



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

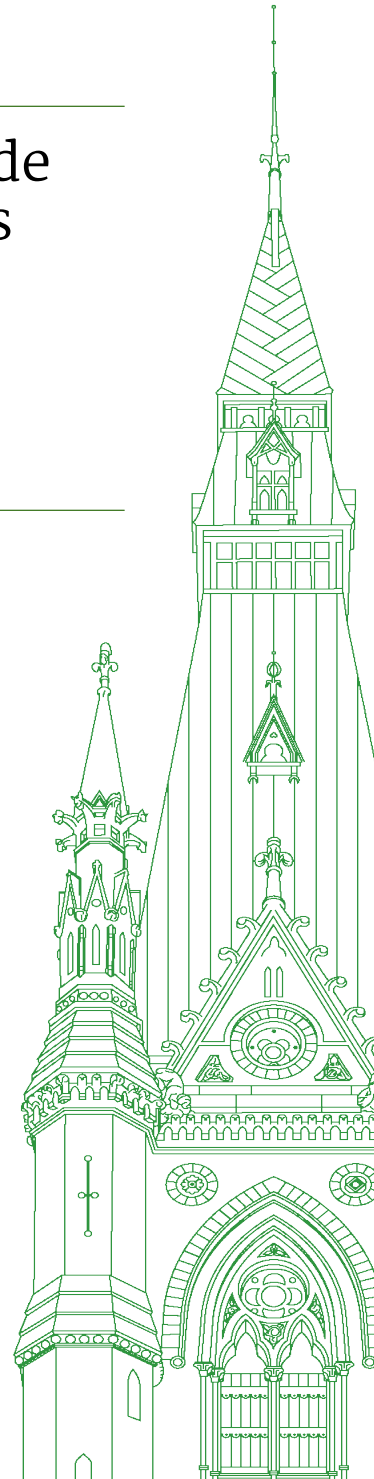
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 083

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le lundi 23 octobre 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le lundi 23 octobre 2023

• (1540)

[Traduction]

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

Bienvenue à la réunion n° 83 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 dans le cadre de son étude du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi.

Aujourd'hui la réunion se déroule sous format hybride, conformément au Règlement de la Chambre des communes. Les députés peuvent participer en personne dans la salle ou à distance avec l'application Zoom. Avant de commencer, j'informe le Comité que tous les témoins qui comparaissent virtuellement ont passé des tests de vérification du son dans l'intérêt de nos interprètes et que ces tests étaient satisfaisants.

Chers collègues, nous recevons aujourd'hui par vidéoconférence du BMI Group, Justus Veldman, associé directeur, de la Chamber of Shipping, Bonnie Gee, présidente, et de GCT Global Container Terminals Inc., Marko Dekovic, vice-président des Relations publiques. De la South Coast Ship Watch Alliance, nous accueillons M. Bruce McConchie, qui participe en personne.

Bienvenue à tous.

Nous allons commencer les observations liminaires avec vous, monsieur Veldman. Je vous laisse la parole. Vous avez cinq minutes. Allez-y.

M. Justus Veldman (associé directeur, BMI Group): Merci, monsieur le président et honorables membres du Comité.

Je m'appelle Justus Veldman. Je suis associé directeur du BMI Group, une société de mise en valeur immobilière spécialisée dans la réorientation de l'infrastructure industrielle. En tant que représentant du principal promoteur d'usines de papier en fin de vie de l'Ontario, qui compte d'importantes infrastructures ferroviaires et hydrauliques, c'est un honneur pour moi d'être invité à parler des amendements à ce projet de loi.

Dans les seuls ports de la région de Niagara, nous avons facilité l'investissement de plus de 430 millions de dollars et créé plus de 250 emplois permanents à temps plein. Avec notre dernière acquisition de 400 acres à Port Colborne, nous possédons et exploitons au total plus de 900 acres de terrains portuaires adjacents au canal

Welland. Grâce à notre partenariat avec l'administration portuaire de Hamilton-Oshawa, le corridor commercial des ports de Niagara figure parmi les cinq principaux du Canada.

Notre projet dans le Nord de l'Ontario, à Red Rock, une autre ancienne ville papetière qui abrite le port situé le plus au nord du lac Supérieur, comprend un partenariat à part entière avec les Premières Nations. Nous sommes sur le point de signer un protocole d'accord avec un important producteur de lithium, qui dépendra du développement de ce projet.

Il est dans notre intérêt de moderniser les opérations portuaires, de les sécuriser et de les rendre plus efficaces. Nous investissons massivement dans la réussite de nos projets et plaidons en faveur de la modernisation de la voie maritime du Saint-Laurent, en particulier de la section du canal Welland, afin de réaliser son plein potentiel en tant que moteur économique.

La structure existante avec laquelle nous travaillons ne nous permet pas de réaliser pleinement le potentiel de développement des régions dans lesquelles nous opérons et le nouveau trafic qu'il générerait. Les difficultés auxquelles nous continuons de faire face relativement à la voie maritime confirment la nécessité et l'urgence d'actualiser et de moderniser la structure du corridor du canal Welland et sa gestion. Ce corridor est important et doit être modernisé afin d'optimiser cet actif de Transports Canada. Ne vous y trompez pas: l'attention portée au corridor renforcera en fait la fluidité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Nous estimons que les efforts déployés pour renforcer les relations et la réconciliation avec les peuples autochtones constituent une évolution très positive.

Nous soulignons également les gains d'efficacité en matière d'inspection générés notamment grâce aux systèmes à distance et automatisés, mais ces derniers pourraient présenter leurs propres problèmes, que nous sommes prêts à tenter de résoudre pour permettre une circulation sûre, efficace et libre des marchandises.

Nous savons que le projet de loi prévoit d'étendre les pouvoirs ministériels et que la Charte des droits risque donc d'être contestée. Toutefois, compte tenu de l'examen effectué par le ministre de la Justice, nous sommes convaincus que ces pouvoirs bénéficieront à tous les Canadiens, qu'ils ne seront pas utilisés de manière excessive et qu'ils renforceront la sécurité du secteur de la chaîne d'approvisionnement.

Bien que le secteur soit largement axé sur les échanges entre l'Est et l'Ouest, nous estimons que le fait de relier les régions éloignées du Nord au Sud et la nécessité de relier les communautés isolées et éloignées et de développer le potentiel régional dans ces régions constituent des opportunités importantes, et nous vous encourageons à y réfléchir. Les mandats de développement économique et d'infrastructure prévus à cet effet contribueront de manière significative à la prospérité et à la sécurité du Nord.

Au nom du BMI Group, je vous remercie, monsieur le président et honorables membres du Comité, pour le temps et l'attention que vous m'avez accordés, et pour l'occasion qui m'a été donnée d'apporter ma contribution.

• (1545)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Veldman.

Madame Gee, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes pour présenter vos observations liminaires.

Mme Bonnie Gee (présidente, Chamber of Shipping): Je vous remercie, monsieur le président, de me donner l'occasion de comparaître une fois de plus devant le Comité.

La Chamber of Shipping représente les transporteurs maritimes, les expéditeurs et les prestataires de services qui assurent le transport des marchandises entre le Canada et les marchés étrangers.

Depuis l'introduction du projet de loi C-33 en novembre 2022, certains événements se sont produits dont il convient de tenir compte au regard de l'intention initiale du projet de loi. Il s'agit notamment de l'adoption du projet de loi C-47, de la Loi d'exécution du budget, de l'introduction du projet de loi C-52, et de la création du Bureau de la chaîne d'approvisionnement qui facilitera l'établissement d'une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement, comme l'a recommandé le groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement.

Le projet de loi C-47 modifie la Loi sur les transports au Canada, qui permet la collecte de renseignements auprès de tout utilisateur du réseau de transport national afin d'assurer l'efficacité et le bon fonctionnement de ce réseau. Le projet de loi C-52, présenté en juin de cette année, vise à apporter d'autres modifications à la Loi sur les transports au Canada, ainsi que la Loi maritime du Canada, afin d'améliorer la transparence et la responsabilisation dans la fixation des frais portuaires. Ces projets de loi, ainsi que le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, devraient être prioritaires et sont essentiels pour renforcer les ports du Canada en soutenant une stratégie des données cohérente et transparente qui améliorera la réactivité et la souplesse de la chaîne d'approvisionnement.

Nous sommes conscients que l'intention du projet de loi C-33 est d'améliorer la façon dont le gouvernement du Canada gère les perturbations, nous tenons à souligner que l'adoption d'une approche fragmentaire des amendements législatifs, sans stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement, pourrait avoir des conséquences imprévues et alourdir le fardeau administratif qui pèse sur nos membres.

Mes commentaires seront axés sur les amendements proposés à la Loi sur les douanes, à la Loi sur la sûreté du transport maritime et à la Loi maritime du Canada.

La Chamber of Shipping soutient les amendements proposés à la Loi sur les douanes, car nous comprenons la nécessité d'accélérer le mouvement des conteneurs identifiés en vue d'un deuxième examen

afin de répondre immédiatement aux risques potentiels pour la santé, la sécurité et la sûreté. Nous demandons instamment à l'Agence des services frontaliers du Canada d'adopter des technologies moins intrusives afin d'accélérer le processus d'examen et d'en réduire le coût. En tant qu'agence responsable de la sécurité publique, l'Agence des services frontaliers du Canada doit disposer de ressources suffisantes pour soutenir l'agrandissement des installations de conteneurs dans tout le Canada en temps opportun.

Un rapport publié le mois dernier par la Ville de Delta associe l'augmentation du trafic de conteneurs à la prolifération des drogues et des éléments de crime au sein des collectivités. Ce rapport souligne les préoccupations liées à la Loi sur la sûreté du transport maritime et à l'approche fragmentée des responsabilités en matière de sécurité portuaire. Les amendements à la Loi sur la sûreté du transport maritime qui figurent dans le projet de loi C-33 ne renforcent pas le cadre de sécurité et se concentrent plutôt sur l'élargissement du mandat de la loi pour inclure les risques directs et indirects pour la santé des personnes qui travaillent dans le système de transport maritime et octroyer des pouvoirs supplémentaires pour diriger les navires.

Il ne semble pas nécessaire d'élargir la Loi sur la sûreté du transport maritime pour réglementer des risques sanitaires qui sont déjà régis par la réglementation relative à la santé et à la sécurité au travail dans le secteur maritime. En outre, s'il est nécessaire d'émettre une directive d'urgence à l'égard d'un navire préoccupant pour des raisons de sécurité sanitaire, des pouvoirs existent au sein de l'Agence de santé publique du Canada en vertu de la Loi sur la quarantaine. L'intention et le résultat escompté du mandat élargi de la Loi sur la sûreté du transport maritime nécessitent davantage d'explications et de clarifications sur la manière dont un risque pour la santé serait évalué et défini dans le cadre de la loi.

Nous demeurons préoccupés par le chevauchement et le dédoublement des règlements et des pouvoirs, en particulier dans le secteur du transport maritime. Le Canada adopte une approche multiorganisme fondé sur un réseau de ministères, ce qui, du point de vue de l'industrie, est souvent source de confusion et d'inefficacité dans la prise de décision et l'orientation. Un pays bordé de trois océans doit disposer d'administrations maritimes dont les pouvoirs sont clairement délimités, capables d'éliminer les lacunes et la confusion en matière de sécurité maritime, de sûreté et de protection de l'environnement, et de renforcer la position mondiale du Canada en tant que nation commerçante.

Nous soutenons l'élargissement de l'objet de la Loi maritime du Canada dans les amendements proposés. Les autorités portuaires pourront ainsi garantir la sécurité et améliorer la résilience des chaînes d'approvisionnement d'une manière qui préserve la sécurité nationale et favorise une dynamique de concurrence saine.

L'objectif supplémentaire, qui est de permettre aux autorités portuaires de gérer le trafic, y compris le mouillage et l'amarrage, afin de promouvoir l'efficacité des chaînes d'approvisionnement, ne concerne que les navires transportant des produits d'importation. Précisons que les navires que l'on voit généralement au mouillage attendent l'arrivée de produits d'exportation canadiens et sont le symptôme d'une chaîne d'approvisionnement inefficace. La gestion directe des navires d'exportation n'a pas d'influence directe sur l'amélioration de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, mais ces navires sont souvent utilisés pour améliorer la fluidité des chaînes d'approvisionnement en acceptant des charges partielles.

D'autres amendements à la Loi maritime du Canada semblent répondre à des préoccupations de gouvernance qui ne concernent que le plus grand port du Canada et, par conséquent, les amendements proposés dans le projet de loi C-33 peuvent être plutôt onéreux pour les ports de plus petite taille. Le projet de loi n'aborde pas la variabilité de la taille, des opérations et de la capacité des ressources des administrations portuaires, et n'évalue pas la capacité de chaque autorité à remplir le mandat qui lui a été confié par la loi. Ces recommandations, ainsi que la suggestion d'examiner les complémentarités des ports régionaux, ont également été documentées dans le rapport « Ce que nous avons entendu » lors de l'examen de la modernisation des ports et n'ont pas été prises en compte dans le projet de loi C-33.

• (1550)

Dans l'Ouest du Canada, les recettes de 2022 des quatre autorités portuaires varient entre 4,8 millions et 305 millions de dollars. Le statut des 17 autorités portuaires existantes et des éventuelles nouvelles autorités portuaires devrait faire l'objet d'un examen.

Je vous remercie. Voilà qui conclut mes remarques. J'ai hâte de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Gee.

Nous passons maintenant à M. Dekovic.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes pour vos observations liminaires.

M. Marko Dekovic (vice-président, Relations publiques, GCT Global Container Terminals Inc.): Merci, monsieur le président.

Je remercie le Comité de m'avoir invité à comparaître devant lui.

Je suis le vice-président des Relations publiques de GCT Global Container Terminals, dont le siège social se trouve à Vancouver. Nous sommes le plus grand terminal à conteneurs du pays détenu majoritairement par des Canadiens, et nous sommes locataires de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Le projet de loi C-33 est né d'un concert de voix émanant du secteur privé, de syndicats et de communautés autochtones appelant le gouvernement à se pencher sur le fonctionnement de notre chaîne d'approvisionnement et, plus particulièrement, sur le réseau des administrations portuaires canadiennes. Depuis, le projet de loi C-52 a également été introduit. À certains égards, il répond mieux à certaines des lacunes du projet de loi C-33.

Aujourd'hui, mes commentaires porteront exclusivement sur les amendements proposés à la Loi maritime du Canada dans le cadre du projet de loi C-33.

Il est de la plus haute importance que tous les membres du Comité comprennent le fonctionnement actuel de notre système portuaire. Les entreprises du secteur privé exploitent des terminaux portuaires où sont traitées diverses marchandises, y compris des produits en vrac, des marchandises diverses, des conteneurs et des automobiles, pour n'en citer que quelques-unes. Elles assument tous les risques liés à l'investissement dans l'infrastructure des terminaux, à l'acquisition et à la fidélisation des clients, et à la gestion des fluctuations de l'économie. Ces entreprises privées sont les locataires des administrations portuaires, qui leur imposent des loyers (et les perçoivent) des frais croissants et des règlements, tout en assumant elles-mêmes des risques faibles ou inexistantes.

Alors que vous examinez et façonnez peut-être le projet de loi C-33, j'implore le Comité de se poser une question fondamentale: souhaitez-vous que les administrations portuaires fonctionnent comme des organes de gouvernance et de régulation supervisant la chaîne d'approvisionnement avec transparence, ou préférez-vous qu'elles restent telles qu'elles sont aujourd'hui, opérant de manière opaque comme des acteurs monopolistiques du quasi-marché générant des revenus pour eux-mêmes sans qu'elles doivent rendre des comptes?

Cette décision est cruciale, car elle déterminera la manière dont vous aborderez chaque aspect du projet de loi C-33.

Prenons par exemple la recommandation de modifier les limites d'emprunt des administrations portuaires. Le relèvement des plafonds d'emprunt des administrations portuaires ne stimule pas nécessairement l'investissement privé, mais peut au contraire le décourager. En effet, les administrations portuaires doivent rembourser ce qu'elles empruntent avec intérêts, et ce coût finit par retomber sur les épaules des opérateurs de terminaux, qui le répercutent à leur tour sur leurs clients, ce qui peut entraîner une inflation.

Les administrations portuaires devraient rarement avoir besoin d'emprunter si elles remplissent correctement leur mandat, qui est de faciliter le commerce et de faire croître le nombre de leurs locataires du secteur privé. Lorsque le secteur privé est assuré de son potentiel de croissance, il investit. Les administrations portuaires peuvent également utiliser les baux qu'ils signent avec les locataires pour les encourager à prendre plus de risques en matière d'investissement, réduisant ainsi la nécessité pour elles d'emprunter.

Prenons l'exemple de l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser. Au cours des 20 dernières années, sa limite d'emprunt a augmenté trois fois plus vite que les volumes, soit de 385 % alors que les volumes ont augmenté de 98 %. Compte tenu de cette incroyable quantité d'emprunts, on pourrait supposer que le port fonctionne extrêmement bien, mais comme beaucoup d'entre nous l'ont constaté, les récents classements mondiaux ont démontré que ce n'était pas le cas. Il est donc évident que l'augmentation des emprunts par les administrations portuaires a peu de chances d'améliorer les résultats de la chaîne d'approvisionnement. Nous devrions plutôt nous efforcer de faciliter le désir de croissance et d'expansion du secteur privé. Les administrations portuaires devraient se demander comment elles peuvent stimuler la croissance, plutôt que de dicter ce qui doit être fait et, parfois, d'entrer directement en concurrence avec les fonds privés.

Tout au long de la côte Ouest du Canada, des projets d'investissement dans des terminaux du secteur privé attendent d'être mis en œuvre. L'obstacle principal est le plus souvent la réglementation gouvernementale et souvent les intérêts individuels des administrations portuaires.

Je salue la récente annonce du Port de Prince Rupert, qui semble avoir trouvé une approche équilibrée. Il a débloqué plus de 750 millions de dollars d'investissements en collaborant avec des terminaux privés et des opérateurs ferroviaires et en écoutant les clients.

Sans vouloir utiliser un cliché, je dirais que le client a toujours raison. En effet, c'est lui qui finit par payer. Si nous adoptons cette approche avec notre chaîne d'approvisionnement au niveau national, nous réussirons et nous pourrions économiser beaucoup de fonds publics.

En résumé, il est essentiel que le projet de loi C-33 soit bien conçu. À cette fin, vous devez décider si vous voulez que les administrations portuaires déterminent ce qui est le mieux pour le Canada ou si vous voulez que le gouvernement ait plus d'influence et fournisse des garde-fous. Vous devez choisir de libérer l'investissement privé ou d'envoyer le message qu'il sera plus coûteux d'être client ou locataire d'une administration portuaire canadienne en raison de fardeaux réglementaires accrus.

Vous devez décider si vous voulez potentiellement risquer plus de fonds publics en donnant aux administrations portuaires plus de pouvoirs d'emprunt, ou si vous voulez encourager une collaboration accrue et le repérage des bonnes opportunités d'investissement avec le secteur privé.

Je vous remercie à nouveau de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

● (1555)

Le président: Je vous remercie, monsieur Dekovic.

Nous avons, pour la dernière déclaration liminaire, M. McConchie.

Monsieur McConchie, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Bruce McConchie (porte-parole, South Coast Ship Watch Alliance): Monsieur le président, chers membres du Comité, bonjour. Je vous remercie de me donner l'occasion de discuter avec vous de la Loi maritime du Canada.

Je représente la South Coast Ship Watch Alliance, qui est la voix collective de huit collectivités côtières du Sud des îles Gulf et des côtes adjacentes de l'île de Vancouver.

Vous faites un travail important. Nous vous sommes reconnaissants de votre dévouement — même si vous appartenez à des partis politiques différents — à l'égard de la préservation de notre environnement. Je suis ici pour vous encourager, au nom de mes compatriotes insulaires, de nos enfants et petits-enfants et des peuples autochtones de la côte Ouest, à poursuivre votre travail et à préserver une région très spéciale du Canada qui compte plus de 300 espèces en péril.

Les voies navigables étroites qui entourent nos îles sont utilisées inutilement comme aire de débordement pour le port de Vancouver. Actuellement, il existe 33 mouillages ou amarrages pour grands cargos destinés aux navires en attente d'un terminal pour accoster dans le port de Vancouver. Presque tous les navires qui utilisent ces amarrages sont des vraquiers qui arrivent à vide pour charger du charbon et des céréales. Ils arrivent souvent trop tôt pour pouvoir accoster dans le port et y restent pendant des semaines, voire des mois. L'augmentation de leur utilisation a été fulgurante: de 19 navires en 2009, on est passé à 476 navires l'année dernière, pour un total de 5 900 jours d'amarrage.

Les effets négatifs de cette activité sur l'environnement sont importants et ne cessent de croître.

Notre air est pollué par le rejet constant des gaz d'échappement provenant des grosses génératrices au diésel qui se trouvent à bord des navires, soit jusqu'à 10 tonnes de gaz à effet de serre par navire et par jour. La région est désignée par le gouvernement provincial comme une zone de haute sensibilité à la fumée.

Ces navires en amarrage ou en transit vers un amarrage produisent un bruit excessif, tant au-dessus de l'eau que sous l'eau. Le

bruit sous-marin perturbe l'alimentation, la reproduction, les déplacements et la communication des espèces marines, en particulier des épaulards résidents du Sud, une espèce menacée. Au-dessus de l'eau, c'est la santé même des habitants de la côte qui est menacée.

Les écosystèmes des fonds marins de la mer des Salish sont constamment affaiblis par les grandes chaînes d'ancrage. Nous vivons dans la crainte constante qu'un accident majeur soit provoqué par les navires qui traînent leurs ancres pendant les tempêtes hivernales. La marée noire qui en résulterait serait catastrophique.

Nous craignons que la conséquence du mot « amarrage » dans le paragraphe (f.2) proposé du projet de loi C-33 soit de permettre à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, une entité industrielle, de mettre en œuvre son plan d'étendre sa zone de compétence pour inclure l'amarrage des cargos dans le sud des îles Gulf et dans les eaux adjacentes de l'île de Vancouver. Il ne faut pas que cela se produise.

Ces amarrages ne sont pas nécessaires. Si le port de Vancouver mettait en place un système moderne d'arrivée des navires et limitait les arrivées hâtives, comme cela se fait dans d'autres ports, et si le ministre des Transports exigeait que le port impose le chargement des céréales par tous les temps — actuellement, les céréales ne peuvent pas être chargées quand il pleut à Vancouver —, si le gouvernement fédéral suspendait l'expédition du charbon thermique — qui contribue fortement aux changements climatiques —, et si la chaîne d'approvisionnement vers le port était optimisée et les nombreuses inefficacités corrigées, nous verrions la fin de cette attaque contre les écosystèmes fragiles de la mer des Salish.

Depuis des années, les peuples autochtones et les habitants côtiers de la mer des Salish tirent la sonnette d'alarme au sujet de l'attaque sans cesse croissante contre notre environnement marin, notre air et notre santé. Le projet de loi C-33 nous fait espérer que le gouvernement renforcera enfin cette importante disposition de la loi, à l'alinéa 4d) de la rubrique « Objet »: « fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement ». Nous soutenons l'industrie du transport maritime et sa contribution à l'économie canadienne, comme le prévoit l'objet de la loi, mais aucun gain économique ne peut racheter les dommages causés à notre environnement.

Il y a cinq ans ce mois-ci, Chris Straw, un habitant de la côte, s'est adressé à votre comité avec passion sur ce même sujet. Malheureusement, il est décédé sans avoir pu réaliser son rêve d'éliminer ces amarrages. En son nom et au nom de tous les habitants du Sud des îles Gulf et des côtes adjacentes de l'île de Vancouver, nous avons besoin de votre aide pour protéger la mer des Salish.

● (1600)

Je vous remercie de votre temps.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur McConchie.

Notre premier intervenant aujourd'hui sera M. Strahl.

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

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

Je remercie nos témoins de leurs témoignages et de la passion qu'il manifeste à l'égard de l'industrie et de l'environnement. J'ai trouvé que vos points de vue sur le projet de loi sont très intéressants.

Je souhaite commencer par la représentante de la Chamber of Shipping. Initialement, ce projet de loi se voulait une réponse aux recommandations du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. L'un des problèmes précis et plus controversés à ce sujet était de trouver une façon d'assurer le maintien de la chaîne d'approvisionnement lors d'un conflit de travail, ce qui était considéré comme un problème majeur.

J'aimerais savoir si, à votre avis, ce projet de loi aurait dû remédier à ce problème, et sans doute plus précisément aux répercussions que la fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent aura sur vos entreprises membres et vos membres dans l'immédiat et à moyen terme.

Mme Bonnie Gee: Je crois que ma caméra est malheureusement gelée. Je vais tenter d'y remédier lorsque quelqu'un d'autre aura la parole.

Au sujet de la gestion des conflits, je ne m'attendais pas à ce que le projet de loi C-33 remédie aux conflits de travail. Il visait en fait, à mon avis, à donner suite aux récentes discussions que nous avons eues au sujet des barrages, des feux de forêt et des rivières atmosphériques. Je ne crois pas que nous nous attendions à ce que le projet de loi C-33 empêche les conflits de travail de se produire, car nous ne voulons pas nuire à la capacité de nos travailleurs de bien négocier et de faire la grève si nécessaire.

Je m'excuse, mais j'ai oublié votre autre question. Elle concernait la Voie maritime du Saint-Laurent...

M. Mark Strahl: Elle portait sur les répercussions de cette fermeture sur vos membres.

Mme Bonnie Gee: Nous représentons principalement des transporteurs sur la côte Ouest, alors il se pourrait que le commerce soit dérouté vers la côte Ouest en raison de la fermeture de la voie maritime. Heureusement, nous avons la capacité nécessaire pour gérer, par exemple, des mouvements supplémentaires de produits céréaliers.

M. Mark Strahl: Sur la côte Ouest, les amarrages causent assurément des problèmes, comme nous venons de l'entendre. Est-ce possible que les amarrages se fassent ailleurs? De toute évidence, l'utilisation des amarrages dont dispose l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a augmenté. La question qui se pose alors, à mon avis, est de savoir ce qui se passe quand les navires arrivent et qu'il n'y a pas d'amarrages de libres. Où peuvent-ils aller dans ce cas? Restent-ils simplement au large en attente? Selon vous, est-ce mieux ou pire pour l'environnement lorsque les navires se promènent au large en attendant qu'un terminal se libère au port?

• (1605)

Mme Bonnie Gee: Nous avons travaillé avec l'administration de pilotage et la B.C. Coast Pilots pour trouver d'autres lieux d'amarrage. Lorsque nous avons examiné les lieux d'amarrage existants en collaboration avec les intervenants communautaires, nous avons constaté que ceux qui sont déjà en place ne suffiraient pas à répondre à la demande en vue de la croissance future de l'industrie. Nous avons trouvé des lieux d'amarrage dans d'autres endroits, mais on nous a répondu qu'il n'y a rien de prévu à l'heure actuelle pour créer d'autres lieux d'amarrage.

Malheureusement, quand les navires ne peuvent pas s'amarrer, ils doivent, en effet, rester au large en attendant d'être appelés. Nous estimons que les gaz à effet de serre qu'ils émettent dans ce cas sont trois fois plus élevés que s'ils étaient amarrés.

M. Mark Strahl: Monsieur Dekovic, j'ai été heureux d'entendre votre point de vue sur le rôle du secteur privé et vos explications sur le fonctionnement des ports. De toute évidence, le projet de loi C-52 accroîtrait la transparence sur la façon d'établir les tarifs.

Des témoins nous ont dit précédemment que le fardeau administratif et le coût supplémentaires de certains changements proposés dans le projet de loi C-33 pourraient atteindre 200 000 \$ par année, par exemple, pour produire les nouveaux rapports et embaucher le personnel supplémentaire pour s'en occuper. Lorsque l'Administration portuaire Vancouver-Fraser doit absorber une facture additionnelle de 200 000 \$, qui paie pour cela au bout du compte? Est-ce que la facture vous est refilée à titre d'exploitant de terminaux? Selon vous, qui paie la facture quand les coûts de l'administration portuaire augmentent?

M. Marko Dekovic: Je vous remercie de la question.

Les administrations portuaires sont censées s'autofinancer, c'est-à-dire qu'elles génèrent des revenus à partir des droits et des loyers qu'elles perçoivent auprès des utilisateurs et des locataires. Tout montant supplémentaire qu'elles doivent absorber doit être couvert par ce qu'elles exigent de leurs locataires, des navires et des gens qui utilisent le port. Il se peut que ce soit les locataires qui le paient, ou les navires — qui paient des droits d'amarrage ou d'accostage —, mais au bout du compte, c'est le consommateur, le consommateur final, qui paie, et cela peut créer, bien sûr, des pressions inflationnistes.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Dekovic.

Je vous remercie, monsieur Strahl.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pendant six minutes.

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

Je souhaite la bienvenue à nos témoins. Nous sommes heureux de pouvoir profiter aujourd'hui de votre expertise et de votre expérience pour mener à bien notre étude et faire en sorte que le projet de loi C-33 atteigne ses objectifs.

Monsieur Dekovic, je me tourne d'abord vers vous. On nous a dit que les mesures comme celles contenues dans le projet de loi C-33 vont accroître l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. C'est à tout le moins ce que nous espérons. Êtes-vous d'accord avec cela? À votre avis, quelles mesures en particulier seraient les plus efficaces pour optimiser le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement?

M. Marko Dekovic: Je vous remercie de la question.

Je ne saurais dire quelles parties du projet de loi C-33 vont, en fin de compte, accroître son efficacité. Si on veut avoir un système plus efficace et résilient, il faut, ultimement, investir dans des infrastructures supplémentaires pour se rendre aux ports et en sens inverse. Je ne vois pas ce que le projet de loi C-33 permet de faire à cet égard.

Je m'excuse, mais quelle était la deuxième partie de votre question...

M. Churence Rogers: Je vous demande simplement quelles mesures, à votre avis, seraient les plus efficaces pour optimiser le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement?

M. Marko Dekovic: Comme je le disais, je crois qu'il faut créer de nouvelles infrastructures, un réseau, si on veut — qu'il s'agisse d'infrastructures routières ou ferroviaires — qui va permettre le mouvement des marchandises vers les ports et en sens inverse. Il importe de se rappeler que 70 % de notre commerce ici est transporté par chemin de fer à partir de la côte Ouest. Il est donc de la plus haute importance que notre système ferroviaire soit résilient et qu'il puisse soutenir la croissance de notre chaîne d'approvisionnement.

• (1610)

M. Churence Rogers: Je vous remercie.

Monsieur McConchie, selon vous, le projet de loi C-33 devrait-il être adopté? Le gouvernement fédéral aurait le pouvoir d'adopter des règlements sur la gestion des amarrages dans les ports. Quel genre de mesures souhaiteriez-vous voir dans ces règlements qui pourraient être adoptés pour gérer cela?

M. Bruce McConchie: Notre objectif ultime est d'éliminer les amarrages, parce qu'ils ne sont pas nécessaires, et d'avoir un libellé qui accorde au ministre des Transports le pouvoir de décréter que les eaux du Sud des îles Gulf et les eaux adjacentes de l'île de Vancouver sont une zone sanctuaire spéciale.

Le ministre des Transports, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, a déjà ce pouvoir, et nous aimerions qu'il se trouve aussi dans le projet de loi pour le renforcer.

M. Churence Rogers: Compte tenu de tout ce qui passe par le port de Vancouver, croyez-vous que c'est réaliste?

M. Bruce McConchie: Les porte-conteneurs n'ont pas besoin de s'ancrer. Leur arrivée au port est extrêmement bien planifiée, car ils sont très lourdement pénalisés financièrement s'ils doivent s'ancrer quelque part.

Ces navires transportent principalement du charbon, et croyez-le ou non, le Canada autorise encore l'exportation du charbon thermique. Il provient en grande partie de mines aux États-Unis. Les États de Washington, de l'Oregon et de la Californie l'interdisent pour des raisons environnementales, mais cela ne nous empêche pas de le transporter par train et de l'exporter. Beaucoup de navires arrivent très tôt pour prendre un chargement de charbon thermique qui, comme nous le savons tous, contribue grandement aux changements climatiques.

Les céréales ne peuvent pas encore être chargées quand il pleut à Vancouver, ce qui veut dire que les navires doivent attendre dans les lieux d'amarrage, et les producteurs de céréales des Prairies ne sont pas payés. Ils ne peuvent pas expédier leurs produits. Si on améliore cela et qu'on se débarrasse du charbon thermique, on fera alors un grand pas pour éliminer les amarrages.

M. Churence Rogers: Je vous remercie de ces informations.

Madame Gee, des témoins précédents nous ont dit que les petits ports avaient besoin de plus de souplesse. Êtes-vous d'accord avec cette idée? Qu'est-ce qui leur serait le plus utile à cet égard?

Mme Bonnie Gee: Les ports ont été cédés il y a 25 ans. Ils ont des ressources différentes, et ils ont les mêmes infrastructures vieillissantes à entretenir. Selon moi, ils auraient besoin de meilleures options de financement pour entretenir les infrastructures qu'ils ont déjà. Au sujet de ce qui est proposé dans le projet de loi C-33, soit la constitution de nouveaux comités consultatifs communautaires et autochtones, l'ajout de nouvelles obligations pour

eux présente tout un défi, car ces ports ont souvent des bureaux avec très peu de personnel et de ressources.

M. Churence Rogers: Je vous remercie.

Monsieur McConchie, je m'adresse à nouveau à vous. Quels sont les problèmes dans la façon dont l'Administration portuaire Vancouver-Fraser gère les amarrages actuellement? Vous en avez mentionné quelques-uns. Pouvez-vous ajouter un dernier commentaire pour la gouverne du Comité à ce sujet?

M. Bruce McConchie: En fait, elle ne gère les amarrages actuellement qu'en vertu de protocoles provisoires pour les navires amarrés dans les eaux du sud de la Colombie-Britannique actuellement. Le gouvernement fédéral a encore compétence à cet égard. Le port de Vancouver n'a aucune compétence. L'administration portuaire vient de mettre en place un plan provisoire qui n'a pas fonctionné. Elle devait assigner de nouveaux lieux d'amarrage à ces navires, mais cela a essentiellement étalé le problème. Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous avons assisté à une augmentation incroyable du nombre et de l'utilisation de ces lieux d'amarrage.

M. Churence Rogers: Je vous remercie beaucoup.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Rogers et monsieur McConchie.

[Français]

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

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

Monsieur Dekovic, lors de rencontres précédentes, des témoins ont parlé à plusieurs occasions de la nomination, par le gouvernement, des présidents des conseils d'administration des ports. C'est une modification proposée dans le projet de loi C-33.

En tant que cliente, votre entreprise entretient une relation d'affaires avec les ports. Comment percevez-vous cette volonté du gouvernement de régir la désignation des présidents des conseils d'administration portuaires?

• (1615)

[Traduction]

M. Marko Dekovic: Je vous remercie de la question.

On en revient à ce que j'ai mentionné plus tôt. Au bout du compte, le projet de loi C-33 doit décider de la voie que l'on veut emprunter. Voulons-nous créer des administrations portuaires plus gouvernementales, plus comme les organismes gouvernementaux, ou plus comme des acteurs du marché du secteur privé, avec une certaine surveillance gouvernementale?

Ce que nous avons actuellement, l'expérience que nous avons à Vancouver, c'est qu'il n'y a pas de responsabilité ou de lien direct lorsque les dirigeants de l'administration portuaire ne sont pas nécessairement en phase avec les priorités du gouvernement ou des locataires. De nombreux locataires ont connu des problèmes à Vancouver, mais il n'y avait pas de mécanisme pour y remédier directement. Si le président du port doit rendre des comptes à quelqu'un au sein du gouvernement, il y aura plus de responsabilisation ou une hiérarchie qui remontrait jusqu'au ministre, de sorte que les locataires, le secteur privé et les usagers du port pourraient communiquer, à tout le moins, avec le ministre et s'attendre à une réponse et à des actions. À l'heure actuelle, quand un problème surgit, on répond que les ports sont indépendants et que rien ne peut être fait. Mais bien sûr, je peux aussi donner un exemple négatif, où le gouvernement pourrait influencer politiquement les activités et les dirigeants des ports. Cela présente aussi certains problèmes.

Il n'y a pas de réponse parfaite. La question qui se pose est plutôt ce qui suit: le gouvernement veut-il jouer un plus grand rôle dans les administrations portuaires, ou veut-il que ce soit le secteur privé qui le fasse?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Selon ce que je comprends, cela envoie le message selon lequel le pouvoir politique aura davantage d'influence sur la gestion des ports, puisque ce sera un ministre qui nommera les présidents des conseils d'administration.

Madame Gee, pouvez-vous me donner votre opinion sur le même sujet?

[Traduction]

Mme Bonnie Gee: Cela rejoint ce que M. Dekovic vient de dire. C'est la politisation de la nomination du président qui nous inquiète.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Tout à l'heure, vous avez parlé des effets que ces nouvelles mesures pourraient avoir sur les petits ports. C'est un aspect qui m'intéresse beaucoup. Je n'ai aucun doute sur la capacité des grands ports comme ceux de Montréal et de Vancouver à mettre en œuvre ce qu'on leur demande, c'est-à-dire consulter plus de groupes et de communautés ainsi que les Premières Nations, et produire des états financiers trimestriels. Ces ports ont les ressources suffisantes pour se conformer à ces exigences. Cependant, j'ai de gros doutes quant aux effets que cela pourrait avoir sur de plus petits ports, qui ont déjà peu de personnel et peu de ressources.

Si ces nouvelles mesures ne devaient s'appliquer qu'aux ports de plus grande envergure, à partir de quelle taille un port serait-il considéré comme un grand port?

[Traduction]

Mme Bonnie Gee: Je vous remercie de la question.

Quand je regardais la structure de leurs revenus... Je pense qu'il est important de souligner que l'objet de la Loi maritime du Canada est de fournir l'infrastructure nécessaire au commerce. Quand on regarde les états financiers, la principale source de revenus pour certains de ces ports est liée à la gestion de marinas, et non à la facilitation du commerce.

Un critère que vous pourriez examiner également serait leurs sources de revenus.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Selon vous, c'est donc essentiellement une question de chiffre d'affaires, c'est-à-dire de provenance des revenus.

Je suppose que le volume entre également en ligne de compte. Par exemple, la capacité portuaire n'est pas la même pour un port qui reçoit trois bateaux par année et un autre qui en reçoit trois par jour.

• (1620)

[Traduction]

Mme Bonnie Gee: C'est exact.

Puis il y a le port qui accueille un grand nombre de bateaux de croisière, et le port de commerce. Il faut assurément aussi examiner cela.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à Mme Zarrillo.

Vous avez la parole pendant six minutes.

Mme Bonita Zarrillo (Port Moody—Coquitlam, NPD): Merci beaucoup.

Il semble que le temps soit venu de moderniser la façon dont nous gérons ou ne gérons pas les ports.

Je vais toutefois me concentrer sur un sujet plus étroit. Je m'adresse à M. McConchie. Je veux parler de la frustration des habitants de l'île et de la persistance de ce problème d'arrage ou de mouillage.

Vous avez mentionné une visite ici, il y a cinq ans, mais je suis sûre que le problème existait bien avant cela. C'est certainement l'une des raisons pour lesquelles mon collègue, Alistair MacGregor, a déposé un projet de loi d'initiative parlementaire à ce sujet, soit le projet de loi C-305, qui modifie la Loi sur la marine marchande.

C'est vraiment lié à la modernisation. Les aspects relatifs à la protection de la biodiversité et de l'environnement ne semblent pas avoir été pris en compte dans la planification initiale. Comme mon collègue, le député Alistair MacGregor, l'a dit à maintes reprises, il faut cesser de prendre les précieuses voies navigables pour des aires de débordement.

J'aimerais toutefois mieux comprendre comment nous sommes passés de 19 à 476 navires, dans l'aire de débordement.

M. Bruce McConchie: Je fréquente les îles Gulf depuis mon adolescence. J'y ai acheté une propriété en 1978 et j'y vis en permanence depuis 23 ans. Je connais parfaitement ces voies navigables, qui sont très précieuses. Avant 2009, il était rare qu'un navire de charge jette l'ancre dans ces eaux, en raison des vents extrêmes en hiver, des forts courants et d'autres facteurs de ce genre. C'était rare. Un changement s'est soudainement opéré, puis la fréquentation a continué d'augmenter. Cela ne s'est jamais arrêté.

En 2018, lorsque le gouvernement fédéral a proposé des protocoles provisoires, le nombre de mouillages a soudainement augmenté à nouveau. En fait, Ladysmith et Saltair, qui n'avaient jamais vu de navires avant 2018, ont soudain été envahis par les navires. Désormais, ils mouillent constamment juste au large de très petites communautés et génèrent énormément de bruit sous l'eau et au-dessus de l'eau.

L'administration portuaire souhaitait agrandir le port, mais elle n'a pas mis en place l'infrastructure nécessaire et n'a pas tenu compte de la chaîne d'approvisionnement. Elle a ensuite accepté d'expédier du charbon thermique américain, en plus de cela. Vous pouvez voir la façon dont le problème s'aggrave. De nombreux navires arrivent plus tôt que prévu parce que le mouillage est gratuit. Personne n'exerce de compétence ni de contrôle. C'est la raison pour laquelle nous assistons à des échouages et à des collisions dans nos eaux locales.

Mme Bonita Zarrillo: Merci beaucoup.

Je vais poser la même question à Mme Gee.

Pourriez-vous nous expliquer pourquoi le nombre de navires est passé de 19 à 476 en l'espace d'une dizaine d'années?

Mme Bonnie Gee: Nos exportations en vrac qui transitent par le port de Vancouver ont connu une croissance énorme. Il y a également eu des changements dans les politiques opérationnelles du port, qui limitent la durée de séjour des navires à sept jours dans le port de Vancouver. Nous constatons que les navires se déplacent plus souvent.

Je tiens à préciser que ces navires ne viennent pas simplement attendre une cargaison au hasard. Ces navires sont là en vertu d'un contrat. Les contrats d'affrètement prévoient que les navires doivent arriver à l'intérieur d'une période donnée pour qu'ils soient inspectés et prêts à recevoir le chargement de céréales. La suppression des mouillages perturberait gravement la chaîne d'approvisionnement. Souvent, les navires signent des contrats avec les expéditeurs de 10 à 12 semaines à l'avance. Malheureusement, je pense que les expéditeurs n'ont pas de certitude quant au moment où ils obtiendront un service ferroviaire. Ce qui se passe, c'est qu'ils pensent que leur cargaison peut arriver dans les ports à une certaine heure ou à une certaine date, et ils demandent donc au navire d'être là. En réalité, cela ne fonctionne pas.

On consacre beaucoup d'attention à l'amélioration des données, à la numérisation de la chaîne d'approvisionnement et à la compréhension des goulets d'étranglement. Est-il possible d'améliorer la fluidité de la chaîne d'approvisionnement dans certains domaines? Je pense que le Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement va accomplir ce travail en grande partie. Nous sommes optimistes. C'est un début. Nous devons comprendre les facteurs qui entrent en jeu.

• (1625)

Mme Bonita Zarrillo: Merci.

Je vais poser à M. Dekovic une question concernant le montant de la dette ou le montant des emprunts qui ont été contractés. Est-ce que le montant des emprunts a fait augmenter le nombre de navires qui arrivent?

M. Marko Dekovic: Non, je ne vois pas de corrélation directe entre les deux. En fin de compte, si le port se développe, on s'attend à ce que le nombre de mouillages augmente. Imaginez un centre commercial. Si le centre commercial s'agrandit, il faudra davantage

de places de stationnement pour les voitures à l'extérieur du centre afin de desservir cette installation.

Mme Bonita Zarrillo: Je vais revenir à Mme Gee pour parler du transport ferroviaire.

Quels sont les problèmes que pose le transport ferroviaire? Même dans mon bureau, à Port Moody—Coquitlam, des gens, des fournisseurs me disent qu'ils attendent.

Quel est le problème avec le transport ferroviaire en ce moment?

Mme Bonnie Gee: Je pense que c'est la fiabilité. Le transport ferroviaire fait l'objet d'une très forte demande en ce moment. Il y a une grande diversification des cargaisons transportées en ce moment. Heureusement, les volumes de conteneurs sont actuellement plus faibles que d'habitude, de sorte que nous devrions avoir une meilleure fluidité que les années précédentes. Il faut simplement gérer la diversité des cargaisons qui transitent par les ports.

Le président: Merci beaucoup, madame Gee.

Merci, madame Zarrillo.

C'est maintenant au tour de M. Muys.

La parole est à vous pour cinq minutes.

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

Je remercie tous les témoins présents aujourd'hui de leur contribution à notre examen du projet de loi C-33.

Monsieur Dekovic, vous avez parlé du continuum entre les acteurs du marché de type gouvernemental et les acteurs du marché du secteur privé qui sont soumis à une certaine surveillance de la part du gouvernement.

Selon vous, où le projet de loi C-33 s'inscrit-il dans ce continuum?

M. Marko Dekovic: Je pense que ce n'est pas clair. Il y a des choses qui vont dans le sens d'un pouvoir centré sur le gouvernement, comme l'évaluation des droits, et le projet de loi C-52, par exemple, va assurer une plus grande transparence et un meilleur contrôle. D'autres mesures permettent essentiellement au secteur privé de continuer à disposer de plus de pouvoirs, avec le soutien du gouvernement. Certaines des activités de l'administration portuaire axées sur le profit du secteur privé ne sont pas assorties de garde-fous. Le problème que nous avons constaté avec certaines administrations portuaires, c'est qu'elles sont des entités monopolistiques quasi privées qui disposent également de pouvoirs réglementaires gouvernementaux et ne rendent compte à personne.

Encore une fois, pour revenir à ce que Mme Gee a souligné précédemment, les administrations portuaires sont de tailles différentes. Cela ne s'applique peut-être qu'aux grandes administrations portuaires. Les petites doivent faire face à des défis différents, et il faudrait peut-être que cette loi aborde également cette question, de manière à cibler les administrations portuaires et à revoir la manière dont elles sont classées ou même créées.

M. Dan Muys: Au début de cette étude, des représentants de Transports Canada sont venus témoigner. Nous leur avons demandé si une analyse des coûts avait été effectuée pour les différents organes de contrôle, les règlements qui allaient s'ajouter et ainsi de suite. Étonnamment, ils ont répondu par la négative.

Compte tenu de ce que vous avez dit, est-ce que cela vous préoccupe, comme locataire dans les ports?

M. Marko Dekovic: Oui.

M. Dan Muys: Vous avez souligné que les ports sont de tailles différentes. Nous avons entendu des témoins dire que le coût pourrait être de 200 000 \$ par année. C'est ce que nous a dit un groupe. Quelques employés supplémentaires d'un autre groupe nous ont dit... Vous avez dit au début que les entreprises privées comme la vôtre assument tous les risques.

Pensez-vous que le projet de loi C-33 ajoute à certains de ces fardeaux? Est-ce excessif? Quel est le juste équilibre?

M. Marko Dekovic: Oui, il faut trouver le juste équilibre. Je pense qu'il faut analyser le coût des contrôles exercés par ces nouveaux organes consultatifs. En même temps, il faut équilibrer les pouvoirs supplémentaires qui seraient accordés aux administrations portuaires pour déterminer les droits avec les types de pouvoirs dont elles disposent et avec la transparence sur ce qu'elles font de ces droits.

Je pense qu'il est important d'examiner le projet de loi C-33 en parallèle avec le projet de loi C-52. Il sera important que le projet de loi C-52 soit bien conçu afin que les locataires et le public bénéficient d'un niveau de transparence suffisant quant à l'utilisation que font les administrations portuaires des revenus qu'elles génèrent.

• (1630)

M. Dan Muys: Après votre première lecture du projet de loi C-52, pensez-vous que c'est ce qui va se passer ou avez-vous des inquiétudes à ce sujet?

M. Marko Dekovic: Le projet de loi C-52 est sans conteste un pas dans la bonne direction. Pour la première fois, les locataires et les usagers des administrations portuaires auront la possibilité de poser des questions sur l'augmentation des droits à payer, sur le montant de ces droits ou sur ce qui est fait. Je suis sûr qu'il y aura quelques petites modifications à apporter lorsque nous étudierons et approfondirons le projet de loi, mais il s'agit sans conteste d'un pas dans la bonne direction.

M. Dan Muys: Dans votre déclaration liminaire, vous avez également parlé de laisser libre cours aux investissements du secteur privé. Je pense que c'est important si nous voulons parvenir à ce que je pense être l'objectif, à savoir la fluidité de la chaîne d'approvisionnement et la réalisation du potentiel économique dont nous disposons. De toute évidence, le port de Vancouver est notre porte d'entrée vers l'Asie, et c'est d'une importance capitale pour notre économie. Vous pourriez peut-être nous en dire un peu plus à ce sujet et nous expliquer les lacunes du projet de loi C-33 à cet égard.

M. Marko Dekovic: Le projet de loi C-33 n'indique pas clairement en quoi il rend l'environnement opérationnel du secteur privé plus rentable, plus souple ou plus prévisible. Ce sont des choses qui attirent les investissements du secteur privé, mais le projet de loi semble ajouter des organes consultatifs réglementaires, des obstacles et des défis pour quiconque cherche à investir dans cette porte d'entrée, plus de procédures, etc. Il n'est pas évident que cela soit attrayant pour le secteur privé.

De plus, en ce qui concerne les exploitants existants du secteur privé, si on continue de lever les limites aux pouvoirs d'emprunt des administrations portuaires, ou s'il y a moins de responsabilités et moins de freins et de contrepoids, les exploitants de terminaux existants vont avoir encore moins envie d'investir, parce qu'ils ne sauront pas quel sera le fardeau lié aux coûts.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dekovic.

Merci, monsieur Muys.

Nous passons maintenant à M. Iacono.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

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

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous les témoins. Je vous remercie de votre contribution à l'examen du projet de loi C-33.

Madame Gee, pensez-vous que les dispositions du projet de loi C-33 aideront le port à mieux gérer le trafic? Pensez-vous que cela améliorera la situation générale des mouillages en Colombie-Britannique?

Mme Bonnie Gee: Les ports, et le port de Vancouver en particulier, ont déjà entrepris d'attribuer des mouillages. Il y a donc des pouvoirs dans leurs lettres patentes actuelles qui leur permettent de diriger le trafic sur leur territoire et les navires qui doivent entrer dans leur port. Les données constituent une part importante de ce dont nous avons besoin pour améliorer nos opérations. Nos navires veulent absolument l'optimisation du port. Ils ne veulent pas non plus se retrouver à attendre des cargaisons.

Je pense que nous sommes tous sur la bonne voie. Nous travaillons à obtenir plus de données pour mieux comprendre où se trouvent les goulots d'étranglement, mais je ne pense pas que le projet de loi C-33 change nécessairement la direction que nous avons déjà prise.

M. Angelo Iacono: Est-ce que le projet de loi C-33 change quelque chose? Est-ce qu'il apporte des améliorations?

Mme Bonnie Gee: Franchement, je n'y vois pas grand-chose.

M. Angelo Iacono: D'accord. Je vous remercie.

Monsieur McConchie, j'ai la même question à vous poser sur les dispositions du projet de loi C-33. Est-ce que ce projet de loi aidera le port à mieux gérer son trafic et aussi à améliorer la situation générale des mouillages?

M. Bruce McConchie: En ce moment, non, et c'est la raison pour laquelle nous espérons que les amendements seront adoptés.

J'ai travaillé dans l'industrie aéronautique pendant 39 ans et je connais très bien les systèmes d'arrivée efficaces et surtout les systèmes d'arrivée inefficaces. Je ne comprends pas que, de nos jours, le port de Vancouver ne puisse pas communiquer avec les navires qui traversent l'océan et programmer convenablement leur arrivée, comme le ferait un aéroport. Les aéroports qui ne planifiaient pas correctement en ont fait les frais. Ceux qui ont amélioré leur programmation et l'ont élargie... L'aéroport de Chicago est un bon exemple. Il dispose d'excellents systèmes d'arrivée. D'autres régions ont des systèmes d'arrivée médiocres, et les avions tourment en rond au-dessus de leurs têtes en consommant des quantités excessives de carburant.

En gros, nous avons à peu près la même chose. Malheureusement, je suis un peu en désaccord avec les observations de Mme Gee sur la vérification des navires et sur le temps que cela prend. Est-ce qu'il faut des semaines ou des mois? Nous devons nous pencher sur ce genre de choses.

Le projet de loi C-33 doit renforcer la capacité du port et exiger qu'il améliore son infrastructure, comme je l'ai mentionné, pour que le chargement du grain se fasse beau temps mauvais temps, par exemple.

• (1635)

M. Angelo Iacono: Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur ce qu'il faut renforcer?

M. Bruce McConchie: Comme je l'ai dit plus tôt, nous craignons que le terme « amarrage » contenu dans le projet de loi donne à l'administration portuaire de Vancouver l'autorité sur la région sud des îles Gulf et sur les eaux adjacentes à l'île de Vancouver.

Nous sommes très inquiets. Cette approche nous semble la moins efficace à l'heure actuelle. Il faut grandement l'améliorer et donner au ministre des Transports le pouvoir d'exiger que ces choses s'améliorent.

M. Angelo Iacono: Monsieur Dekovic, en tant qu'exploitant de terminal, pouvez-vous nous parler des défis auxquels vous faites face dans votre travail avec les autorités portuaires? Pensez-vous que le projet de loi C-33 contribuera à améliorer les relations entre les autorités portuaires et les locataires?

M. Marko Dekovic: Je ne peux parler que de l'autorité portuaire avec laquelle nous travaillons, l'Administration portuaire Vancouver Fraser. Nous avons aussi exploité des terminaux dans les ports de New York et du New Jersey, mais l'approche est très différente là-bas.

Il n'y a pas grand-chose dans le projet de loi C-33, mis à part peut-être un mécanisme pour que le ministre nomme le président. Comme je l'ai mentionné plus tôt, cela permettrait aux locataires et aux utilisateurs du port de se tourner vers une personne en autorité au sein de l'administration portuaire pour demander des correctifs ou au moins que leur avis soit pris en compte. Rien de tel n'est prévu actuellement, donc il s'agit peut-être de la seule façon d'améliorer la situation si les locataires, les autorités portuaires et les utilisateurs ne collaborent pas ou ne voient pas les choses de la même manière.

Par le passé, il y avait une symbiose entre les exploitants de terminaux et les autorités portuaires dans leur croissance. L'un était indispensable à l'autre. Cela dit, il y avait des difficultés aussi. Je peux vous dire que malgré les changements récents à la tête de l'Administration portuaire Vancouver Fraser, nous commençons à voir l'autorité portuaire interpréter la Loi maritime du Canada de manière différente et prendre une approche différente avec les locataires.

Nous pouvons espérer des améliorations à l'avenir.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Dekovic.

Je vous remercie, monsieur Iacono.

[Français]

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

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

Monsieur McConchie, je suis quand même surpris de voir l'augmentation du nombre de bateaux mis au mouillage, et je pense que d'autres l'ont souligné avant moi. Comme vous le dites, il y en avait

peu avant 2009 et, depuis 2018, ce nombre a explosé. J'ai de la difficulté à comprendre votre explication relativement à cette situation, qui découlerait d'un manque de planification ou de synchronisation entre le bateau qui arrive au port, le traitement des marchandises et la gestion portuaire. Il semble qu'il y ait une mauvaise synchronisation des acteurs en cause dans le processus.

Je me questionne au sujet de l'efficacité. L'équipage est payé et les bateaux consomment du carburant. Un bateau qui ne bouge pas, qu'on le veuille ou non, est un bateau improductif. C'est un bateau qui n'est pas payant pour l'entreprise. Comment se fait-il que la situation se prolonge de cette façon? Avez-vous une réponse à cela?

[Traduction]

M. Bruce McConchie: Nous cherchons toujours la solution. Par exemple, en 2009 — nous avons d'excellentes données, même si nous sommes tous bénévoles —, les bateaux ont cumulé un total de 262 jours à l'ancre. Lorsque les protocoles intérimaires sont sortis en 2018, on a soudain enregistré 3 082 jours à l'ancre. En 2022, ce chiffre est passé à 5 900, car les navires arrivent plus tôt. Ces chiffres appuient notre position, parce qu'ils témoignent de semaines, voire de mois passés à l'ancre pour certains navires.

Nous avons mis en lumière certains éléments et avons proposé des solutions qui aideraient, de notre point de vue. J'en reviens aux exportations de charbon thermique, ainsi qu'aux améliorations à apporter à l'infrastructure et à la chaîne d'approvisionnement. Je répète qu'il y a cinq ans ce mois-ci, mon ami, Chris Straw, avait soulevé ces mêmes enjeux économiques.

Quand un navire reste amarré, il n'apporte rien à l'économie canadienne; il est vide. Les gens se plaignent qu'ils n'obtiennent pas leurs marchandises, mais ce ne sont pas des porte-conteneurs. Ces navires qui arrivent au port sont vides.

• (1640)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est...

Le président: Malheureusement, monsieur Barsalou-Duval, votre temps de parole est écoulé.

[Traduction]

Nous passons à Mme Zarrillo.

Madame Zarrillo, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Mme Bonita Zarrillo: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur McConchie, cela m'intrigue beaucoup de savoir ce qui se passe et pourquoi ces augmentations sont si importantes. Je veux aller au fond de la question. Je veux comprendre de quoi il en retourne.

Pourriez-vous me dire quelles données internes je devrais examiner pour obtenir la réponse? De plus, pourriez-vous me parler des conséquences de l'augmentation de la circulation des navires sur les communautés côtières?

M. Bruce McConchie: Les incidences sont énormes. Comme je l'ai dit, les génératrices produisent du bruit au-dessus de la surface des eaux. Les navires sont très haut au-dessus de l'eau, et les génératrices font du bruit qui se propage sur l'eau. Si vous avez déjà été sur un lac, c'est la même chose: on peut entendre quelqu'un parler de l'autre côté du lac. Ce niveau constant de bruit a augmenté pour atteindre jusqu'à 66 décibels à certains endroits à Ladysmith, et ce, au beau milieu de la nuit. La population en ressent les effets.

Il y a beaucoup de bruit sous-marin aussi. Des études qui viennent tout juste de sortir montrent que la vie marine est perturbée par la vibration des génératrices au diesel qu'on trouve sur les navires amarrés au port.

Il faut ajouter à cela la circulation des navires. Le gouvernement fédéral a fermé une zone près de chez moi à tous les bateaux à vocation récréative. Cette interdiction vise la zone de Plumber Sound, qui baigne l'île de North Pender. Pourtant, tous les vraquiers peuvent passer exactement dans cette zone. La zone a été fermée, parce que c'est là que les épaulards résidents du Sud se nourrissent. Leur quête de nourriture était perturbée. La zone a été fermée pour nous, mais les navires de charge peuvent continuer de passer par là.

Si vous voulez des données en quantité, sachez que nous avons demandé au gouvernement fédéral d'accepter nos données. Nous avons d'excellentes données, qui sont toutes appuyées sur des faits. Nous les recueillons depuis de nombreuses années. Je m'en occupe depuis longtemps; j'en fais des cheveux gris. Nous serons ravis de vous fournir ces informations.

Mme Bonita Zarrillo: S'il vous plaît, je vous présente une demande ouverte pour que vous fournissiez ces données au Comité.

J'ai une autre question, s'il me reste une minute. Je veux en savoir plus sur les pouvoirs qu'on propose de conférer au ministre pour donner des directives aux navires. Pensez-vous que cela va permettre de réduire le temps passé à l'ancre?

M. Bruce McConchie: Veuillez m'excuser. Parlez-vous de...

M. Bonita Zarrillo: Je parle de la modification visant à permettre au ministre de donner des directives aux navires. Pensez-vous que cela va réduire...

M. Bruce McConchie: Si ce pouvoir permettait au ministre des Transports de déclarer une zone interdite et d'immédiatement commencer à réduire le recours à l'amarrage en vue de l'éliminer, en raison de la valeur environnementale de la zone et de ses écosystèmes fragiles, c'est justement ce que nous souhaiterions.

Je rappelle que l'argent ne peut pas racheter l'environnement.

Le président: Je vous remercie, monsieur McConchie, et merci, madame Zarrillo.

Nous passons maintenant à M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Mark Strahl: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Dekovic, je m'adresse encore à vous.

Les représentants de bien des autorités portuaires nous ont dit qu'ils souhaitaient essentiellement voir éliminer la limite d'emprunt pour qu'ils puissent emprunter autant d'argent qu'ils le veulent.

Je pense que vous avez mentionné dans votre exposé le risque que courent les contribuables. Quel est le risque pour les contri-

buables si les autorités portuaires empruntent de l'argent? Pourriez-vous donner un peu plus de détails?

M. Marko Dekovic: Je vous remercie.

Comme je l'ai dit, au bout du compte, ce sont les locataires et les utilisateurs qui remboursent l'argent emprunté par l'autorité portuaire, selon la limite d'emprunt. Si l'emprunt excède de beaucoup la capacité de payer de ces derniers, l'autorité portuaire risque — et aucune simulation de crise n'a été effectuée — de se retrouver en défaut de paiement, surtout si le prêt a été contracté à un faible taux d'intérêt, puisque les taux d'intérêt continuent de grimper.

Par exemple, les dirigeants de l'Administration portuaire Vancouver Fraser veulent emprunter pour réaliser le terminal no 2 de Roberts Bank au coût de 5 à 7 milliards de dollars. Un tel prêt toutefois pourrait les acculer à la faillite si le projet ne se matérialisait pas et qu'ils ne trouvaient pas de partenaire privé pour le payer. En fin de compte, ce sont les contribuables qui seraient à risque. Quelqu'un devrait finir par payer. Le gouvernement devrait sauver l'autorité portuaire, ce qui se répercuterait sur les fonds publics.

M. Mark Strahl: Vous avez parlé du terminal n° 2 de Roberts Bank, un projet qui coûterait des milliards de dollars.

Cette exemption au plafond d'emprunt était-elle prévue dans la demande et le processus d'approbation? Ou les dirigeants de l'administration portuaire ont-ils pu emprunter de 5 à 7 milliards de dollars dans le système courant? Ont-ils vraiment besoin d'une limite d'emprunt accrue s'ils ont déjà reçu une approbation pour ce genre de projet?

• (1645)

M. Marko Dekovic: C'est une bonne question, excellente même, mais selon ce que j'en sais, il s'agit d'une décision distincte que le gouvernement doit prendre sur les limites d'emprunt, peu importe les résultats de l'évaluation environnementale de chaque projet.

M. Mark Strahl: Les témoins nous ont également exprimé leurs inquiétudes sur la composition des conseils d'administration des autorités portuaires. Évidemment, les utilisateurs ont un comité de nomination. Ils recommandent des gens pour siéger au conseil.

Certains estiment que le Syndicat international des débardeurs et magasiniers devrait avoir un représentant au conseil d'administration du port de Vancouver, par exemple. Les utilisateurs ont indiqué qu'ils devraient peut-être avoir des représentants actifs au conseil, tout comme les exploitants de terminaux céréaliers ou autres.

Quel est votre point de vue là-dessus? Des témoins ont dit qu'il y aurait manifestement conflit d'intérêts s'il y avait des représentants des travailleurs, de la direction ou des utilisateurs du port ayant voix au chapitre au conseil d'administration. Avez-vous une opinion à ce propos?

M. Marko Dekovic: C'est ce que je tentais de dire plus tôt concernant le statut de l'autorité portuaire. Si celle-ci devenait davantage un organisme de réglementation, mais qu'on lui retirait des aspects commerciaux, il serait acceptable d'avoir une telle représentation au conseil, parce qu'il n'y aurait pas d'influence ou d'incidence directe sur les profits.

Si l'autorité portuaire restait telle quelle est maintenant et qu'elle cherchait surtout à faire des profits, un conseil d'administration représentatif mettrait ses dirigeants en situation de conflit d'intérêts. À l'heure actuelle, les représentants siégeant au conseil ont une obligation fiduciaire envers l'autorité portuaire, qui leur demande de faire de leur mieux pour générer des revenus.

Tout dépend de quel côté le vent va tourner, et l'orientation que prendront les législateurs va influencer l'avenir du port.

M. Mark Strahl: Si les parlementaires décidaient que l'autorité portuaire devait continuer de générer des revenus, que l'obligation fiduciaire envers elle devait être maintenue et que... Sinon, il serait irresponsable d'avoir au conseil d'administration des gens ayant d'autres devoirs de loyauté, n'est-ce pas?

M. Marko Dekovic: C'est une opinion raisonnable, et c'est la mienne aussi.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Strahl. Votre temps vient tout juste de se terminer.

Merci, monsieur Dekovic.

Nous passons à M. Badawey pour cinq minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président. Merci à tous les témoins d'être ici aujourd'hui.

Ma question s'adresse à M. Veldman.

Monsieur Veldman, vous êtes un acteur important de l'économie de ma région de Niagara, ainsi que de bien des régions ailleurs au pays.

Vous avez dit dans votre exposé que le corridor du canal Welland est, en fait, un port, en raison de son partenariat avec l'autorité portuaire de Hamilton-Oshawa, et qu'il fait partie des cinq plus grands ports au pays. Vous avez aussi dit qu'il faut le moderniser pour pleinement optimiser cette ressource de Transports Canada. J'insiste pour dire que le canal Welland est une ressource de Transports Canada, actuellement gérée par la Corporation de gestion de la Voie maritime du St-Laurent.

Pensez-vous que le corridor du canal Welland, étant donné qu'il constitue un port et que ce projet de loi vise à moderniser les ports, devrait se conformer aux intentions mises de l'avant dans le projet de loi C-33?

M. Justus Veldman: La réponse courte est oui, tout à fait. Certaines infrastructures le long du corridor du canal Welland ont besoin d'importantes modernisations. En attirant les investissements du secteur privé et en permettant à Transports Canada d'investir maintenant dans certains de ces actifs, le projet de loi C-33 aiderait le canal à rayonner, de sorte que la région de Niagara attirerait plus d'industries.

M. Vance Badawey: Vous venez de dire que le canal contribue à la croissance de nouvelles industries à Niagara, et que le réseau multimodal est en fait un créneau pour la région. Étant donné que ce corridor est considéré comme un port en partenariat avec l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, pensez-vous qu'un changement à la structure de gouvernance le long du corridor du canal Welland pourrait en fait aider tous les partenaires à établir des mesures du rendement?

• (1650)

M. Justus Veldman: C'est un sujet délicat. Je vais répondre à la question avec toute la circonspection dont je suis capable.

Je vois d'un bon œil la possibilité de bonifier le canal Welland par un changement de gestion avec l'aide de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa. Nous sommes heureux d'y contribuer, et je pense que nous le faisons.

Force est de constater qu'au cours des 50 dernières années, Transports Canada a pris possession de toutes sortes de terrains le long du canal Welland, et que son infrastructure portuaire a été essentiellement... La capacité des navires à s'arrêter le long du canal a considérablement diminué. En favorisant les investissements dans le canal Welland, et en ciblant certains investissements dans les ports intérieurs, le projet de loi C-33 aidera non seulement les entreprises privées le long du canal, mais aussi les terrains de Transports Canada que la Corporation de gestion de la Voie maritime gère actuellement.

Il est vrai que des changements s'imposent, car les choses ne fonctionnent pas depuis 50 ans.

M. Vance Badawey: Je vous remercie, monsieur Veldman.

J'ai une troisième question. De quelle façon le corridor commercial des ports de Niagara peut-il diversifier et renforcer l'économie de la région tout en améliorant le rendement, la résilience et la fluidité du transport multimodal au sein des chaînes d'approvisionnement mondiales?

M. Justus Veldman: Je vais vous donner un exemple concret. Nous avons acheté un immeuble qui était abandonné depuis huit ans — l'usine de montage Hayes Dana —, puis nous l'avons entièrement rénové. Un de nos locataires est actuellement High Strength plate and steel. Cette entreprise importe de la tôle et de l'acier du monde entier. Puisque notre port est ouvert et que le canal Welland est à proximité des quais 7 et 8, nous sommes en mesure d'amarrer un navire et d'acheminer de l'acier dans la région de Niagara pour y ajouter de la valeur.

Bien concrètement, le fait que les navires puissent amarrer à nos quais à l'avenir ouvre un couloir de transport considérable au sein de la région de Niagara.

M. Vance Badawey: Vous avez fait des investissements, notamment dans la localité de Thorold, où vous avez remis en état et rétabli les deux usines de pâtes et papiers qui étaient vacantes. Vous collaborez aussi avec l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa dans le dossier des quais McCleary, en plus de ce que vous avez mentionné au sujet de l'immeuble Hayes Dana. D'après vous, de quelle façon vos projets favoriseront-ils la fluidité de la chaîne d'approvisionnement non seulement dans la région de Niagara et l'Ontario, mais aussi dans tout le pays?

M. Justus Veldman: C'est comme de l'eau. J'imagine toujours le transport des marchandises comme de l'eau. Les biens doivent pouvoir s'arrêter. Si une infrastructure abandonnée empêche un navire d'amarrer — et nous n'avons pas investi dans les quais de la région de Welland, au Canada, depuis bien trop longtemps —, celui-ci va tout simplement poursuivre sa route. Par conséquent, la marchandise devra être transportée par camion jusqu'à la région de Niagara pour atteindre sa destination. Il y a 50 ans, le navire aurait pu s'arrêter.

Grâce au bon travail de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, et peut-être à une certaine réorganisation entre Transports Canada et la Corporation de gestion de la Voie maritime, je dirais que le secteur privé, tout comme nous... Nous ne sommes pas les seuls acteurs du secteur privé à intensifier nos activités dans la région de Niagara, mais jusqu'à présent, nous l'avons fait, et nous continuerons à y attirer les industries.

Le président: Je vous remercie.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Veldman. Je vous remercie encore une fois de contribuer à l'économie de la région de Niagara.

Le président: Je vous remercie, monsieur Veldman

Je remercie également M. Badawey.

Monsieur Muys, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Dan Muys: Je vous remercie.

Permettez-moi de revenir sur certaines choses que nous avons déjà entendues.

Madame Gee, qu'est-ce qui empêche la création d'aires de mouillage supplémentaires dans différents secteurs?

Mme Bonnie Gee: En vertu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, les navires peuvent jeter l'ancre quand c'est nécessaire, mais nous savons que nos transporteurs ne sont pas prêts à le faire en raison de la possibilité de risques inconnus. Nous croyons savoir qu'il n'y a pas vraiment de processus pour la mise en place de nouveaux mouillages. Lorsque le conseil des ports — je crois que c'était son nom — a été aboli, les mouillages situés en dehors de l'administration portuaire ont été laissés sans gestion, en quelque sorte. En fin de compte, les mouillages relèvent de Transports Canada. Le ministre peut savoir si les mouillages utilisés ne sont pas au bon endroit.

• (1655)

M. Dan Muys: En ce moment, est-ce que vos sociétés membres ont du mal à...

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Muys, mais nous avons un rappel au Règlement de M. Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Nous ne voyons plus d'image sur l'écran de Mme Gee. Je sais qu'un peu plus tôt c'était la même chose pour M. Veldman. Je me demande si le problème est de notre côté ou du leur. J'aimerais bien voir l'image, si c'est possible.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous allons vérifier.

[Traduction]

Pouvez-vous nous entendre, madame Gee?

Mme Bonnie Gee: Je suis désolée. Je crois que ma caméra est encore figée.

Le président: Si les membres du Comité sont d'accord, nous allons poursuivre.

Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, madame Gee, nous allons continuer sans vous voir.

Mme Bonnie Gee: Bien sûr, c'est d'accord.

Le président: Est-ce que tout le monde est d'accord?

Veuillez continuer, monsieur Muys. Je veillerai à ce que vous disposiez du temps qu'il vous restait.

M. Dan Muys: En ce moment, est-ce que vos sociétés membres ont du mal à respecter les directives du gouvernement entourant leurs opérations et l'emplacement du mouillage?

Mme Bonnie Gee: Non. Étant donné que certains des mouillages préoccupants dont il a été question aujourd'hui ne relèvent pas de l'administration portuaire, nos membres ont accepté de suivre un protocole provisoire établi par Transports Canada et l'administration portuaire.

Nous effectuons actuellement un projet pilote de planification nocturne pour éviter que les navires n'arrivent entre 23 et 7 heures du matin, je crois. Le projet pilote est actuellement en place pour déranger le moins possible les quartiers à proximité des mouillages.

M. Dan Muys: M. Dekovic a donné trois objectifs quantitatifs: plus souple, plus prévisible et plus rentable. Or, le projet de loi C-33 n'en atteint aucun.

Qu'en pensez-vous?

Mme Bonnie Gee: Le projet de loi C-33 tente d'encadrer la façon dont les ports gèrent les perturbations. Lorsque nous parlons d'un nombre accru de navires aux mouillages, c'est parce que nous avons connu un nombre important de perturbations au cours des cinq dernières années. Nous avons dit que les mouillages sont un symptôme d'une chaîne d'approvisionnement défectueuse.

À part cela, je ne vois pas beaucoup d'autres avantages aux modifications prévues au projet de loi.

M. Dan Muys: Vous avez parlé du fardeau administratif qui pèse sur vos membres.

Pensez-vous que le projet de loi C-33 l'alourdit plutôt que de l'alléger?

Mme Bonnie Gee: Oui, c'est possible que le fardeau soit alourdi en raison de la Loi sur la sûreté du transport maritime.

M. Dan Muys: Pouvez-vous nous donner des exemples?

Mme Bonnie Gee: Par exemple, je pense que chaque installation maritime dispose d'un plan de sécurité. Si elle doit y intégrer la gestion des risques pour la santé des personnes, cela lui exigera beaucoup de travail. Il y aura également une certaine incidence sur les exigences de base relatives au navire.

C'est un exemple.

M. Dan Muys: Lors d'échanges avec certains de vos membres, avez-vous pu quantifier l'incidence financière de ces mesures?

Mme Bonnie Gee: Nous ne l'avons pas encore fait.

M. Dan Muys: Je vois.

Je reviens à M. Dekovic.

J'ai aimé votre analyse des trois mots, que je vous emprunte donc: plus souple, plus prévisible et plus rentable. Pouvez-vous nous en dire un peu plus là-dessus?

M. Marko Dekovic: Bien sûr.

Je suis d'accord avec Mme Gee pour dire qu'en fin de compte, s'il y a des éléments au milieu du projet de loi qui rendent plus prévisible la réaction des ports aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement, il s'agit d'un volet intéressant de la législation.

D'autres parties ne sont pas nécessairement souples puisqu'elles imposent toutes sortes de fardeaux administratifs. En fin de compte, le projet de loi n'est pas nécessairement rentable, car les mesures supplémentaires introduites ne semblent pas avoir fait l'objet d'une analyse des coûts. Je ne vois donc pas comment il pourrait être rentable.

La prévisibilité est essentielle pour attirer les investissements privés. L'ajout de strates de réglementation et d'organismes consultatifs qui mettraient leur grain de sel dans le processus décisionnel des entités gouvernementales peut potentiellement retarder davantage les décisions — dans le cas présent, il s'agit des administrations portuaires. Cette situation entrave bien sûr la prévisibilité et peut effrayer les investisseurs privés.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Je remercie M. Dekovic.

[Français]

Le prochain intervenant est M. Stéphane Lauzon.

Monsieur Lauzon, je vous souhaite la bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.): Merci, monsieur le président. Je suis heureux de me joindre à ce comité.

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

• (1700)

[Traduction]

J'aimerais partager mon temps avec Mme Elizabeth May.

[Français]

Monsieur McConchie, vous avez beaucoup parlé de défis environnementaux et cela nous préoccupe vraiment, surtout compte tenu de l'augmentation du nombre de bateaux laissés au mouillage.

Tenez-vous des registres quant aux émanations que produisent tous les bateaux qui sont à l'ancrage? Il y a 20 ans, cette pollution soulevait peu de sujets de préoccupation, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Actuellement, faites-vous une évaluation environnementale pour chaque bateau ancré?

[Traduction]

M. Bruce McConchie: Oui. Comme je l'ai dit plus tôt, chaque navire... Le calcul a été fait. Les génératrices diesel à bord émettent chaque jour environ 10 tonnes de CO₂ par navire. Si l'on multiplie ce chiffre par 5 900 jours d'ancrage, on obtient une quantité assez impressionnante.

Par ailleurs, comme je l'ai mentionné précédemment, le gouvernement provincial a désigné le secteur comme étant une zone de très haute sensibilité aux déplacements d'air. Qui est en danger? Ce sont les personnes qui vivent à proximité. Les émissions à elles seules posent un problème de santé. À cela s'ajoute la quantité de carburant consommée pour se rendre à ces points d'ancrage. Il faut quatre ou cinq heures pour atteindre les mouillages, après quoi les navires finissent par retourner au port.

Le trajet ininterrompu consomme le carburant du moteur principal, alors que le diesel des génératrices à bord est utilisé au mouillage.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Pouvez-vous nous parler un peu de l'effet dévastateur que pourrait avoir une marée noire, compte tenu de la présence de tous ces bateaux? Comment devrions-nous intervenir?

Je pense que vous avez un peu d'expérience en matière d'environnement. Quelles mesures devrions-nous prendre en cas de marée noire? En quoi consisterait un projet de loi susceptible d'améliorer une telle situation?

[Traduction]

M. Bruce McConchie: Voilà le problème. Les eaux sont très étroites. Les tempêtes hivernales traversent ces eaux, mais personne n'est en mesure d'en assurer une surveillance continue, pas même le port de Vancouver. Des agents de la Garde côtière m'ont dit que si le bateau traîne son ancre en dehors de son rayon d'évitement, qui a été cartographié, ils sonneront l'alarme et appelleront le responsable du navire. Ne pensez-vous pas que c'est un peu tard?

Ce qui s'est passé juste à côté de moi au détroit de Plumper, sous mes yeux... J'étais chez moi ce jour-là. Nous avons regardé dehors et avons vu deux navires entrer en collision. Il s'agissait des navires de 2020. À la suite de cela, un rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime a indiqué qu'il y avait eu, entre janvier 2015 et mars 2020, un total de 102 incidents où des navires ont chassé sur l'ancre le long du littoral de la Colombie-Britannique.

Nous avons eu de la chance. Nous l'avons échappé belle. En 2009, le *Hebei Lion* s'est échoué sur un récif dans le chenal Navy, juste à côté de chez moi. La seule raison pour laquelle il n'y a pas eu de déversement à l'époque, c'est que la marée montait et que le navire a pu être libéré avant qu'il n'y ait une catastrophe.

Depuis, les incidents se sont multipliés. Si vous consultez l'Administration de pilotage du Pacifique, vous constaterez qu'elle doit envoyer un pilote pour repositionner un navire qui sort de son rayon d'évitement. Cela s'est produit à de nombreuses reprises, et le nombre d'incidents ne cesse d'augmenter. C'est notre grande inquiétude.

M. Stéphane Lauzon: Je vous remercie de votre réponse.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme May, qui peut poser une question.

Vous avez une minute et 15 secondes, madame May.

[Français]

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

[Traduction]

Je vais m'exprimer dans ma langue.

Ma question s'adresse à Bruce McConchie. Vous avez exposé très clairement les inconvénients économiques, les risques et les dommages écologiques, ainsi que l'incidence sur la qualité de vie des gens. À votre connaissance, la situation a-t-elle une incidence aussi sur les droits des populations autochtones? Ces eaux sont situées sur le territoire du peuple W̓sáncé. Transports Canada a-t-il consulté ces gens? Le peuple a-t-il autorisé ces mouillages?

M. Bruce McConchie: Il n'y a à peu près pas eu de consultations à ce sujet auprès des résidents côtiers ou des Premières Nations côtières.

Nous nous sommes tous opposés à ce qui se passe là-bas, mais le ministère fédéral des Transports n'a pas donné beaucoup d'information en retour.

Le président: Merci beaucoup, madame May.

Je vous remercie, monsieur McConchie.

[Français]

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

• (1705)

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

Monsieur McConchie, je dois dire que je suis assez sensible à la réalité que vous nous présentez. J'habite dans une circonscription qui borde le fleuve Saint-Laurent, et des citoyens m'appellent parfois pour me parler de ce problème lié aux bateaux qui jettent l'ancre devant chez eux. Ils me disent que le bruit est infernal au milieu de la nuit et que personne ne peut dormir. Ils voient les gens se promener sur le pont devant eux et mener toutes leurs activités quotidiennes. Parfois, ils peuvent rester là très longtemps.

Vous êtes ici pour parler du projet de loi C-33, mais je me demande si le gouvernement n'a pas déjà des moyens, s'il en a la volonté politique, de limiter l'ancrage des bateaux ou de les déplacer hors des zones proches des habitations ou des zones écologiquement sensibles. Si vous avez de bonnes propositions d'amendement à nous proposer, je vais les appuyer, mais je me demande quand même s'il n'y a pas déjà des façons pour le gouvernement de régler ces problèmes.

[Traduction]

M. Bruce McConchie: Dans la lettre de mandat que le premier ministre a adressée au ministre des Transports, on peut lire: « Je m'attends à ce que vous cherchiez au sein de votre portefeuille, en votre qualité de ministre, des façons de soutenir nos efforts pangouvernementaux visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à créer des emplois propres et à relever les défis liés au climat avec lesquels les collectivités composent déjà. » C'est dans la lettre de mandat.

La loi a pour but de préserver la sécurité et l'environnement. Pouvez-vous renforcer ce volet dans le libellé afin d'inciter le ministre des Transports à prendre des mesures en ce sens? Nous pourrions enfin mettre un terme à cette pratique, à ses répercussions néfastes sur l'environnement, et éviter les inévitables déversements de pétrole potentiellement horribles et catastrophiques.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Croyez-vous qu'il est possible d'y arriver en apportant des amendements au projet de loi C-33?

À mon avis, vous n'avez pas vraiment répondu à ma question, qui visait à savoir s'il n'existe pas déjà des mesures législatives ou d'autres moyens. Je n'ai pas la réponse, mais j'ai l'impression qu'il existe déjà des moyens qui permettent aux autorités gouvernementales fédérales d'interdire aux bateaux de jeter l'ancre dans une zone écologiquement sensible ou à quelques mètres seulement de résidences, ce qui risque de détruire la qualité de vie de citoyens.

À votre connaissance, n'existe-t-il pas déjà des moyens d'empêcher cela autrement qu'en apportant des amendements au projet de loi C-33?

[Traduction]

Le président: Je vous prie de répondre en 15 secondes.

M. Bruce McConchie: En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, le ministre a déjà le pouvoir d'arrêter cette pratique. Nous avons eu trois ministres des Transports qui ont fait la sourde oreille et ont fait fi de nos demandes pressantes à ce chapitre. Ce qui nous intéresse dans le projet de loi, ce sont les mots employés à l'alinéa f.2) proposé: « gérer le trafic, y compris le mouillage et l'amarrage ». La présence de ces mots indique soudainement que le gouvernement fédéral est disposé à accepter ces éléments.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McConchie.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Pour conclure notre période de questions ce soir, nous allons écouter Mme Zarrillo.

Madame Zarrillo, vous avez la parole. Vous disposez de deux minutes et demie.

Mme Bonita Zarrillo: Merci beaucoup.

J'habite en Colombie-Britannique, et je suis très préoccupée par la situation des épaulards résidents, comme beaucoup de gens à qui je parle.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur l'importance de ce dossier et sur les répercussions qu'ont ces mouillages dans les îles Gulf?

M. Bruce McConchie: L'incidence est énorme. En fait, ces épaulards sont devenus si importants que, comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, une ordonnance provisoire vient d'être rendue pour limiter le trafic maritime — tout trafic maritime privé ou non — dans certaines zones des eaux à proximité de mon domicile, près des îles Pender et de l'île Saturna. Or, l'ordre n'empêche pas ces grands navires de passer à côté des animaux à n'importe quelle vitesse.

En ce qui a trait aux épaulards résidents du sud, il est très important de préserver leurs aires d'alimentation et leur capacité à communiquer entre eux. Nous devons faire très attention de ne pas avoir trop d'incidence là-dessus, sans quoi nous allons perdre cette ressource fort précieuse.

Mme Bonita Zarrillo: Merci beaucoup.

Ma dernière question s'adresse à Mme Gee et porte plutôt sur le changement climatique. Nous n'avons pas beaucoup discuté de son incidence sur les chaînes d'approvisionnement. Je songeais aux trains. Je sais que dans le bas Fraser et la vallée du Fraser, il y a récemment eu des inondations catastrophiques qui ont vraiment limité le nombre de véhicules qui pouvaient entrer et sortir, que ce soit en train ou en voiture.

Je me demande si vous pourriez nous expliquer dans quelle mesure le changement climatique touche actuellement le transport terrestre, qu'il soit ferroviaire ou routier.

• (1710)

Mme Bonnie Gee: Il y a eu des événements sans précédent ces dernières années, et nous avons certainement besoin d'une infrastructure plus résistante. Cela a bel et bien des répercussions sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Nous sommes tous déterminés à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans la mesure du possible.

Le président: Merci beaucoup, madame Zarrillo.

Je vous remercie, madame Gee.

Au nom de tous les membres du Comité, j'aimerais remercier tous les témoins qui se sont joints à nous et qui nous ont fait part de leur témoignage ce soir, que ce soit virtuellement ou en personne.

Chers collègues, nous allons maintenant passer aux travaux du Comité. Je suspends la séance cinq minutes pour permettre à l'équipe d'effectuer les changements nécessaires. J'invite tous les témoins à se débrancher.

Je vous remercie tous. La séance est maintenant suspendue.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>