaire de Montréal et notre patron, qui est l'Association des employeurs maritimes, sont copains-copains. Quand l'Association entame un recours pour retarder le processus de négociation ou le moment où nous avons le droit de déclencher la grève en vertu du Code canadien du travail, l'Administration portuaire et elle sont comme cul et chemise. Elles sont représentées par le même cabinet d'avocats, qui lutte contre le Syndicat des débardeurs pour nous enlever des droits.

Quand je vois que le ministre pourrait nommer directement le président ou la présidente d'une administration portuaire, je suis donc préoccupé. En effet, ce serait une nomination « politique » qui interférerait avec nos relations de travail, puisque l'Administration portuaire de Montréal s'ingère dans nos relations de travail avec notre association patronale. Par conséquent, j'ai des inquiétudes quant à cette éventualité.

Merci de m'avoir écouté. Je suis prêt à répondre à toutes vos questions avec M. Ashton.

• (1745)

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

Malheureusement, chers collègues, M. Crabtree n'est pas présent.

[Traduction]

M. Crabtree ne s'est pas présenté pour témoigner aujourd'hui.

Nous allons donc passer immédiatement au premier tour de questions. Le premier tour de six minutes va à M. Strahl.

Vous avez la parole, monsieur Strahl. Vous disposez de six minutes, monsieur.

**M. Mark Strahl:** Je crois qu'il vaudrait mieux céder la parole à M. Muys.

**Le président:** D'accord.

Je vous cède la parole, monsieur Muys. Vous disposez de six minutes.

**M. Dan Muys:** Bon sang, c'est la troisième fois de suite. Que se passe-t-il?

Vous avez dit que le poste de président, désormais nommé par le ministre, est une nomination politique. Quel type de nomination serait préférable pour ce poste, selon vous? Préconiserez-vous le modèle existant ou un autre modèle?

[Français]

**M. Michel Murray:** Pour les nominations à la tête des administrations portuaires, je ne veux pas proposer une façon de faire en particulier. Je veux juste rappeler qu'une nomination politique pourrait avoir des conséquences pour les associations syndicales comme la nôtre. À partir du moment où une personne est nommée par le ministre, elle lui devient un peu redevable des actions qu'elle pose dans le contexte des relations de travail.

Je vais vous donner un exemple. Dominic Taddeo a œuvré pendant près de 30 ans au Port de Montréal comme président-directeur général. Il était bon vendeur et se promenait partout sur la planète pour attirer de nouveaux clients au port de Montréal. Il n'avait pas été nommé par le ministre, mais faisait pourtant un travail absolument fantastique.

Je ne crois donc pas qu'une nomination politique aidera les relations de travail. Au contraire, cela va crispier tout le monde davantage, à mon humble avis.

• (1750)

[Traduction]

**M. Dan Muys:** Ce que j'entends, c'est que ce n'est pas seulement une question de relations de travail, mais peut-être aussi d'efficacité générale du poste de président, c'est-à-dire que si cette personne a été nommée par le politique, il se pourrait qu'elle ait des intérêts divergents et qu'elle ne veille donc pas aux intérêts du port dans son ensemble.

[Français]

**M. Michel Murray:** Je suis plutôt d'accord sur cela, effectivement.

Je ferais un lien avec ce que je vous ai dit tantôt au sujet de l'encadrement des pouvoirs octroyés au ministre. Tantôt, M. Bijimine nous a dit que le projet de loi n'enfreignait pas le droit de grève ni la liberté d'association des travailleurs portuaires. Cependant, ce n'est pas écrit dans le projet de loi. Si ce n'est pas écrit, imaginez si personne ne réagissait à ces dispositions et que M. Barsalou-Duval n'avait pas posé ses questions sur la nomination du président par le ministre et sur les pouvoirs octroyés aux administrations portuaires. En effet, le ministre pourrait même déléguer des pouvoirs à une administration portuaire, selon ce que j'ai lu dans un des articles du projet de loi.

C'est quand même assez préoccupant pour nous, dans le cadre de nos relations de travail avec les associations patronales.

[Traduction]

**M. Dan Muys:** Vous avez énoncé un certain nombre de lacunes dans le projet de loi C-33 au cours de votre témoignage. Pensez-vous que le projet de loi C-33 est fondamentalement lacunaire?

J'aimerais vous entendre tous les deux à ce sujet.

[Français]

**M. Michel Murray:** Je n'irais pas jusque là, non. Je suis ici pour vous faire part de nos inquiétudes en matière de relations de travail en lien avec l'effet des pouvoirs que donnerait le projet de loi au ministre sur nos droits d'association reconnus par la Charte canadienne des droits et libertés et sur le droit à des moyens de pression économique qui en découle et qui a été reconnu, comme le disait Robert Ashton, par l'arrêt Saskatchewan de la Cour suprême du Canada. Ce sont nos seules préoccupations.

Dans le projet de loi, y a-t-il d'autres éléments qui vont servir la chaîne logistique, le secteur ferroviaire ou les douanes? J'imagine que oui. Cependant, je ne suis pas la meilleure personne pour vous dire s'il s'agit ou non d'un bon projet de loi. Je suis seulement venu vous faire part de nos inquiétudes à nous.

[Traduction]

**M. Dan Muys:** D'accord, donc vous ne souhaitez pas vous prononcer sur ce qui est bon ou non dans le projet de loi.

Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Ashton?

**M. Robert Ashton:** Je fais écho aux propos de mon collègue à ce sujet.

Dans le contexte des administrations portuaires de la Colombie-Britannique — je ne mettrai pas de mots dans la bouche de mon camarade — il faut se pencher sur les conseils d'administration. S'il n'y a pas de représentation syndicale ou communautaire au sein des conseils d'administration des administrations portuaires, comment peut-on espérer l'implication de ces milieux dans les nouveaux projets? Le RBT2 aurait pu être réalisé de manière totalement différente. Ce terminal n'est pas nécessaire et il va créer plus de problèmes dans la chaîne d'approvisionnement qu'il n'en réglera. Malgré cela, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et le gouvernement fédéral continuent de militer pour ce projet.

**M. Dan Muys:** Pour poursuivre là-dessus — je ne parle pas seulement du Port de Vancouver, mais des ports en général au pays — diriez-vous que la composition actuelle des conseils... Y a-t-il de bons exemples? Sinon, quelles sont les lacunes?

**M. Robert Ashton:** Je ne peux que parler des ports en Colombie-Britannique. Les conseils d'administration des administrations portuaires n'ont aucune représentation syndicale ou communautaire. On défend les intérêts des grandes entreprises autour de la table; ce sont des nominations politiques.

D'autre part, j'ai constaté que des députés ici présents n'avaient pas obtenu de réponse à leurs questions sur les limites des pouvoirs du ministre.

Ma crainte — et je crois qu'il en va de même pour mon confrère — est que le ministre puisse dire: « vous n'avez pas le droit de déclencher une grève. Vous n'avez pas le droit d'utiliser vos droits fondamentaux garantis par la Charte pour défendre vos travailleurs et défendre leurs droits et leurs désirs dans leur vie quotidienne. » Cela m'effraie au plus haut point.

**M. Dan Muys:** Le projet de loi C-33 donne trop de pouvoir au ministre.

• (1755)

**M. Robert Ashton:** Ce pourrait être un peu vague.

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

Merci, monsieur Ashton.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Murray.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à Mme Murray.

Vous avez la parole, madame Murray. Vous disposez de six minutes.

**L'hon. Joyce Murray:** Merci beaucoup.

Je vous remercie d'être parmi nous pour nous faire part de vos réflexions.

J'aimerais tout d'abord parler des changements prévus dans le projet de loi afin d'interdire l'interférence indisciplinée dans les installations ferroviaires, ce qui comprend les comportements indisciplinés envers les cheminots. Je me souviens encore de la décision d'avaliser la construction d'un pipeline sans la permission des chefs héréditaires de la nation revendiquant le territoire concerné. Cela a mené à des blocus ferroviaires qui ont interrompu le trafic ferroviaire dans une bonne partie du pays. Je crois même qu'il y a eu des feux sur les voies ferrées.

Ces conflits affectant les installations ferroviaires peuvent sembler distincts, mais quels effets ont-ils sur vos membres? Considérez-vous que les changements prévus dans le projet de loi pour interdire cela sauront les protéger adéquatement?

[Français]

**M. Michel Murray:** Je me souviens des événements auxquels vous faites référence, madame Murray. Au port de Montréal, les effets ont été assez minimes. À ma connaissance, il n'y a pas eu de trains qui ont été dans l'impossibilité d'avoir accès aux quais, à l'époque, mais je vous dis cela de mémoire. Les effets sur le chemin de fer du port de Montréal ont été assez minimes.

[Traduction]

**M. Robert Ashton:** J'ai une opinion là-dessus.

Il faut trouver un juste équilibre à cet égard. Il est absolument essentiel de protéger les travailleurs, ainsi que leur santé, leur sécurité et leur capacité à faire leur travail. C'est ce que je ressens pour l'ensemble des travailleurs au pays.

Cela dit, il faut comprendre une chose avec ce type de libellé. À mon humble avis, tout Canadien a le droit de protester contre une entreprise ou notre gouvernement s'il le juge bon, tant qu'il le fait en respectant les lois du pays. Si on restreint le droit d'un individu de protester, on restreint le droit des Canadiens d'exprimer leurs opinions. Si une telle situation met les travailleurs dans une situation dangereuse, cela dit, il faut bien sûr rectifier le tir.

Les manifestants Wet'suwet'en ont fait ce qui leur semblait juste pour protéger leurs terres. S'ils ne mettent pas la vie des travailleurs en danger, comment le gouvernement pourrait-il leur interdire de manifester? Qui serait-il pour dire qu'un individu ne peut pas protester contre quelque chose de mal?

Voilà l'essence du projet de loi. On dit: « Vous n'avez plus voix au chapitre, nous allons vous retirer le droit d'expression que vous aviez en tant que Canadien. » Nous devons tous comprendre l'essentiel: il est question du gagne-pain de ces travailleurs.

**L'hon. Joyce Murray:** Il faut trouver un équilibre. J'essayais de savoir ce que vous en pensiez, mais puisque le temps me manque, je vais passer à une autre question.

Ma prochaine question porte sur le système de transport des marchandises dangereuses. Certains s'en sont inquiétés par le passé, notamment dans la région métropolitaine de Vancouver, comme à Surrey et White Rock. Le projet de loi C-33 comprend des changements au système, dont des pénalités.

Approuvez-vous ces changements? Qu'en est-il de vos membres? Pensez-vous qu'il faudrait changer autre chose?

• (1800)

**M. Robert Ashton:** Si vous parlez du transport de marchandises dangereuses par voie ferroviaire, je ne saurais vous répondre.

[Français]

**M. Michel Murray:** Nous ne représentons pas non plus les cheminots. Cependant, je sais qu'une représentante de ces travailleurs viendra devant ce comité d'ici la fin octobre.

[Traduction]

**L'hon. Joyce Murray:** Je suis surprise d'entendre cela. Vous représentez des travailleurs portuaires, et ces marchandises passent habituellement par les ports avant d'aller ailleurs.

Je pourrais dire que j'entends que les changements...

**M. Michel Murray:** Les débardeurs et les cheminots ne sont pas représentés par le même syndicat. Votre comité va recevoir un syndicat qui représente les cheminots.

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

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui. Je vais commencer tout de suite par le sujet pour lequel ils sont ici et qui leur tient le plus à cœur, soit la question du droit de grève des travailleurs et de la liberté d'association.

J'ai senti de la part des représentants de Transports Canada une volonté de rassurer les gens sur le fait que le projet de loi n'aurait pas de répercussions sur ces droits. Toutefois, quand on lit ses dispositions, on constate que beaucoup de pouvoirs sont conférés au ministre. Par conséquent, on se demande comment ce sera interprété et appliqué dans la réalité, car on prétexte parfois l'urgence ou une situation particulière pour agir, et on trouve toutes sortes de prétextes pour finalement aller un peu plus loin que ce qui avait été prévu au départ.

Monsieur Murray, vous avez parlé d'inscrire dans le projet de loi que, nonobstant ce qui y est inclus, le droit de grève et la liberté d'association des travailleurs ne devraient pas être compromis. Est-ce qu'un amendement ou un ajout au projet de loi apaiserait vos craintes sur ce point précis?

**M. Michel Murray:** Le parrain du projet de loi est venu nous le dire tantôt. Si cela ne touche pas le droit de grève ni la liberté d'association et de négociation, cela respecte la Charte canadienne des droits et libertés. L'alinéa 2d) de la Charte ne doit pas être annulé par les nouveaux pouvoirs conférés au ministre ou par le projet de loi. Le Code canadien du travail comprend des dispositions bien précises concernant le droit de grève des travailleurs ou le droit de lock-out de l'employeur. Des traités internationaux ont été signés par le Canada reconnaissant le droit des syndicats d'exercer des pressions économiques. De plus, comme je le rappelais, l'organe de contrôle de la convention internationale que le Canada a signée n'a pas reconnu les ports, les transports publics et autres comme des services essentiels.

Il y a un organisme qui s'occupe de ce qui a trait aux services essentiels et ce n'est ni Transports Canada ni Emploi et Développement social Canada. Il s'agit du Conseil canadien des relations industrielles. Ce dernier détermine les dangers imminents et graves

pour la population canadienne. C'est la spécialité de ce tribunal administratif.

C'est la deuxième fois que je témoigne devant un comité parlementaire en lien avec un projet de loi. La première fois, c'était en 1995, sur les modifications au Code canadien du travail donnant suite au rapport Sims. Cela trahit un peu mon âge. Ce projet était piloté par l'honorable Alfonso Gagliano, qui était un ami des débardeurs du port de Montréal et qu'on aimait bien. Nous sommes à la recherche de témoignages pour connaître l'intention du législateur en 1995. Le fait de préciser dans le projet de loi actuel que ce dernier ne touche pas au droit de grève ni à la liberté d'association pourrait effectivement nous rassurer et éviterait en même temps d'avoir à se poser des questions dans 10 ou 15 ans sur l'intention du législateur.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci beaucoup de votre réponse très complète à ma question.

Je ne sais pas combien de temps il me reste, monsieur le président.

**Le président:** Il vous reste trois minutes.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci.

Monsieur Murray, ma prochaine question concerne la façon dont la nomination du président du conseil d'administration d'un port devrait se faire. Dans le projet de loi, nous voyons que le gouvernement voudrait prendre le contrôle des conseils d'administration de tous les ports au Canada en nommant leur président. Quand je vois cela, je m'interroge.

Je pense que tout le monde ici a soulevé la question de la politisation du poste. À mon sens, une personne nommée est redevable, d'abord et avant tout, à la personne qui l'a nommée. Ainsi, une personne nommée par le ministre devient, d'abord et avant tout, redevable au ministre. Je me demande donc quelle serait l'autorité morale d'un tel individu. Nous savons qu'il y a une chaîne hiérarchique dans toute organisation et il me semble que le bon fonctionnement d'une organisation repose aussi sur l'autorité morale. Si on a confiance que la personne en poste est la bonne, et qu'elle l'est pour les bonnes raisons, il sera plus facile de travailler avec elle que si on a l'impression que cette personne est simplement le porte-parole ou le faire-valoir du gouvernement en place.

Est-ce que je me trompe?

• (1805)

**M. Michel Murray:** Au risque de me répéter, j'ai connu des époques où c'était le conseil d'administration qui désignait son président ou sa présidente. Il n'y avait pas de nomination politique. Cela a fait que, pendant une longue période, le port de Montréal a été bien servi par des gens qui voulaient que le port de Montréal soit compétitif. Les employés syndiqués étaient impliqués dans le processus, et nous étions invités à participer à des rencontres internationales où nous allions chercher des clients. À l'évidence, une nomination politique viendrait teinter nos relations de travail, qui sont déjà parfois difficiles dans l'industrie maritime.



En effet, il faut se rappeler que nous ne négocions pas avec les compagnies maritimes. Nous négocions avec une association patronale qui est désignée par les compagnies maritimes pour négocier avec nous. Nous avons déjà du mal à nous entendre avec eux. Si, en plus, le ministre peut nommer le président de l'administration portuaire, qui n'est pas notre employeur, mais qui vient parfois s'ingérer dans nos relations de travail, cela nous inquiète quand même un peu.

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

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à M. Bachrach.

Vous avez la parole, monsieur Bachrach. Vous disposez de six minutes.

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

J'aimerais remercier nos deux témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

J'aimerais commencer par des questions somme toute générales. D'après ce que j'ai compris des discussions qui ont eu lieu en amont de ce projet de loi, il existe une certaine tension à propos des ports et des administrations portuaires au Canada.

Lorsque je m'entretiens avec les administrations portuaires, j'ai l'impression qu'elles sont à la recherche d'une plus grande indépendance. Elles veulent avoir la souplesse et la liberté nécessaires pour compétitionner à l'échelle internationale et souhaitent agir davantage comme des entreprises privées. J'entends par là qu'elles veulent pouvoir emprunter de l'argent plus facilement et faire des investissements stratégiques rapidement pour pouvoir compétitionner à l'échelle internationale. Cela se comprend, selon moi.

Du côté du gouvernement et du ministre, j'ai l'impression que le projet de loi est axé sur la reddition de comptes publique. On veut réduire l'indépendance commerciale des administrations portuaires et des ports pour qu'ils rendent davantage de comptes au public et au gouvernement, surtout au sortir de la pandémie et compte tenu de tous les défis liés à la chaîne d'approvisionnement des dernières années.

Seriez-vous pour l'idée d'instaurer une plus grande reddition de comptes publique et ministérielle, si tel est l'objectif du projet de loi?

Ma question s'adresse à vous deux, en espérant que vous saurez y répondre brièvement afin que je puisse poser mes neuf autres questions.

**M. Robert Ashton:** Bien sûr, si c'est fait correctement, mais le fait d'ajouter deux, trois ou cinq sièges au conseil d'administration d'une administration portuaire n'incite pas à une meilleure reddition de comptes publique si les sièges sont comblés par les divers papiers de gouvernement, parce que le conseil d'administration ne rend de comptes à personne. En revanche, si un représentant de mon syndicat, de celui de mon camarade ou de l'AID siègeait au conseil d'administration de ces administrations portuaires, le public serait représenté. Nous sommes le public. Le public nous demanderait des comptes. Cela permettrait de ramener la reddition de comptes publique dans les conseils d'administration. La reddition de comptes publique ne consiste pas à organiser une réunion par mois avec des gens qui sont installés dans leur tour d'ivoire.

[Français]

**M. Taylor Bachrach:** Merci.

Monsieur Murray, vous avez la parole.

**M. Michel Murray:** J'abonde dans le même sens que mon confrère M. Ashton.

Je vais revenir sur ce qu'il disait sur la présence de représentants syndicaux au conseil d'administration des administrations portuaires. La modification précédant celle-ci a fait qu'on a chassé les représentants syndicaux qui siégeaient déjà au conseil d'administration des administrations portuaires. On a eu chez nous un débardeur qui a siégé pendant environ 15 ans à ce conseil d'administration. Cela faisait peut-être que les parties étaient capables de mieux se parler.

Je réaffirme que le fait qu'une administration portuaire relève du gouvernement en place me pose un peu problème. Ce n'est pas un secret que les gouvernements changent à l'occasion, même si parfois un gouvernement peut durer dans le temps. À un moment donné, il y a des changements de gouvernement et on relance la roue des nominations politiques et des gens qui vont venir siéger aux conseils d'administration au nom du nouveau gouvernement.

On se demande si c'est vraiment souhaitable pour l'administration portuaire avec tout ce que cela implique. L'administration portuaire fait la promotion de son port, elle gère ses infrastructures et elle les loue aux navires qui accostent au port. C'est un travail qui fait que le port de Montréal ou celui de Vancouver est attractif. On ne voit pas ce que les nominations politiques viennent faire dans tout cela.

• (1810)

[Traduction]

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur Murray.

Monsieur Ashton, nous avons entre autres parlé des dispositions d'urgence qui permettraient essentiellement au ministre de faire ce qu'il ou elle estime nécessaire lorsque la chaîne d'approvisionnement est en péril. Le libellé est assez vague. Je l'ai lu plus tôt pendant la séance. Je crois que certains s'inquiètent à juste titre qu'on utilise ces pouvoirs de façon inappropriée dans un contexte de négociation collective ou d'action syndicale.

Pensez-vous que ce problème puisse être résolu par un simple amendement créant une exemption claire pour les actions syndicales, ou qu'il faille envisager une révision plus approfondie?

**M. Robert Ashton:** Si le langage est clair et simple, et qu'un profane comme moi peut le comprendre, et qu'on ajoutait ceci: « ces mesures ne visent pas les relations de travail », « elles ne visent pas les conventions collectives », « nos droits issus de la Charte sont protégés et le gouvernement ne se mêlera pas des conventions collectives », alors je dirais oui.

**M. Taylor Bachrach:** D'accord. Ma dernière question est très simple. Nous avons discuté de la nomination des directeurs aux conseils des administrations portuaires.

Monsieur Murray, vous avez exprimé vos préoccupations quant au changement de gouvernement et au changement de directeurs qui peut en résulter. Nous nous centrons sur la nomination du président du conseil. Il semble qu'il y ait deux possibilités: la nomination par les autres directeurs du conseil et l'option qui a été présentée dans le projet de loi, soit la nomination par le ministre. À titre de précision, vous préférez la première option.

Nous pourrions peut-être entendre M. Ashton et M. Murray sur le sujet.

**Le président:** Est-ce qu'ils peuvent répondre en 10 secondes chacun, s'il vous plaît?

[Français]

**M. Michel Murray:** Je préfère la nomination par le groupe plutôt que la nomination par le ministre.

[Traduction]

**M. Taylor Bachrach:** D'accord.

Allez-y, monsieur Ashton.

**M. Robert Ashton:** Je suis ouvert à la démocratie. Si vous voulez un président, il faut l'élire. Il faut qu'une personne comme moi ou qu'une personne qui représente une autre partie puisse proposer sa candidature pour être élue président du conseil d'administration.

**Le président:** Merci, monsieur Ashton et monsieur Murray.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à notre deuxième et dernière série de questions. M. Strahl est notre premier intervenant.

Monsieur Strahl, vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

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

Après le discours préliminaire de M. Ashton, je suis allé voir quels étaient les membres du conseil de l'administration portuaire Vancouver Fraser. Il compte un autre Britanno-Colombien notoire, Ken Georgetti. Il a été président du Congrès du travail du Canada pendant 15 ans et président de la Fédération des travailleurs de la Colombie-Britannique. Il a grandement amélioré les conditions des travailleurs. Les Britanno-Colombiens connaissent bien Ken Georgetti. C'est un nom légendaire dans le mouvement syndical de la province et du pays.

Il est évident qu'il n'y a pas un manque de représentation des travailleurs. Je ne crois pas que M. Georgetti oubliera de défendre les travailleurs simplement parce qu'il n'est pas membre actif d'un syndicat de travailleurs portuaires.

C'est ce qui me préoccupe. Il n'y a rien qui empêche un gouvernement de nommer des gens qui ont une expérience du milieu syndical. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a recommandé la candidature de M. Georgetti et il a été nommé en 2021. La question a trait aux membres actifs d'un syndicat ou des usagers des ports. Est-ce que le président de Viterra devrait pouvoir siéger au conseil d'administration? La réponse est non, parce qu'il serait évidemment en situation de conflit d'intérêts en raison de sa participation active dans les activités portuaires.

Si l'enjeu n'est pas la représentation syndicale — je répète que Ken Georgetti défendra les travailleurs devant le conseil —, est-ce qu'il s'agit plutôt de la participation active aux activités portuaires quotidiennes? N'est-ce pas là la grande préoccupation? Croyez-vous que les représentants des travailleurs ou des entreprises pourraient siéger au conseil d'administration sans qu'il y ait conflit d'intérêts?

• (1815)

**M. Robert Ashton:** Je vais répondre à vos deux affirmations.

Ken Georgetti a une grande expérience du mouvement syndical. Personne ne peut lui enlever cela. Il a réalisé de grandes choses pour les travailleurs du pays et de ma province, la Colombie-Bri-

tannique. Toutefois, il ne représente pas les travailleurs du port de Vancouver. Il était en faveur du projet RBT2, qui pourrait entraîner la suppression la moitié des postes au port de Vancouver. Ce n'est pas ce que ferait un représentant syndical. Les représentants syndicaux se battent pour que les travailleurs gardent leur emploi. C'est leur rôle.

Vous vous demandez si la participation d'un employeur du port de Vancouver ou d'un travailleur actif comme moi au conseil d'administration du port de Vancouver représente un conflit d'intérêts. La réponse simple à votre question est non. L'autorité portuaire n'est pas uniquement responsable de la construction des terminaux; elle gère de nombreux autres projets.

Selon la structure actuelle de l'autorité portuaire Vancouver Fraser... Elle était presque au dernier rang dans le rapport qui a été publié. Quelques-unes des autorités portuaires qui ont fait un peu mieux comptent des travailleurs actifs au sein de leurs conseils d'administration. Donc non, je ne crois pas que leur présence représente un conflit d'intérêts. Dans une telle situation, je m'attendrais à ce que le membre du conseil se retire.

**M. Mark Strahl:** Je comprends.

Vous avez parlé de l'été et des négociations syndicales très litigieuses.

Savez-vous si la solution proposée par le ministre du Travail a déjà été utilisée? Si vos membres n'avaient pas accepté ce contrat, est-ce que le négociateur aurait pu vous imposer un contrat à titre de recours juridique, ou dire que le refus de l'accepter constituerait le fondement d'une loi sur le retour au travail, en guise de menace?

Nous nous éloignons un peu du sujet, mais je sais que vous êtes un expert en la matière. Lorsque le ministre a imposé cette solution, aviez-vous l'impression qu'elle était légale?

**M. Robert Ashton:** Je ne vais pas entrer dans les détails légaux. Mes membres se sont exprimés haut et fort, et c'est tout ce qui compte pour moi. Ils ont dit non, parce qu'ils voulaient voter au sujet d'une convention collective ayant fait l'objet de négociations libres. La première a été refusée par mes membres, et ils ont toujours raison, point final.

Lorsque nous avons négocié librement les dernières modalités de règlement que nous avons présentées aux membres, ils les ont acceptées. Je répète que nos membres ont toujours raison.

Je ne vais pas entrer dans les détails juridiques; nous avons un avocat pour cela.

**M. Mark Strahl:** Combien me reste-t-il de temps, monsieur le président?

**Le président:** Il vous reste 30 secondes, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** J'aimerais vous poser une dernière question, alors.

Vous avez parlé du terminal 2 de Roberts Bank à plusieurs reprises. L'approbation se fait en deux temps. En premier lieu, on établit la masse terrestre et en deuxième lieu, on détermine ce qu'on en fait.

Est-ce que vous rejetez l'ensemble du projet? Croyez-vous plutôt que le port pourrait collaborer avec les travailleurs et d'autres pour accroître la masse terrestre et peut-être y établir quelque chose qui serait plus acceptable pour vos membres qu'un autre terminal à conteneurs automatisé?

• (1820)

**Le président:** Veuillez répondre rapidement, s'il vous plaît, monsieur Ashton.

**M. Robert Ashton:** En gros, l'autorité portuaire Vancouver Fraser a ignoré les environmentalistes et les groupes communautaires. Le système est déficient. Il ne doit pas être construit.

Si nous avions eu une voix au sein du conseil d'administration, nous aurions pu bien faire les choses, mais pourquoi mettre sur pied un projet qui causera plus de problèmes dans la chaîne d'approvisionnement et plus d'encombrement sur les voies ferrées alors que nous n'avons pas encore compris le problème actuel?

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

Merci, monsieur Strahl.

Nous allons maintenant entendre Mme Koutrakis.

[Français]

Madame Koutrakis, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie aussi nos amis qui témoignent ici cet après-midi.

Je crois qu'il est vraiment important de clarifier quelque chose, et que cela se retrouve dans le compte rendu: les grèves sont légales au Canada. L'adoption du projet de loi C-33 n'y changera rien. Nous avons déjà entendu la réponse de M. Bijimine, le représentant de Transports Canada. Je crois qu'il faut vraiment faire preuve de prudence et ne pas laisser passer une opinion qui n'est pas vraiment la bonne.

Messieurs Ashton et Murray, comment décririez-vous vos relations avec les administrations portuaires? Avez-vous l'impression que ces dernières sont à l'écoute des travailleurs ou avez-vous des difficultés à vous faire entendre? C'est en lien avec ce que j'ai dit au commencement. J'aimerais que vous m'aidiez à mieux comprendre.

**M. Michel Murray:** Vous faites référence aux relations de travail syndicat-patronat, puisque vous avez mentionné le droit de grève. Notre employeur est l'Association des employeurs maritimes, alors que celui de M. Ashton, à Vancouver, est la BC Maritime Employers Association.

Il y a déjà eu de bonnes relations de travail entre les parties, il y a 20 ou 30 ans. Depuis les deux dernières décennies, nous avons l'impression qu'il y a un mépris absolument incroyable de la part de l'association patronale envers les hommes et les femmes que nous représentons. Plusieurs recours juridiques ont été entamés. Les employeurs ont des moyens colossaux, soit des millions de dollars, qui représentent 15 à 25 fois le budget syndical.

Je dirais que les relations de travail sont difficiles. Il faut qu'il y ait une véritable réflexion, afin de choisir les bons acteurs qui doivent s'asseoir à la table de négociation. Quand les gens qui sont devant moi, à la table de négociation, sont uniquement porteurs des demandes syndicales et quand les vrais décideurs ne sont pas devant moi, cela retarde le processus et cela détériore les relations que nous avons.

Depuis environ deux décennies, les relations de travail sont très difficiles. Nous n'avons pas les véritables décideurs devant nous. Un jour, il va falloir que le ministre du Travail se penche sur le Code canadien du travail et l'obligation pour les compagnies maritimes de former une association patronale. Nous ne sommes jamais devant les véritables décideurs, mais devant des postiers d'un conseil d'administration qui n'est jamais assis devant nous. Pour notre part, nous sommes délégués par les débardeurs, hommes et femmes, pour les représenter à une table de négociation. C'est un des problèmes.

J'imagine que c'est la même chose du côté de M. Ashton. J'étais à Vancouver lors de la dernière grève. Un des problèmes était qu'aucune compagnie maritime n'était assise à la table de négociation, mais plutôt les membres de l'association patronale, qui sortent de l'université. Je n'ai rien contre les gens de l'université, comprenons-nous bien, mais les négociateurs sont des gens qui sortent de l'université et qui ne prennent aucune décision. Il faut qu'ils aillent voir le conseil d'administration et les compagnies maritimes pour faire entériner leurs décisions. Le processus est long, ce qui peut entraîner un peu de difficulté sur le plan des relations de travail.

[Traduction]

**Mme Annie Koutrakis:** Monsieur Ashton, je ne sais pas si vous voulez ajouter quelque chose. J'aimerais vous poser une autre question.

Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

**Le président:** Il vous reste une minute et 10 secondes.

**Mme Annie Koutrakis:** Vous pouvez commenter ces questions rapidement, monsieur Ashton, si vous le souhaitez.

**M. Robert Ashton:** La British Columbia Maritime Employers Association représente nos groupes d'employeurs. Elle n'est pas liée aux autorités portuaires de la Colombie-Britannique.

Nous avons quatre autorités portuaires en Colombie-Britannique, alors qu'il devrait n'y en avoir que trois, à mon avis. Ma relation avec la plus importante d'entre elles a été très difficile au cours des 10 dernières années, en raison des mesures qu'elle a prises à l'égard des syndicats. La relation avec l'autorité portuaire située au nord-est plutôt cordiale; nous nous entendons assez bien. C'est la même chose avec l'une des autorités portuaires de l'île de Vancouver. Je ne sais vraiment pas pourquoi il y a deux autorités portuaires sur l'île de Vancouver.

• (1825)

**Mme Annie Koutrakis:** Ma prochaine question porte sur le projet de loi.

Le projet de loi C-33 comprend quelques mesures pour faciliter la coordination et la logistique des ports du Canada. Croyez-vous que ces changements rendront le travail des employés plus facile ou qu'ils nuiront plutôt à la fluidité et à la résilience de notre chaîne d'approvisionnement?

**Le président:** Veuillez répondre en 15 secondes, s'il vous plaît.

**M. Robert Ashton:** Je ne vois pas comment ces mesures pourraient faciliter le travail au quotidien pour le moment.

Si vous souhaitez obtenir des données des sociétés membres de l'autorité portuaire, je vous souhaite bonne chance. Pourquoi les sociétés qui expédient le fret et qui exploitent les terminaux transmettraient-elles des données privées au gouvernement du Canada?

Je ne pourrais vous le dire. Je ne crois pas que cela va fonctionner.

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

[Français]

Merci, madame Koutrakis.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Monsieur Murray, j'aimerais d'abord revenir sur l'idée d'inclure des représentants des travailleurs à la table du conseil d'administration. Je trouve ce concept intéressant, car, même si cela ne correspond pas tout à fait à la culture d'ici, en Amérique du Nord, j'ai l'impression qu'il y a d'autres endroits dans le monde où cela se fait et où les entreprises ne font pas nécessairement faillite. Cela peut fonctionner.

Ensuite, je voudrais revenir sur un élément que vous avez soulevé tout à l'heure, sur lequel vous pourrez m'éclairer. Vous semblez dire qu'il est difficile d'avoir une discussion avec votre vrai employeur, puisque, comme membres, vous devez négocier avec l'Association des employeurs maritimes plutôt que directement avec l'Administration portuaire de Montréal. Existe-t-il un mécanisme qui vous permet de parler à l'administration portuaire, ou est-ce qu'on vous redirige toujours vers l'Association?

La présence de représentants au sein du conseil d'administration permettrait-elle au moins de faire valoir le point de vue des travailleurs plus directement auprès des décideurs, qui pourraient être plus au fait des réalités vécues par les travailleurs?

**M. Michel Murray:** D'abord, je dois préciser que l'administration portuaire et l'association patronale sont deux entités distinctes. Par contre, comme je le disais un peu plus tôt dans mon témoignage, quand il y a des recours juridiques contre le Syndicat des débardeurs, elles sont comme cul et chemise, elles sont copains-copains, elles sont représentées par le même cabinet d'avocats et elles prennent les mêmes moyens dilatoires. Elles nous l'ont fait la dernière fois pendant un an et demi devant le Tribunal administratif du travail.

Dans notre témoignage, nous disons que nous n'avons pas les vrais décideurs, les vrais payeurs, devant nous. Les vrais décideurs ne sont pas l'administration portuaire ni l'association patronale, ce sont les compagnies maritimes qui sont établies dans le port, comme Hapag-Lloyd, Maersk et MSC Canada. Celles-ci siègent au conseil d'administration et ce sont elles qui prennent véritablement les décisions quant aux paramètres d'une négociation ou au renouvellement d'une convention collective. Cependant, nous ne les avons jamais devant nous pour leur expliquer nos demandes syndicales et pour leur dire pourquoi nous pensons qu'une modification des horaires de travail pourrait avoir un effet positif sur la productivité. Nous avons plutôt devant nous un groupe de facteurs, qui viennent prendre nos messages pour aller les porter au conseil d'administration, auquel ils sont censés vendre nos demandes. C'est ridicule, comme système de négociation. Nous n'avons jamais les vrais décideurs devant nous.

Rien n'empêcherait ces compagnies de venir s'asseoir à la table pour dire qu'elles sont prêtes à entendre les idées du syndicat pour augmenter leur productivité. Nous avons certainement des idées pour que nos membres bénéficient d'une meilleure conciliation travail-famille. Des employés heureux auraient probablement un effet

positif sur la motivation et la productivité dans le port, mais nous ne sommes jamais capables de nous adresser à ces compagnies.

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

[Traduction]

Nous allons entendre notre dernier intervenant de la soirée, M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous disposez de deux minutes et demie. Allez-y.

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

Vos organisations ont fait part de leurs préoccupations quant à l'incidence possible de l'automatisation des ports sur les travailleurs. Je sais que c'est l'un des enjeux qui ont mené à la récente grève. C'est un enjeu de longue date, qui préoccupe de nombreux travailleurs portuaires.

De quelle façon, selon vous, la représentation syndicale au sein des conseils des administrations portuaires peut-elle contribuer de manière positive à la discussion sur l'automatisation et réduire des conséquences sur les débardeurs?

• (1830)

**M. Robert Ashton:** C'est assez simple. Je vais revenir... J'aime parler du projet RBT2. C'est mon sujet chouchou ces temps-ci, semble-t-il.

Au moment où l'on a présenté ce projet, les représentants syndicaux auraient pu expliquer leurs préoccupations au sujet de la perte d'emplois et proposer d'autres façons de faire des affaires, s'ils avaient eu une place au sein du conseil d'administration. Oui, les ports et les autorités portuaires doivent rendre l'environnement de travail plus vert. Je comprends cela, mais il n'est pas nécessaire d'avoir recours à des robots et de se débarrasser des travailleurs canadiens pour que les sociétés puissent faire des tonnes d'argent supplémentaire pour y arriver. Le projet RBT2 n'était pas nécessaire. Si nous avions eu une voix au conseil d'administration, il n'aurait pas été accepté.

[Français]

**M. Michel Murray:** L'automatisation est une préoccupation planétaire pour les représentants des femmes et des hommes débardeurs. C'est une préoccupation que tous les syndicats de débardeurs partout dans le monde doivent aborder.

Je continue de penser que certains croient que l'automatisation est une panacée et va révolutionner les vies. On disait la même chose quand j'avais 16 ans: j'arrêterais de travailler à 50 ans et une société de loisirs absolument extraordinaire s'offrirait à moi. Ce n'est pas arrivé.

Il faudrait regarder ce qui s'est passé ailleurs. Il y a eu des projets partout dans le monde, principalement en Europe, qui ont démontré que l'automatisation n'était pas une panacée et n'avait pas fait augmenter la résilience de la chaîne logistique ni la productivité.

Principalement à Montréal — j'imagine que c'est la même chose à Vancouver —, les gens sont beaucoup mieux servis par des employés dédiés à ce travail, qui sont bien formés et qui le font depuis des années. En ce qui me concerne, je dirais que l'automatisation n'est pas une panacée.

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

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Ashton. Nous vous sommes très reconnaissants pour le temps que vous nous avez accordé et pour votre témoignage.

Sur ce, nous allons mettre fin à la séance. Nous commencerons une autre séance avec la délégation du Royaume-Uni ensuite.

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>