



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 007 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 6 juin 2006

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

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

Le mardi 6 juin 2006

•(1115)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour tout le monde.

Comme nous l'avons précisé lors de notre dernière réunion, nous nous réunissons aujourd'hui pour effectuer l'étude article par article du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

Avant que nous ne commençons, M. Hubbard veut poser une question ou faire une remarque.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Merci, monsieur le président.

En fait, je vais poser une question. Ce matin, en arrivant à mon bureau, j'ai trouvé un avis indiquant que le nouveau patron de la Monnaie royale canadienne avait été nommé. À la façon dont les comités fonctionnent normalement, les noms des personnes proposées pour une nomination doivent être soumis à notre examen. Nous avons un délai à respecter pour examiner les candidatures proposées et déterminer si nous voulons convoquer les intéressés. Étant donné toute l'attention dont le poste en question a fait l'objet au cours de l'année dernière ou des deux dernières années, il pourrait être bien, du moins pour notre comité, de convoquer éventuellement M. Bennett pour qu'il nous présente son parcours et son curriculum vitae afin de savoir si sa nomination est acceptable.

Monsieur le président, avez-vous été avisé que cette nomination avait déjà pris effet, à moins que le greffier n'ait reçu quelque chose de son côté.

Le président: Je n'ai pas reçu d'avis, mais nous allons très certainement vérifier —

L'hon. Charles Hubbard: Merci, monsieur le président. Je crois que nous avons un délai de deux semaines ou de quelques jours pour examiner les candidatures.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Excusez-moi, monsieur le président et vous aussi, monsieur Hubbard, mais ce n'est pas notre comité qui s'occupe de cela. C'est le comité des opérations gouvernementales qui est responsable de cette nomination. Ce n'est donc pas nous et si l'autre comité veut convoquer l'intéressé, c'est sa prérogative, mais cela n'a rien à voir avec nous.

L'hon. Charles Hubbard: Merci pour la précision, mais d'après l'annonce, il semble que ce soit le ministre des Transports, de l'infrastructure et des collectivités qui en est responsable. L'annonce a été faite sous le nom de M. Cannon.

M. Brian Jean: Le ministre est responsable de 17 sociétés d'État en plus de son portefeuille; c'est donc quelqu'un de très occupé, mais c'est pourtant le comité des opérations gouvernementales qui est chargé de ce dossier — pour toutes les sociétés d'État — et pas notre comité.

L'hon. Charles Hubbard: Encore une fois, merci.

Monsieur le président, pourrait-on, à un moment donné, nous préciser quelles sont au juste les responsabilités de notre comité? Il a été question de la Société des postes et j'aimerais qu'on nous remette une liste des différentes organisations relevant de Brian et du ministre —

Le président: Je pourrais demander au ministère et au greffier de m'aider à dresser une telle liste pour notre prochaine réunion.

Bien, nous allons accueillir nos invités — je parle d'invités, parce que je n'aime pas le mot « témoins » — qui sont venus nous donner des conseils relativement à l'étude article par article de ce projet de loi.

Conformément au Règlement, l'étude de l'article 1, titre abrégé et titre au long du projet de loi, est différée.

(Article 2 — *Définitions*)

Le président: Je mets l'article aux voix.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): J'ai quelques questions au sujet de l'article 2.

L'article 2, celui des définitions, se présente sous le titre « Définitions et application ». Ma question concerne la définition du mot « modification », parce que je veux savoir si... il revient à plusieurs reprises dans le projet de loi.

L'Ambassador Bridge company nous a fait part de ses préoccupations. Un certain nombre d'articles parlent de « construction ou modification ». On retrouve ces deux mots juxtaposés dans de nombreux articles du projet de loi. Dans sa présentation à notre comité, la société de gestion du pont Ambassador nous a fait part de ses préoccupations, dont l'origine se trouve à l'article 2. Étant donné qu'elle n'exploite qu'un seul des deux ponts en propriété privée, par rapport à l'ensemble des tunnels, des points de franchissement et des ponts, et qu'elle a un passé unique — puisqu'elle est visée par une ordonnance présidentielle et par une autorisation du gouvernement du Canada donnée à la faveur de l'accord originel concernant ce pont — la société craint d'être indûment limitée dans sa capacité d'emprunter et dans sa souplesse d'exploitation.

La société a formulé un certain nombre de suggestions ou de demandes invitant ce comité envisager de retirer les mentions au concept de « modification » et à définir le terme à l'article 2. On retrouve ce terme à plusieurs reprises aux articles 6 et 7 dans sa forme verbale, comme « modifier ». M. Hicks ou le personnel pourrait-il nous en dire davantage à cet égard et en regard de la position des représentants du pont Ambassador, et pourrait-il nous dire pourquoi nous avons retenu cette formulation. Je pense que cela se trouvait dans la première version du projet de loi, mais j'aimerais qu'on me le précise ou qu'on m'explique pourquoi on a fait cela.

Le président: Monsieur Harvey.

M. Éric Harvey (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports): Eh bien, si nous avons mentionné le mot « modifications », c'est que... tout le monde comprend bien pourquoi la construction d'un pont devrait être réglementée de la façon qui est proposée ici. Par ailleurs, il est évident qu'une série de modifications pourrait avoir d'importantes répercussions sur la fluidité de la circulation sur le pont, et c'est tout ce dont il est question ici : il est question de prendre des règlements qui permettront d'avoir un droit de regard sur le genre de répercussions auxquelles d'éventuelles modifications pourraient donner lieu. Dès que la circulation risque d'être perturbée, le Gouverneur en conseil en est informé et il peut approuver les modifications, mais il n'appartient pas simplement à l'industrie de décider d'entreprendre des travaux risquant d'avoir des répercussions sur la circulation à la frontière.

Cela étant, les dispositions sont neutres parce qu'elles s'appliquent également à tout le monde. Nulle part dans ce projet de loi, il n'est fait mention d'un point de franchissement précis et cela de telle façon que la disposition s'appliquerait à un endroit plutôt qu'à un autre. Toutes les dispositions où l'on trouve des allusions à la construction et aux modifications s'appliquent à tous les exploitants de pont.

• (1120)

M. Don Bell: Le ministère est-il préoccupé par la diminution de la fluidité ou par son amélioration? Si l'on augmente la capacité d'un point de franchissement, qu'il s'agisse d'un tunnel ou d'un pont, cela n'importe pas en soi. Comme vous le disiez, ce sont les entrées et les sorties de ces installations qui sont importantes, autrement dit les liaisons routières, les raccordements avec les routes.

Un exploitant qui veut agrandir un pont, doit aussi travailler au niveau des embranchements à chaque extrémité. La capacité est déterminée par ces deux points. Dois-je comprendre que le ministère craint que quelqu'un réduise la fluidité de la circulation à cause de travaux, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives sur le commerce international entre les États-Unis et le Canada?

M. Brian Hicks (directeur, Politiques et programmes des ponts, ministère des Transports): En fait, je crois que c'est plus que cela et je vais vous en donner un exemple. Récemment, on a ajouté une cinquième voie au pont de Queenston-Lewiston, à Niagara Falls. Évidemment, en passant de quatre à cinq voies, on a augmenté la capacité d'accueil. Eh bien, ce projet de loi permettrait de s'assurer que tout se fait en sécurité et que les voies ajoutées ne sont pas trop étroites, qu'elles ne risquent pas d'occasionner des problèmes de sécurité et que la transition du trafic entre la route et le pont à cinq voies se fera en toute sécurité.

Ainsi, nous sommes tout à fait d'accord avec le fait que l'on accroisse la capacité d'un point de passage de la frontière, mais nous voulons nous assurer que cela se fait dans des conditions de sécurité physique et matérielle.

M. Don Bell: Monsieur le président, je crois que les préoccupations qui avaient été soulevées à l'époque concernaient davantage une éventuelle ouverture à la concurrence que les questions de sécurité. Je ne sais pas si nous avons défini la chose plus clairement que cela, mais si je me souviens bien, la société exprimait sa crainte que le gouvernement de l'Ontario ou le gouvernement fédéral n'aient des intérêts dans la construction d'autres ponts. Et puis, il y a aussi le fait qu'il s'agit d'une réglementation mixte du péage et de la capacité d'accueil des points de franchissement, ce qui peut paraître importun compte tenu du cadre appliqué pour la construction de ces ponts.

Je le répète, je veux avoir la certitude qu'il n'est pas question ici de limiter la capacité d'un pont en particulier au bénéfice d'un point de franchissement concurrent voisin, par exemple.

M. Brian Hicks: Je pense que l'intention visée dans ce projet de loi est de faire en sorte que nous assurions une circulation fluide à la frontière, et cela dans des conditions de sécurité physique et matérielle. Ainsi, chaque fois que quelqu'un nous soumet une demande, qu'il soit question d'ajouter des voies ou de modifier un pont ou un tunnel, nous examinons la question sous l'angle du débit ainsi que de la sûreté et de la sécurité.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Dans Windsor-Ouest, le pont Ambassador et le tunnel de Détroit-Windsor doivent faire l'objet de travaux visant à agrandir et à améliorer les approches afin d'en accroître la capacité. Ce faisant, pendant les travaux, on va diminuer la fluidité et créer d'autres problèmes qui entraveront la circulation.

Dans notre région, nous n'avons pas d'autorité frontalière, malgré la présence du pont Ambassador qui est exploité par une société privée, du traversier de Détroit-Windsor, qui est exploité par le privé aussi, du tunnel du CP, également privé, et du tunnel de Détroit-Windsor qui est détenu pour moitié-moitié par les villes de Détroit et de Windsor et qui est loué à une entreprise privée. Il n'y a pas d'organisme de coordination globale.

Cette disposition favorisera-t-elle une certaine coordination ou du moins la tenue d'un examen qui permettra de s'assurer que, si des travaux de construction, d'entretien ou de réparation devaient être effectués aux points de franchissement de la frontière, toutes les installations ne seraient pas touchées en même temps? C'est une symbiose. En fait, cela ne se limite pas à Windsor parce que ce qui se passe chez nous affecte la circulation routière jusqu'à Niagara et peut-être encore plus jusqu'à Sarnia, qui est tout à côté.

Encore une fois, ce que je crains c'est qu'on ne s'attarde pas assez à la coordination de tous les travaux. Par exemple, la construction de certains centres commerciaux va avoir un effet sur différents axes routiers qui peuvent pourtant sembler hors d'atteinte, et cela pourrait avoir des effets marqués sur l'écoulement du trafic.

• (1125)

M. Brian Hicks: Voilà une excellente remarque sur un sujet qui nous préoccupe également. Nous avons été mis au courant du fait que, dans la région de Niagara, on envisageait d'entreprendre des travaux de construction sur le Peace Bridge et sur le pont de Niagara Falls. Or, comme les administrations de ces deux ouvrages collaborent très bien ensemble, elles ont décidé de décaler les travaux dans le temps afin que tout ce segment de la frontière ne soit pas perturbé en même temps. Nous aimerions appliquer la même démarche à d'autres points de passage internationaux et, comme les responsables de ces installations s'adresseraient tous à nous, nous veillerions à ne pas créer d'embouteillage à tel ou tel point de passage.

Le président: Nous sommes prêts à voter.

(Les articles 2 et 3 sont adoptés.)

(Article 4 — *Primauté de la présente loi.*)

Le président: Nous avons un amendement au sujet de l'article 4. Je pense que vous l'avez. Il vient du NPD et il s'agit du NDP-1.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Chers collègues, il s'agit d'un amendement qui nous vient au départ de la ville de Windsor où l'on craignait qu'en cas de conflit entre des règlements municipaux et des lois provinciales, l'émission de permis et de licences dans les abords immédiats des installations de franchissement de la frontière ne bénéficie pas de toute l'attention requise.

Il s'agit d'un simple ajout à ce qui existait déjà :

Ou à l'application de toute loi provinciale ou municipale, sauf dans le cas de conflit avec un agrément obtenu en vertu de la présente loi.

Cette disposition a pour objet d'inciter le requérant à collaborer avec la province et la municipalité compétentes et elle confirme que la loi conserve sa primauté.

Le président: Des discussions? L'amendement est recevable.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): On propose une modification à l'article 4, article où on parle d'un pont international sur le fleuve Saint-Laurent...

Ça va. J'ai obtenu la clarification que je désirais.

[Traduction]

Le président: D'autres remarques?

Monsieur Lafambrise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): J'ai un commentaire à faire sur le sujet de la traduction. Il est écrit: « [...] avec un agrément obtenu en vertu de la présente loi ». Je suggérerais plutôt qu'on emploie le mot « consentement ». Je n'aime pas beaucoup le mot « agrément ». J'aimerais que les traducteurs nous fassent part de leur opinion.

[Traduction]

Le président: Monsieur Harvey.

[Français]

M. Éric Harvey: Monsieur Laframboise, le mot « agrément » est le terme qui est utilisé dans le projet de loi pour désigner l'approbation donnée par le gouverneur en conseil, son consentement. Le mot « agrément » est utilisé de manière uniforme dans le projet de loi pour exprimer l'équivalent du mot anglais « approval ». Par exemple, à l'article 7, on peut lire: « L'obtention de l'agrément [...] est subordonné à [...] » C'est le mot qui a été choisi et qui est utilisé dans tout le projet de loi. Donc, pour répondre à votre commentaire sans pour autant me prononcer sur le fond de la question, je crois que le mot « agrément » est le mot approprié ici, puisqu'il est cohérent par rapport à la terminologie employée dans le reste du projet de loi.

• (1130)

[Traduction]

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je ne suis pas certain que le mot « agrément », même s'il est utilisé dans le reste du projet de loi, est le mot le plus cohérent. C'est ma position personnelle. C'est vous qui le choisissez.

[Traduction]

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Je m'adresse aux conseillers juridiques. Un grand nombre de municipalités est sans doute visée par cette disposition, du Nouveau-Brunswick en passant éventuellement par les districts des services locaux... Quelles répercussions cela pourrait-il avoir sur l'application du projet de loi?

M. Éric Harvey: Les ponts internationaux sont de compétence fédérale, ce qui veut dire que le gouvernement fédéral et le Parlement peuvent effectivement régir tout ce qui concerne ces structures et cela de la façon dont le Parlement le juge approprié.

Cette motion concerne en fait l'interaction entre les lois provinciales et les lois fédérales. À la façon dont je la lis et dont j'en comprends l'intention, la loi n'aurait pas préséance sur les lois provinciales. Autrement dit, toute loi provinciale concernant des ponts internationaux primerait sur des lois fédérales disant le contraire. C'est la façon dont j'interprète les choses.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Je parlais du fait que l'amendement propose de traiter avec les municipalités. Est-ce acceptable?

M. Éric Harvey: Si l'on agissait ainsi, on se trouverait soudainement à devoir consulter toutes les lois provinciales pour voir si ce que l'on veut faire convient ou pas. Quant à savoir si c'est acceptable, cet amendement a des répercussions sur la portée et sur l'application du projet de loi au point où la compétence fédérale sur les ponts internationaux pourrait s'en trouver limitée, selon la loi appliquée par les provinces et les municipalités.

Le président: Monsieur Scott, vous avez la parole.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): J'ai peut-être mal compris, mais je n'ai pas l'impression que Brian ait dit cela. Je crois l'avoir entendu nous dire que cette disposition contraindrait le gouvernement à être au fait des discordances et éventuellement à consulter les parties. Je pense l'avoir entendu dire, à la fin, que les autres lois n'auraient pas la primauté. C'est la loi fédérale qui conserverait cette primauté. Je pense l'avoir entendu nous dire cela.

Mme Evelyn Marcoux (directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres, ministère des Transports): C'est comme cela que nous avons interprété la motion. À la façon dont nous comprenons cet amendement, les règlements municipaux auraient préséance sur la loi fédérale. Pour nous, ce n'est pas envisageable.

Le président: Monsieur Massé, c'est à vous.

M. Brian Masse: Ce serait uniquement dans le cas où le gouvernement fédéral voudrait enfreindre un règlement municipal. Voici comment je comprends la notion de consentement; il est dit : « toute loi provinciale ou municipale, sauf dans le cas de conflit avec un agrément obtenu en vertu de la présente loi »...

Nous cherchons ici à obtenir la garantie que les lois provinciales et les règlements municipaux seront respectés à la faveur de la mise en oeuvre de cette loi.

M. Éric Harvey: Je ne pense pas qu'il soit bon de laisser entendre que le gouvernement fédéral pourrait enfreindre un règlement municipal. C'est la loi fédérale qui s'applique et, dans ce cas, elle régir ce qu'elle est destinée à régir.

Si, comme M. Scott le suggérait, l'intention visée est d'imposer la tenue de consultations, il n'est pas nécessaire de le faire par le biais de ce mécanisme. Il est ici question de conférer une certaine priorité à cette loi par rapport à des lois provinciales et à des règlements municipaux. Cela n'a rien à voir avec la consultation. Il s'agit de règles contraignantes, de l'application de dispositions légales. Ce n'est pas une disposition concernant les consultations.

• (1135)

Le président: Allez-y, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Malheureusement pour nous tous quand nos pères fondateurs ont signé l'Acte d'Amérique du Nord britannique, ils ont réparti les compétences entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et ont permis aux provinces de déléguer une partie de leurs pouvoirs aux administrations municipales. À la façon dont j'interprète ce que vous recommandez, il faudrait que nous nous conformions aux décisions des gouvernements municipaux dans des questions qui concernent les points de passage de la frontière internationale.

Ne prenez pas mal ce que je vais dire, mais j'ai traité avec un grand nombre d'administrations municipales dans le passé et je dois préciser que beaucoup étaient composées de gens très intelligents, mais pas toujours. En fait, nous avons un gouvernement fédéral qui est investi d'une compétence particulière sur l'une des choses les plus importantes qui soit au Canada: le franchissement de la frontière internationale. Allons-nous permettre à des administrations municipales de nous imposer leurs règlements qui auraient donc préséance sur des lois fédérales?

J'ai vu toutes sortes de règlements municipaux et il y en a, par exemple, qui interdisent de dormir dans la rue. Aux États-Unis, vous aurez certainement tous entendu parler de ce règlement municipal, en vigueur dans une certaine ville, interdisant la vie en couple si l'on n'est pas marié. Ainsi, suggérer qu'un règlement municipal adopté dans la précipitation puisse primer sur une loi fédérale traitant du franchissement de la frontière internationale...

Le président: Vous avez la parole, monsieur Masse.

M. Brian Masse: J'ai vu cela dans ma circonscription; j'ai vu que des décisions primaires prises par des administrations municipales ont eu un effet sur la municipalité et sont allées dans l'intérêt non seulement des autres municipalités mais aussi de tout le corridor. Je me souviens que des officiels avaient proposé de construire une route expresse le long du secteur riverain de Windsor jusqu'aux points de passage de la frontière. Nous avions demandé à la municipalité de produire un plan, ce qu'elle a fait.

Si vous me le permettez, je ne vois pas dans cette disposition une façon de détourner la loi. J'estime plutôt que cela va nous permettre de tenir compte des règlements municipaux et des lois provinciales dans toute la démarche. J'estime que c'est important.

M. Brian Jean: Mais c'est déjà le cas. J'ai ici des jeux de lois dans les deux langues officielles : la Loi sur l'expropriation, la Loi sur les douanes et la Loi sur la protection des eaux navigables, ainsi que d'autres textes. Dans tous ces textes, il est dit qu'il faut consulter les administrations municipales de même que les gouvernements provinciaux. En réalité, il s'agit d'un pouvoir fédéral et il est très important, selon moi, qu'on n'y touche pas. Cela échappe à la compétence des provinces et des administrations municipales pour qui toute cette question est donc *ultra vires*.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Il y a des moments où il faut être en mesure de respecter les compétences. Je comprends notre collègue M. Masse, car je sais que ce n'est pas toujours facile. En tant qu'ancien président de l'Union des municipalités du Québec, ce n'est pas facile pour moi de discuter de questions municipales. Cependant, les ponts et les tunnels interprovinciaux sont de compétence fédérale. Je crois que nous n'avons pas à modifier cet article. C'est le but du projet de loi, vous vouliez clarifier la situation. Il faut que les municipalités comprennent que ces ponts et tunnels sont de compétence fédérale.

Nous allons nous opposer à ce qui est déposé.

[Traduction]

Le président: Si vous me le permettez, je vais faire une remarque fondée sur l'avis des fonctionnaires, à savoir que l'amendement semble être contraire au principe du projet de loi. Ainsi, malgré ce que j'ai dit précédemment, autrement dit qu'il était recevable, on m'informe à présent qu'il ne l'est pas.

Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Peu importe, pourrions-nous profiter de cette occasion pour en discuter, pour parler de cela...?

Personnellement, je vous rejoins dans votre seconde interprétation, c'est-à-dire en ce qui concerne le principe du projet de loi. Cela dit, M. Masse l'a présenté différemment, parlant de consultation ou de nécessité d'être mis au courant d'éventuelles contradictions. Il n'y a pas de problème à ce qu'il ait présenté la chose sous un angle différent de celui retenu par les fonctionnaires dans leur interprétation.

Nous pourrions peut-être profiter de cette occasion... M. Jean a dit que les objectifs visés par M. Masse dans son amendement sont déjà atteints en de nombreux autres endroits du projet de loi. Pourrait-il nous dire de quels passages il s'agit?

Je suis tout à fait d'accord avec le ministère, avec les fonctionnaires et avec M. Labramboise au sujet de la primauté de la loi fédérale en matière de lieux de franchissement de la frontière internationale. Toutefois, j'estime que cette primauté ne nous permet pas forcément de passer à l'unilatéralisme. Il faut qu'il y ait une exigence et il faut que celle-ci soit connue afin d'aller dans le sens de l'objectif soutenu par M. Masse, sans porter atteinte à la primauté de la loi fédérale.

• (1140)

Mme Evelyn Marcoux: Vous voulez répondre? Allez-y!

Le président: Comme je viens de déclarer que l'amendement est irrecevable, je vais limiter le débat.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Très rapidement! Soit dit en passant, monsieur le président, cet exercice est excellent parce qu'il nous permet de prendre connaissance des autres amendements proposés par le NPD, mais j'aurais aimé pouvoir m'entretenir plus tôt avec les néo-démocrates au sujet de leurs amendements afin de pouvoir répondre à certaines de leurs préoccupations.

Prenons la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale qui impose évidemment des évaluations pour tous les ponts et tous les tunnels internationaux. J'en ai des exemplaires, si quelqu'un en veut.

Prenons, par exemple, l'alinéa 4(1)d) :

La présente loi a pour objet :

d) de veiller à ce que le public ait la possibilité de participer de façon significative en temps opportun au processus de l'évaluation environnementale.

Tous ces papillons jaunes concernent les municipalités, les consultations publiques ou les provinces. Je vais vous en donner deux exemples.

Paragraphe 18(3) :

Dans le cas où elle [l'autorité responsable] estime que la participation du public à l'examen préalable est indiquée ou dans les cas prévus par règlement

elle peut consulter le public.

L'hon. Andy Scott: Êtes-vous en train de lire des extraits de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale?

M. Brian Jean: Oui.

Le président: Poursuivez, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je pourrais continuer ainsi, mais chacun de ces papillons traite soit... En voici un meilleur.

Alinéa 33(1)a) :

Le ministre, en consultation avec l'autorité responsable

— municipale ou provinciale —

nomme les membres y compris le président de la Commission d'évaluation environnementale et [...] choisit les personnes :

a) impartiales, non en conflit d'intérêts avec le projet...

Et ainsi de suite. Comme vous le voyez, monsieur Masse, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale impose déjà la tenue de véritables consultations avec les responsables.

Le président: Monsieur Masse, pour une dernière remarque.

M. Brian Masse: Certains de nos amendements ont un rapport avec la constitution de la ville de Windsor et les compétences qui lui avaient été octroyées. C'est pour ça que cette ville a proposé des amendements visant à protéger son statut et des solutions qui, d'après son conseil municipal, sont nécessaires pour éviter le genre de problèmes auxquels nous sommes confrontés.

Nous pourrions déterminer si ces amendements sont recevables au fur et à mesure, mais nous ne traitons après tout que d'une seule loi. Ce n'est pas l'objet des motions et des amendements.

Le président: Merci.

Vous vouliez un vote par appel nominatif, monsieur Masse?

M. Brian Masse: Oui.

Le président: Parfait, nous allons passer au vote.

(L'article 4 est adopté avec dissidence.)

(L'article 5 est adopté.)

(Article 6 — *Interdictions*)

Le président: L'amendement de l'article 6 proposé par M. Bell vous a été remis. Je vais lui demander de nous le commenter.

M. Don Bell: Merci, monsieur le président.

Il s'agit, une fois de plus, de poursuivre la discussion que j'ai eue avec les gens du ministère au sujet de la question des modifications. J'ai pris acte des arguments qui m'ont été opposés, et la définition du mot modification n'a pas été retirée. Je pense qu'il est question ici de l'application du mot modification.

Il y a deux aspects dans ce cas et je vous invite à prendre l'article 6 qui se lit ainsi : Nul ne peut, sans l'agrément du Gouverneur en conseil, construire ou modifier un pont ou tunnel international.

Tout d'abord, le premier paragraphe demeurerait à peu près semblable et se lirait désormais ainsi : Nul ne peut construire un pont ou tunnel international sans l'agrément du Gouverneur en conseil.

Le mot « modifier » est retiré.

Deuxième paragraphe à présent : Malgré le paragraphe (1), l'agrément du Gouverneur en conseil n'est pas nécessaire pour pouvoir remplacer, substituer, agrandir ou jumeler un pont ou tunnel international situé à un passage international existant.

Quant à moi, on a apporté une précision. J'ai la photocopie d'une lettre du département d'État américain dans laquelle on précise ceci à la Detroit International Bridge Company, la DIBC qui est la société s'occupant du pont Ambassador : « Nous avons déterminé que la DIBC n'a pas besoin de permis présidentiel pour agrandir ou doubler le tablier du pont en cet endroit ». L'endroit en question est le pont Ambassador.

Certes, il s'agit de la position du gouvernement américain et nous prenons les décisions qui nous chantent de notre côté. Je voulais uniquement parler de continuité par rapport à l'accord originel de 1921. J'ai dit que j'allais soumettre cette proposition à une discussion en comité afin que nous ayons au moins la possibilité d'en parler.

Le ministère m'a répété que cela concerne l'ajout d'une cinquième voie, par exemple, et les répercussions de l'agrandissement ou du doublement du tablier du pont. J'aimerais recueillir vos commentaires. Ça touche à la même chose, mais j'aimerais avoir d'autres opinions du ministère à cet égard.

Les réserves exprimées tiennent ici au caractère unique du pont Ambassador, aux relations historiques dont il est le fruit entre le Canada et les États-Unis et au fait qu'il a été financé par des fonds privés avec l'accord du gouvernement du Canada et grâce à un permis présidentiel l'autorisant à fonctionner comme une entreprise privée et à emprunter sur le marché.

Que pensez-vous de tout cela?

● (1145)

M. Brian Hicks: Le projet de loi s'applique aux 24 points de passage de la frontière. Nous avons veillé à choisir un libellé qui s'applique à peu près à tout le monde.

Ce que nous recherchons dans cet article, c'est que tout ceux qui veulent construire ou modifier le pont ou en doubler le tablier doivent obtenir l'autorisation du Gouverneur en conseil.

On parle beaucoup de « doubler le tablier » dans le cas des ponts. Peu importe, cela revient toujours à construire un pont. Qu'il s'agisse de doubler le tablier ou de construire un pont parallèle, on jette une nouvelle travée d'une rive à l'autre. Selon le libellé actuel du projet de loi, ce genre de construction exige l'autorisation préalable du Gouverneur en conseil.

M. Don Bell: L'expression doublement de travée est synonyme d'élargissement. Je comprends ce que vous dites, soit qu'il peut s'agir d'un nouveau pont, mais s'il est question d'un pont qui existe déjà... dans ma circonscription, il y a le Lions Gate. Il avait été question d'y rajouter un certain nombre de voies et l'on se demandait si sa structure pourrait supporter ce poids supplémentaire et s'il ne valait pas mieux carrément se doter d'une capacité additionnelle en construisant carrément un pont parallèle, en le doublant. C'est donc un peu différent de la construction d'un tout nouveau pont dans un endroit qui peut être relativement éloigné du premier, éventuellement à un mille ou deux de là. Il est ici question des répercussions d'un pont en un endroit donné.

Les différences entre les 24 points de franchissement dont vous avez parlé tout à l'heure, d'après ce que nous ont expliqué les témoins du pont Ambassador — et je tiens à m'assurer que le comité va effectivement tenir compte de leur point de vue avant de trancher au sujet de ce projet de loi — résident selon moi dans la capacité d'accueil et de financement de ces structures, dans le fait qu'il n'y a pas de dette privée. Si les gouvernements veulent faire quelque chose, ils peuvent emprunter, ils n'ont pas à aller sur le marché obligataire. Ils peuvent dégager des fonds par le biais des impôts et prendre des décisions quant à l'utilisation de ces fonds contrairement à un exploitant privé qui doit présenter aux créanciers obligataires, aux banques et à tous ceux qui lui fournissent de l'argent un argument économique en faveur de sa structure. Ainsi, les restrictions qui peuvent ne pas sembler déraisonnables dans le cas d'un propriétaire étatique sont incroyablement restrictives pour un propriétaire privé.

Toute la question consiste à savoir où résident les intérêts du gouvernement du Canada. Nous voulons nous assurer que la sécurité et la protection passent en premier — ainsi que l'intégrité de ces passages de la frontière. Voilà pourquoi je me suis engagé à soulever cette question au nom des témoins.

• (1150)

Mme Evelyn Marcoux: Le dépôt de toute demande de construction d'infrastructure auprès du gouvernement, qu'il s'agisse d'un pont ou d'une route, déclenche automatiquement une procédure d'évaluation environnementale. Dans le cadre de cette procédure, la population est largement consultée. Pour construire des ponts — dans le cas dont on parle, il s'agit du doublement de la travée — il y a énormément de consultations et il faut aussi effectuer une analyse de rentabilisation. Au bout du compte, toutes ces infrastructures relèvent de la compétence fédérale et elles touchent à la souveraineté du Canada. C'est en effet grâce à ces points de passage de la frontière que nous pouvons continuer de commercer avec nos voisins américains. Tout cela s'inscrit dans le cadre d'un processus.

Ce projet de loi vise à gommer les différences entre les divers types d'installations, qu'elles appartiennent au public ou au privé ou qu'elles soient administrées par le secteur public. Le projet de loi ne modifiera en rien la structure de gouvernance des ponts. Toutefois, le gouvernement essaie de mettre en oeuvre une politique qui consiste à tenir compte de tout un ensemble d'éléments avant d'autoriser construction ou la modification d'un point de passage important, étant donné toutes les incidences économiques qui en découlent.

M. Don Bell: J'aimerais entendre ce que le gouvernement a à dire à ce sujet-là, ce que le côté de M. Jean en pense.

Merci.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Cet amendement pourrait-il avoir des répercussions sur des questions comme les modalités directes, d'importantes modifications pouvant être apportées non seulement au pont, mais aussi au tunnel qui se trouve dans notre région? Est-ce que cela aurait une incidence sur les ententes binationales?

Mme Evelyn Marcoux: Vous voulez parler de la révision de l'article?

M. Brian Masse: Oui.

Mme Evelyn Marcoux: Eh bien, nous venons juste de le recevoir ce matin. Il est évident que le nouveau paragraphe 6(2) aurait une incidence sur les modalités globales.

M. Brian Masse: Je précise à l'intention des députés que nous avons appliqué des modalités binationales dans la région de Windsor-Détroit par où passent 42 p. 100 de la circulation routière transfrontalière.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Si on accepte le principe selon lequel il faut l'agrément du gouverneur en conseil pour construire un pont, je crois que si on peut le remplacer, le modifier, le substituer sans obtenir un tel agrément, cela contrevient à la nature même du projet de loi. Il serait insensé d'adopter ce projet de loi si on peut remplacer de diverses façons un pont qui a déjà été accepté. On s'opposera donc à l'amendement.

[Traduction]

M. Brian Jean: Je dirais, très rapidement, monsieur le président, que je ne suis pas vraiment surpris que les Conservateurs doivent de nouveau penser à l'écologie. Je dois vous dire, monsieur Bell, que je serais très troublé si l'on décidait de doubler la jetée du pont Lions Gate — qui se trouve dans votre circonscription — sans d'abord effectuer une évaluation environnementale. Je n'arriverais pas à croire qu'un membre du comité puisse être d'accord avec cela, car ça n'irait pas dans le meilleur intérêt des Canadiens.

Le président: L'amendement a été mis aux voix.

(L'amendement est rejeté [voir le *procès-verbal*].)

(L'article 6 est adopté.)

(Article 7 — *Demande d'agrément*.)

Le président: Nous sommes saisis d'un amendement au sujet de l'article 7. Il s'agit de l'amendement NPD-2. Là aussi, le conseiller juridique me dit qu'il n'est pas recevable parce que l'alinéa (ix) est contraire au principe du projet de loi.

(L'article 7 est adopté.)

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, je dois indiquer que beaucoup de ces amendements me semblent avoir été produits dans la dernière heure. Je n'ai pas l'impression que nous les traitons comme il se doit au regard de l'examen auquel nous devons les soumettre et de l'analyse à laquelle les fonctionnaires doivent se livrer. Il est possible que nous rejetons d'excellents amendements et que nous n'étudions que les plus difficiles.

Le greffier doit avoir imposé un délai pour recevoir ces amendements. Habituellement, il y a une heure de tombée. Quelles sont les lignes directrices à ce comité? Les amendements doivent-ils être déposés un jour ou un certain nombre d'heures avant les réunions?

•(1155)

Le président: Il n'y a pas de ligne directrice dans ce cas étant donné qu'il s'agit d'amendements qui viennent juste d'être déposés à l'étape de l'étude article par article.

L'hon. Charles Hubbard: Ainsi, vous acceptez des amendements directement en cours de réunion.

Le président: Les amendements n'ont pas été directement soumis lors de la réunion, ils l'ont été plus tôt. Les amendements des Libéraux ont, en revanche, été soumis lors de la réunion.

L'hon. Charles Hubbard: Ce faisant, notre conseiller juridique et le ministère les a examinés, parce qu'ils les ont.

Le président: Oui et lors de la dernière réunion, j'ai incité ceux qui voulaient déposer des amendements... On me dit d'ailleurs que cela n'arrive jamais.

L'hon. Charles Hubbard: Eh bien, tant qu'ils sont dûment examinés, ça va.

Le président: Allez-y.

Mme Evelyn Marcoux: Nous n'avons pas examiné... On vient juste de me remettre cet amendement à l'article 6. Je ne sais pas si c'est nous qui avons fait l'erreur, mais je viens juste de le recevoir.

Le président: Effectivement, comme je l'ai précisé, cet amendement vient juste de nous être remis. Les amendements du NPD, eux, nous ont été remis plus tôt ce matin mais nous en avons été avisés la semaine dernière.

Mme Evelyn Marcoux: Effectivement, nous les avons vus.

Le président: Nous avons demandé un avis juridique pour savoir s'ils étaient recevables. Cela ayant été établi, ils ont été soumis au débat.

Bien! Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: L'essentiel, c'est que le président, le comité et les témoins soient satisfaits du temps mis à leur disposition pour les examiner. Les amendements de M. Masse sont peut-être bons, mais il n'est pas possible de les examiner en 10 minutes et de déterminer s'il faut les inclure dans le projet de loi ou au contraire les en exclure. C'est une remarquable importance que je tenais à faire.

Mme Evelyn Marcoux: Nous avons eu le temps d'examiner les amendements déposés par M. Masse.

Le président: Effectivement.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je veux revenir à mon intervention de départ et parler de l'autorisation pour la construction d'un tunnel. Il est vrai que selon l'article 7 du projet de loi, on soumet la demande au gouverneur en conseil, puis au ministre, qui l'approuvera, mais il y a quand même des procédures à respecter. Un peu plus tôt, M. Jean en a énuméré quelques-unes, dont celles prévues à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, etc. Je ne voudrais pas que l'on ait l'impression qu'on autorise des constructions sans qu'aucune analyse soit faite.

J'aimerais que vous résumiez pour moi de quelle façon cela fonctionnera. Dès que vous aurez une demande pour la construction d'un pont, dites-nous ce qui se passera, afin que les gens comprennent bien.

Mme Evelyn Marcoux: Lorsque la demande arrive au ministère, un examen interne est fait afin de déterminer quelles organisations gouvernementales fédérales sont impliquées. Il faut déterminer

quelles sont les autorités qui devront examiner la demande. Une fois cette détermination faite, on examine la portée du projet. Ensuite, on commence à faire des rencontres à l'interne, au niveau fédéral, pour examiner le projet. On consulte le demandeur pour obtenir des précisions et on commence le processus d'analyse, on fait une analyse de cas et on détermine le fondement du projet. Habituellement, cela prend plusieurs mois.

Ensuite, on consulte les personnes qui seront affectées par ce projet. Des consultations sont faites auprès des citoyens de la communauté, de la municipalité, de la province, de la région. Dans le cas de Windsor, par exemple, quatre paliers de gouvernement sont impliqués: le gouvernement provincial de l'Ontario, le gouvernement fédéral, l'État du Michigan et le Federal State.

Dans le cadre de ces consultations, des décisions et des objections ressortent. C'est à ce moment que le processus décisionnel est établi pour faire, éventuellement, une recommandation au ministre et au gouverneur en conseil dans le but d'obtenir l'approbation ou le rejet du projet.

Dans ce processus, il y a aussi des permis à obtenir en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables. L'Agence des services frontaliers du Canada et le ministère des Pêches et des Océans sont aussi consultés. Il y a toute une série de consultations qui se tiennent à l'intérieur et à l'extérieur du système et à tous les paliers de gouvernement.

M. Mario Laframboise: Cela comprend les études sur les impacts environnementaux.

Mme Evelyn Marcoux: Absolument.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je suis certain que les parties prenantes se disent parfois que le gouvernement est trop lent à agir mais que, quand il se met à bouger, il va parfois beaucoup trop vite.

Mme Evelyn Marcoux: C'est sans issue.

•(1200)

Le président: Tout à fait.

L'article 7 étant adopté, nous allons passer au suivant.

(Article 8 — *Agrément du Gouverneur en conseil.*)

Le président : Nous sommes saisis d'un amendement déposé par le NPD, mais le conseiller juridique me dit que celui-ci n'est pas recevable non plus parce qu'il est contraire au principe du projet de loi.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: J'aimerais, quand cela ira, que le ministère m'envoie une correspondance sur l'irrecevabilité des amendements. Ces modifications avaient été d'abord proposées — plus particulièrement celle-là — par les conseillers juridiques de la ville de Windsor.

J'aimerais obtenir un exemplaire de ce qui a été déposé. Ils sont différents de ceux que j'ai soumis.

M. Brian Jean: Je dois vous préciser que ce n'est pas le ministère qui a produit cela, mais le greffier. Moi aussi, j'aimerais qu'on me mette au courant du raisonnement qui a été appliqué. Une chose est certaine, cependant, le ministère n'a rien à voir là-dedans, seule la Chambre des communes est concernée.

Le président: Je vais inviter mon bras droit à vous répondre.

M. Wayne Cole (greffier à la procédure): L'amendement NDP-3 exige le consentement des municipalités. Or, cela est contraire au principe du projet de loi qui prévoit essentiellement que les autorisations viennent du Gouverneur en conseil, seul habilité à le faire. Si l'on donnait un droit de veto aux municipalités, on irait à l'encontre des pouvoirs du Gouverneur en conseil. Or, comme ce projet de loi a été approuvé par la Chambre en deuxième lecture, le comité est tenu de respecter ce principe.

M. Brian Masse: Ça va. Je crois comprendre que nous allons entendre cette chansonnette à plusieurs reprises au sujet de ces amendements, mais je souhaiterais qu'on finisse par nous préciser cela par écrit.

Le président: Eh bien, ce sera fait le plus tôt possible.

M. Brian Masse: Effectivement, pas forcément aujourd'hui, mais vers la fin de notre étude article par article.

Le président: Je vais peut-être demandé que l'on fasse copie de ces rapports à l'intention des membres du comité.

Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Histoire de tirer davantage la situation au clair, si le personnel de soutien est effectivement responsable de déterminer si les amendements sont recevables ou pas, et donc s'ils enfreignent les principes du projet de loi, nous devons aussi décider si ce projet de loi doit être renvoyé devant le comité après la première ou la deuxième lecture. Si le projet de loi nous avait été renvoyé après la première lecture et non après la deuxième, la règle d'admissibilité aurait été différente.

Nous sommes donc investis d'une certaine responsabilité et il convient de bien comprendre ce qui se passe.

Le président: Merci beaucoup pour cette information qui m'est utile à moi aussi.

(Les articles 8 à 11 sont adoptés.)

(Article 12 — *Expropriation*.)

Le président: Nous avons à ce sujet l'amendement NDP-4.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Pourquoi ne pas d'abord en faire l'interprétation? Va-t-on le juger irrecevable?

Le président: Il est effectivement recevable et il peut être débattu.

M. Brian Masse: Voici comment se lit l'amendement en question :12(2) Nonobstant le paragraphe (1), une expropriation ne peut être entreprise que si le Gouverneur en conseil a donné son agrément conformément à l'article 8 et conformément aux modalités et conditions prévues dans cet agrément.

Je vais renoncer à cet amendement étant donné qu'il est corrélatif. Il ne fait que confirmer le processus que je ne peux changer.

Le président: Exact.

(L'article 12 est adopté.)

Le président: L'amendement NDP-5 recommande l'adoption d'un nouvel article, le 12.1, qui n'est malheureusement pas recevable étant donné qu'il exige une recommandation royale. Il enfreint la recommandation royale.

M. Brian Masse: Pourrait-on avoir plus d'explication à ce sujet?

• (1205)

Le président: Je vais demander au greffier de vous répondre.

Il devrait avoir plus d'explication pour vous.

M. Wayne Cole: Le projet de loi fait l'objet d'une recommandation royale qui régit les dépenses découlant des mesures proposées.

La constitution d'une commission entraînerait des dépenses supplémentaires qui ne sont pas visées par l'actuelle recommandation royale.

M. Brian Masse: Dans l'amendement, il est dit que le ministre peut nommer une commission. Autrement dit, il a toute latitude pour cela. Peu importe s'il détermine que des fonds additionnels seront nécessaires.

Je le répète, je viens d'une municipalité où il n'y a pas de gestion coordonnée. Il y a des différences de Sarnia, à Sault Ste. Marie et de Fort Erie à Buffalo. Il n'existe absolument pas de modèle de gouvernance et je sais que les gens seraient très heureux de siéger bénévolement à un organisme qui s'occuperait un peu de planification et de coordination des installations frontalières.

C'est ça le problème dans ma circonscription. C'est le chaos. Il n'y a pas absolument aucune coordination. Cet amendement habilite les gens et leur permettrait de travailler ensemble, dans l'intérêt commun. Personnellement, je pense que vous n'auriez pas de problème à trouver des gens qui seraient prêts à siéger à une telle commission de coordination, sans être rémunérés.

Ma proposition précédente contenait plus de détails que nécessaire. On m'a indiqué ensuite qu'il serait question de tout cela dans les règlements qui définiraient le type d'organisme à mettre sur pied. Ce faisant, j'ai renoncé à ces détails qui seront fixés par voie de règlement. Encore une fois, comme on dit ici que le ministre « peut » agir ainsi, on n'impose rien, ni aux deux pays frontaliers ni aux régions. En revanche, cet amendement permettrait de créer des organismes de coordination là où il n'y en a pas, au bon vouloir du ministre.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Quelque chose dans la loi empêche-t-il le ministre de faire cela maintenant? Il peut le faire s'il le veut.

M. Éric Harvey: En sa qualité de ministre, il peut effectivement mettre sur pied ce genre de commission ou de groupe d'examen, peu importe le titre que vous lui donnez. Il est vrai qu'il n'a pas besoin d'être investi d'un pouvoir spécial pour créer des commissions.

L'hon. Andy Scott: Cela dit, afin d'apporter quelques précisions, je vais en revenir à l'intention visée au départ.

Brian, je me demande s'il n'y a pas une façon de récupérer cela. Au départ, et vous avez vu les premiers communiqués de presse, on disait que le gouvernement fédéral avait le pouvoir d'agir de la sorte, et ainsi de suite. Or, j'ai l'impression qu'il ne suffit peut-être pas de s'en remettre au processus d'évaluation environnementale pour garantir la tenue de consultations.

Moi, ce qui m'intéresse, ce sont les consultations et je ne vois rien là-dedans qui remettrait en question la compétence fédérale. En revanche, je pense que le gouvernement du Canada devrait être contraint de consulter et pas uniquement par une loi environnementale, mais par respect envers les administrations municipales. Malheureusement, nous nous retrouvons ici après l'étape de la deuxième lecture et nous n'avons peut-être pas toute la latitude voulue pour modifier cela. Je ne crois pas qu'un exercice de consultation irait à l'encontre des principes du projet de loi.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Cela rejoint aussi la loi proposée au Michigan. Un certain nombre de représentants désireux de mettre sur pied une commission frontalière publique a décidé de proposer la loi relative à l'autorité frontalière. Il y a donc recouplement.

C'est ce qui se fait dans bien d'autres endroits où l'on applique des modèles différents dont certains prévoient le versement de jetons de présence. Encore une fois, si le ministre veut agir ainsi, il en a le pouvoir, car cela relève de sa compétence. Ceux qui pourraient vouloir, de leur propre gré, siéger en qualité de conseiller pour faciliter le règlement de problèmes municipaux, provinciaux et fédéraux à la frontière, ne le peuvent actuellement pas. Encore une fois, on ne retire rien au pouvoir dont peut-être éventuellement investie une autorité ou une commission frontalière et l'on ne donne pas pour mandat au ministre de mettre sur pied une telle commission. On indique ici que des administrateurs pourraient siéger sans être rémunérés, ce qui n'exige donc pas de sanction royale.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je suis loin de trouver cela bête.

Ma question s'adresse à notre greffier législatif. Avec le peu d'explications que vous donne M. Masse, maintenez-vous le fait que cet amendement est irrecevable? Le maintenez-vous parce que ce peu d'information pourrait engager des frais?

M. Wayne Cole: Si c'est optionnel ou obligatoire, cela n'a aucun impact. De plus, même si les commissaires ne sont pas rémunérés, il devrait y avoir des coûts administratifs. Ce n'est pas le projet de loi C-3 qui donne au ministre le pouvoir de nommer des commissions, mais d'autres lois.

• (1210)

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Permettez-moi un commentaire. Tout d'abord, je pense que cette idée est valable et je suis certain que tout le monde ici est de cet avis. En revanche, il faut la travailler davantage, si vous me permettez d'être aussi direct monsieur Masse; nous pourrions concocter une disposition qui nous amènerait à adopter des règlements différents mieux adaptés.

C'est cela qui importe le plus et si nous parvenions à décoller de nos positions, nous pourrions avoir un groupe de sept ou huit personnes, peu importe, prêtes à siéger bénévolement à un conseil par exemple pour régler un investissement d'un milliard de dollars dans le pont Ambassador. Je crois que nous parviendrons à régler bien des choses de cette façon. Il faut essayer et je crois que si le ministre veut effectivement appliquer cette formule, même à titre d'essai, nous devrions lui en donner la possibilité. Notre comité devrait peut-être lui en faire la recommandation, autrement dit l'inviter à lancer un projet pilote quelque part.

Quoi qu'il en soit, il y a beaucoup de travail à faire et je n'aimerais pas que nous nous retrouvions dans une situation où, par exemple, les propriétaires du pont Ambassador qui s'apprentent à investir 1 milliard de dollars... où nous pourrions régler leurs activités. Il faut tenir compte de toute une dimension politique à l'échelon local et il se trouve que les gens prennent davantage de décisions en fonction de la politique qu'en fonction du bon sens. Je crois toutefois que le gouvernement, le Parlement du Canada, prendront des décisions qui iront dans l'intérêt de tout le monde, dans le meilleur intérêt des Canadiens.

Le président: Monsieur Masse pour un dernier mot.

M. Brian Masse: Permettez-moi de vous dire que j'estime cela très important. L'intention n'est pas de créer un organisme de contrôle des installations transfrontalières.

Je vais vous dire ce qui se passe dans ma municipalité. Le ministère de la Santé étudie quotidiennement les problèmes respiratoires des enfants d'âge scolaire. Ils se rendent à l'école avec des sacs à dos qui permettent de mesurer la quantité de particules pénétrant dans leurs poumons. Nous allons bientôt avoir une réunion publique à ce sujet.

Je suis certain que bien des gens étaient disposés à siéger au comité consultatif quelconque créé par le ministre à ce sujet, étant donné les répercussions de ce phénomène. Là aussi, il est question de consultations.

Le président: Merci.

J'en reviens sur ce que je disais tout à l'heure, c'est-à-dire que ce nouvel article est irrecevable, et nous allons passer à l'article 13.

(Les articles 13 et 14 sont adoptés.)

(Article 15 — *Règlements.*)

Le président: Notre premier amendement du gouvernement concerne l'article 15. Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Trois amendements concernent l'article 15. Le premier consiste à supprimer le paragraphe 15b), le deuxième à ajouter un nouvel article, le 15.1, dont vous devriez tous avoir copie, et le troisième est un amendement corrélatif à l'article 43.

Le président: Des remarques?

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je comprends où le gouvernement veut en venir. Je n'avais pas l'impression qu'il déposait quelque chose de semblable.

Madame Marcoux, ma question est simple. L'Association des administrateurs des ponts et des tunnels craignait que cet article ne mette en danger leur survie financière. Pouvez-vous nous rassurer à ce sujet?

Mme Evelyn Marcoux: Quand ses représentants ont témoigné devant vous, ils ont dit craindre, après avoir consulté le secteur financier, que le fait que le gouvernement ait un droit de regard sur les taux du péage n'influence leur cote sur le marché et que leur financement leur coûte ainsi plus cher.

L'amendement déposé aujourd'hui vise à essayer de répondre à ces préoccupations. Nous n'en sommes pas au début du processus du changement du taux du péage, nous sommes en mode réactif. Si le gouvernement se rend compte qu'une augmentation du coût du péage a créé des problèmes de fluidité de la circulation et du commerce, il se donnera alors la possibilité d'intervenir.

• (1215)

M. Mario Laframboise: Les avez-vous consultés avant d'apporter cette modification?

Mme Evelyn Marcoux: Oui. Ils ont été consultés et ils sont d'accord sur l'amendement tel que déposé. Rappelons qu'ils représentent la grande majorité des opérateurs de ponts internationaux.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Quel sera le critère décisif d'évaluation de la fluidité de la circulation? Comment va-t-on déterminer cela?

Mme Evelyn Marcoux: Bonne question.

Ce sera la prochaine étape. À la façon dont cette motion se lit, le ministre doit d'abord estimer que l'imposition du droit prévu va nuire à la fluidité de la circulation et il devra tenir compte pour cela des coûts, du volume des échanges commerciaux et de toute une série de facteurs.

Ce ne sera donc pas facile à trancher. La décision exigera des consultations avec l'exploitant de l'installation et avec le milieu bancaire.

M. Brian Masse: Et la collectivité, ce qui nous ramène à ce que je disais tout à l'heure au sujet de la mise sur pied d'une commission frontalière ou de la tenue de consultations? Le milieu bancaire et les exploitants peuvent ne pas avoir les mêmes intérêts que le camionnage international. Les camionneurs passent devant des écoles, des églises, des résidences et des entreprises qui n'ont peut-être pas la même capacité d'influencer le ministre. Ce que je me demande, c'est comment est-ce qu'on peut mesurer cela.

Mme Evelyn Marcoux: Les intervenants eux aussi seront consultés, avant que le ministre ne fasse une recommandation au Gouverneur en conseil.

M. Brian Masse: Mais comment nous assurer que la collectivité sera au nombre des intervenants? C'est ma seule préoccupation.

Mme Evelyn Marcoux: C'est ainsi que le gouvernement fonctionne, avant d'adopter des mesures, il doit consulter.

M. Brian Masse: Alors là, permettez-moi de vous dire que cela nous l'avons déjà entendu.

Mme Evelyn Marcoux: D'accord.

M. Brian Masse: Le nouvel article 15.1 qui est proposé sera-t-il précisé davantage dans le règlement?

Mme Evelyn Marcoux: Non. En fait, nous sommes ici hors de l'épure réglementaire et nous entrons dans le domaine de l'élaboration des lignes directrices, moyennant l'agrément du Gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre. Cette disposition permet essentiellement au ministre et au Gouverneur en conseil de réagir plus rapidement et de disposer davantage de souplesse pour administrer la question comme il se doit, et cela plutôt que de passer par la réglementation.

C'est ce que propose l'amendement.

M. Brian Masse: Je ne pense pas qu'il serait mal... J'aimerais qu'un autre amendement donne la parole aux municipalités, ce que le ministre peut faire sous le couvert de la consultation. Ce sont les municipalités qui sont les mieux placées. J'imagine que ce sont les services de transport de chaque municipalité qui sont les mieux placés pour savoir comment gérer la circulation locale.

Je trouve que ce serait juste, parce que c'est un conseil que l'on donne au ministre, sans plus. On s'assurerait ainsi que lui-même ou ses collaborateurs répondent à ceux qui téléphoneront pour les consulter. Ça va?

M. Éric Harvey: Oui, mais j'aimerais faire une remarque.

Je comprends ce que vous dites à propos de la consultation des collectivités et du reste. Toutefois, comme Evelyn l'a dit, cette disposition est essentiellement réactive. Cela veut dire qu'en cas de problème de circulation dû à la modification des droits de péage, ce sont ces acteurs même dont vous parliez tout à l'heure, c'est-à-dire la collectivité, la municipalité et les résidents, qui déclencheraient sans doute le processus. Ils sauteraient sur le téléphone et diraient qu'il y a un embouteillage devant l'école à cause d'une augmentation du péage. Le maire pourrait également faire la même chose.

Il y aurait des répercussions sur tout le monde. Ici, on se tourne vers ceux qui sont directement touchés. À la façon dont il est rédigé, cet amendement donne les moyens à ceux qui sont touchés de déclencher un processus.

M. Brian Masse: Permettez-moi de vous poser une question. Si le processus n'est pas déclenché par les particuliers et que les droits de péage ont ensuite des conséquences négatives imprévues sur la collectivité, qui assumera ce rôle? Je ne comprends pas pourquoi on consulterait les exploitants et pas ces gens-là.

On a déclaré irrecevables certaines de mes propositions, mais il est de nouveau ici question de consultation. Comment pouvez-vous prétendre que les propriétaires ou les exploitants, de même que le ministre, sont ceux qui seront les mieux placés pour savoir ce qu'il faut faire, tandis que vous avez des spécialistes à l'échelon local qui travaillent quotidiennement sur les problèmes de la circulation au sein de leur collectivité?

Je ne vois pas comment cela pourrait être une bonne chose et j'estime qu'il serait inacceptable de ne pas inviter les groupes de citoyens à participer, eux qui doivent apparemment lutter pour être représentés et reconnus dans la loi.

• (1220)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur Masse, j'allais vous dire que la plupart d'entre nous sommes sûrement d'accord avec vous. La difficulté, bien sûr, réside dans le fait que lorsqu'on est tenu de consulter par voie de législation, cela prend du temps. Les décisions de la Cour suprême du Canada en matière de consultation sont très claires; si la loi impose la consultation, il faut consulter et cela fait partie du processus normal. Comme M. Harvey le disait, je crois que cet article a pour objet de permettre au ministre de réagir instantanément aux situations qui se présentent, comme en matière de santé et de sécurité. Cela lui donne la possibilité d'agir immédiatement. Je crois que c'est là la première chose.

La deuxième chose, c'est qu'à Fort McMurray, chez moi, nous avons eu un problème d'émanations toxiques à laquelle nous avons mis fin de façon radicale. Le ministère de l'Environnement provincial a tout simplement fermé l'installation. Cela ne veut pas dire que l'exemple que vous avez employé dans le cas des substances toxiques... Le gouvernement provincial peut effectivement prendre des mesures distinctes pour traiter ce genre de problèmes, par exemple, par le biais de son ministère de l'Environnement.

Tout à l'heure, je me suis livré à un recensement de tous les ministères concernés par vos propositions et j'en ai trouvé 15 à 20. Je crois que le genre de collaboration que cela imposerait entre le provincial et le fédéral serait tel que ces ministères pourraient réagir instantanément, ce qui s'impose.

Le président: Monsieur Masse, puis monsieur Scott.

M. Brian Masse: Merci.

Si vous me le permettez, ce n'est pas ainsi que les choses ont fonctionné.

Je propose un sous-amendement consistant à ajouter, après le mot « exploitant », les mots « et la municipalité ». Ainsi, après le mot « exploitant » on ajouterait « et la municipalité ».

Le président: Un instant, nous allons vérifier.

M. Brian Masse: Je remplacerais « et la municipalité » par « et d'autres intervenants »

Le président: Nous sommes en train de chercher où vous en êtes dans cet amendement.

Puis-je vous demander d'attendre un peu. Nous en sommes à l'article 15.

M. Brian Masse: Eh bien, je vais en rester avec ma proposition d'ajout les mots « et les municipalités ».

Le président: Certes, mais nous en sommes à l'article 15.

Excusez-moi, nous en sommes à l'amendement du gouvernement G-1, article 15.

M. Wayne Cole: En fait, il en est à la proposition suivante qui consiste à substituer certains mots et c'est ce qu'il veut modifier. Toutefois, nous devons disposer de cet amendement avant.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: S'agit-il de la discussion sur l'amendement déposé par M. Masse? Non?

[Traduction]

Le président: Non, nous allons commencer par régler l'amendement du gouvernement après quoi nous passerons au sous-amendement.

Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: C'est une question de procédure. Si le sous-amendement porte sur l'article dont on parle, il n'est pas exceptionnel de suspendre les discussions sur cet article pour traiter du sous-amendement, si le comité le désire, parce qu'on peut éventuellement décider de modifier l'amendement principal. Il n'est pas forcément nécessaire de le faire dans l'ordre. C'est tout ce que je voulais dire.

Je vais dire une chose qui concerne le secrétaire parlementaire. Je me dis que nous sommes en train de changer les choses par rapport à une situation où la municipalité, surtout celle de Windsor, avait quasiment un droit de veto remontant aux années 20, n'est-ce pas?

Une voix : Oui.

L'hon. Andy Scott : Nous partons donc de là. Je crois que le gouvernement serait prêt à aller plus loin et nous, nous serions prêts à appuyer dans cette démarche. Toutefois, je n'ai pas l'impression qu'il soit nécessaire d'aller jusqu'à dire qu'on va passer de l'actuel degré de participation de la municipalité à une ouverture complète sous la forme de consultations, ou à indiquer que tout cela est prévu dans la procédure d'évaluation environnementale ou dans d'autres procédures... J'ai l'impression, dans ce cas, que le gouvernement veut s'approprier tout ce processus une bonne fois pour toutes, à en juger d'après les termes très enthousiastes du communiqué de presse indiquant que c'est la première fois que cela va se faire, et si tel est le cas alors pourquoi ne pas contraindre le gouvernement à consulter les parties?

Vous avez peut-être raison sur ce point, monsieur Jean, parce qu'il s'agit d'une situation nouvelle. Toutefois, j'estime que l'obligation de consulter faite au gouvernement découle logiquement de nos discussions sur cette question. Je crois que c'est là que se situe le problème. Le problème, c'est que la municipalité ne veut pas s'en remettre aux bonnes intentions du gouvernement du Canada. Elle

veut avoir la certitude que, dans la transition entre le modèle actuel et un nouveau modèle de relation, le gouvernement du Canada sera tenu de consulter de façon générale et qu'il ne devra pas entraver les discussions.

• (1225)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'estime que nous devrions commencer par voter sur l'amendement proposé, après quoi nous pourrions discuter du bien-fondé du sous-amendement parce que, sinon, ça ne fonctionnera pas.

Le président: Je vais donner la parole à M. Masse, mais ce sous-amendement concerne en fait le deuxième amendement du gouvernement. Ainsi, monsieur Masse, si vous avez des commentaires à faire, faites-les, après quoi nous traiterons de vos deux amendements et nous passerons —

M. Brian Masse: Je veux très rapidement préciser une chose à propos de ce que M. Scott vient de dire et je ne veux pas répéter sans cesse la même chose: il y a un véritable basculement ici.

Je vais vous donner un exemple bien précis, celui du 11 septembre. Quand la frontière a été complètement fermée, ce sont les municipalités de la région qui ont géré la circulation dans toute la région, mais nous dépendions entièrement de ce qui se passait aux postes-frontière. Tout ce que nous cherchons à faire ici, c'est que les municipalités soient consultées à cause des répercussions qu'elles subissent.

Le président: Monsieur Fast, mais très vite.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Monsieur le président, nous sommes peut-être en train d'oublier quelque chose ici, soit que le retrait de l'alinéa b) est une réponse aux préoccupations formulées par l'industrie; nous avons réagi à ces préoccupations et nous nous sommes engagés à traiter de la question par voie de règlement. Donc, si M. Masse veut prévoir la tenue de consultations dans ce cadre, il devrait le faire en s'adressant au secrétaire parlementaire et au ministre qui pilotent la rédaction de ce règlement.

Le problème que je vois, c'est que nous avons rédigé une loi qui est en grande partie acceptable pour l'industrie hormis quelques passages qui peuvent occasionner de graves problèmes, surtout en ce qui a trait aux ramifications financières. Nous avons décidé de retirer ces passages en réponse aux préoccupations exprimées. Je trouve cela sain. Ils sont d'accord avec ce retrait. Je pense que, dans l'ensemble, les membres du comité sont d'accord avec cela.

Je préférerais que nous conservions l'amendement en l'état, que nous voyions où cela nous mène après quoi, s'il est nécessaire de parler de la question des consultations, il appartiendra au président de décider.

Le président: Nous sommes saisis de l'amendement G-1, portant sur l'article 15, et je veux savoir s'il y a lieu de l'adopter.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Ne va-t-on pas d'abord faire le sous-amendement?

Le président: Nous allons descendre dans l'ordre... Nous commencerons par cet amendement.

(L'amendement est adopté [voir le *procès-verbal*].)

•(1230)

Le président: Nous sommes saisis de deux autres amendements concernant l'article 15 : le NDP-6 et le NDP-7.

Monsieur Jean, je vais vous faire part de l'avis qu'on m'a donné, à savoir que vos amendements ne sont pas recevables. Le premier ne l'est pas parce qu'il sort du cadre de la loi et, le second non plus, parce qu'il est contraire au principe du projet de loi.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je suis désolé. J'ai été un peu pris de court. J'ai l'impression d'être bombardé, d'être noyé sous une masse de papiers beaucoup plus importante que n'importe qui d'autre ici, et je crois qu'on devrait me permettre de respirer un peu, mais...

Pour en revenir à ce que disait M. Masse au sujet des intervenants, je voudrais faire une proposition susceptible de l'intéresser et de nous permettre de régler toute cette situation. Voilà donc ce que je compte faire quand nous en serons là.

Le président: Bien. Comme il semble que les deux amendements sont irrecevables et que l'on s'entend plus ou moins à ce sujet, je vais demander si l'article 15 modifié est accepté.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Qu'advient-il du nouvel article 15.1 qui est proposé?

Le président: Nous en traiterons séparément.

M. Don Bell: Il ne fait pas partie de l'article 15?

Je vois; il vient s'ajouter —

Le président: C'est un article en soi.

(L'article 15 modifié est adopté.)

Le président: Nous passons maintenant au nouvel article 15.1. Il s'agit de l'amendement G-2. Il se trouve dans votre classeur.

Nous avons un sous-amendement qui suivra, mais je veux d'abord savoir si vous voulez dire quoi que ce soit à ce sujet avant...

M. Brian Masse: Je propose d'ajouter « gouvernement municipal », conformément au libellé du projet de loi, l'ajout se faisant à la ligne 9 de l'amendement G-2.

Le président: Donc, l'amendement se lirait ainsi : « Le ministre consulte au préalable le propriétaire ou l'exploitant » —

M. Brian Masse: On préciserait « doit consulter au préalable le propriétaire ou l'exploitant » —

Le président: — « le propriétaire ou l'exploitant ou la municipalité »?

M. Brian Masse: C'est cela, « ou la municipalité ».

Le président: Il s'agit d'un amendement au nouvel article proposé.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je me demande si M. Masse et tous les autres qui sont favorables à ce genre de chose accepteraient la tournure suivante : « Le ministre consulte au préalable le propriétaire ou l'exploitant », après quoi nous ajouterions « ou toute autre entité qui, à son avis, est un intervenant pertinent dans les circonstances ».

Je peux vous expliquer cet ajout qui peut nous rappeler le jargon des juristes, mais il y a une bonne raison à cela... Comme on impose au ministre de consulter, je me soucie des délais d'exécution. Voilà pourquoi j'ajoute les mots « dans les circonstances », advenant qu'une étude soit conduite par la suite ou qu'il y ait une urgence... Par exemple, en 1989, qui aurait pu prévoir que nous aurions des problèmes de terrorisme? Si un incident devait se produire dans

l'avenir et que le ministre — étant donné que c'est le seul au Canada habilité à apporter ce genre de changement — doive immédiatement modifier les choses, il faudrait qu'il en ait les moyens « dans les circonstances ». C'est logique.

M. Brian Masse: Pouvez-vous nous relire l'amendement?

M. Brian Jean: Très certainement : « ... ou du propriétaire ou de l'exploitant », après quoi nous ajouterions l'amendement que je propose :

« ou toute autre entité qui, à son avis, est un intervenant pertinent dans les circonstances ».

Les mots « intervenant pertinent » s'imposent de fait et l'ajout de la mention « dans les circonstances » signifie que le ministre pourra agir en cas d'urgence et que, sinon, il devra forcément consulter d'autres intervenants.

M. Brian Masse: Je suis plutôt d'accord.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Si je comprends bien, à la fin du paragraphe, vous enlèverez les mots « au sujet des effets que ce droit pourrait avoir sur la situation financière de celui-ci »?

[Traduction]

M. Brian Jean: Ce n'est pas vraiment ce dont il s'agit; excusez-moi, monsieur Laframboise. Tout ce que je veux faire ici... Je ne retire rien du tout, je ne fais qu'ajouter certains mots.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous ne faites qu'ajouter des mots. D'accord.

Ce n'est pas parce que j'ai été très impressionné par les représentants du pont Ambassador, mais si vous discutez de leur situation financière, vous discutez de leur bilan. Il s'agit d'une entreprise privée, donc, il faut faire attention aux discussions que vous aurez à son sujet.

Que le gouvernement fédéral puisse discuter de la situation financière d'une entreprise avec celle-ci passe encore, mais si vous le faites avec les intervenants du milieu, vous allez probablement rendre publics les bilans de l'entreprise. Je voudrais que vous en teniez compte. Je ne veux pas les protéger, mais la situation des représentants du pont Ambassador est particulière.

•(1235)

[Traduction]

M. Éric Harvey: Oui, si vous me le permettez.

[Français]

Je vais répondre aux commentaires du député.

C'est uniquement une question d'ordre dans lequel les partis doivent être consultés. Si on commençait par parler d'une consultation des personnes dont M. Jean a parlé en utilisant ses mots et que, par la suite, on se reportait à une consultation des propriétaires et opérateurs sur leur situation financière, cela répondrait à votre préoccupation et à celle de M. Masse.

[Traduction]

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Je ne veux pas compliquer les choses davantage, mais je serais satisfait, et cela permettrait de réaliser un consensus assez large au sein de la collectivité, si vous ajoutiez : « le propriétaire ou l'exploitant et la municipalité » avant de parler des intervenants.

En réalité, je ne veux pas établir de précédent qui reviendrait à assimiler les municipalités à un ordre de gouvernement et à les traiter comme les autres parties prenantes. Les autres intervenants ne sont pas élus, ils n'ont pas de mandat public et j'aimerais donc que le « gouvernement municipal » — peu importe la façon dont nous le décrivions — soit inclus avant de parler des autres « intervenants », parce qu'il faut faire la distinction.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: C'est ce que j'allais dire et je pense que vous avez raison; je pense que M. Masse a raison.

Plutôt que de parler de « municipalité », nous mentionnons ici « autres niveaux de gouvernement », histoire d'inclure... Par exemple, il y a des installations, comme vous le savez, qui appartiennent à la province et d'autres... Tant que nous conservons la mention — et je n'ai pas obtenu d'avis juridique à cet égard — « dans les circonstances », le ministre dispose d'une certaine souplesse en cas d'urgence et c'est ce que je veux.

Ainsi, quand on lira ces bleus, dans un millier d'années, on verra bien que par la mention « dans les circonstances », nous voulions inclure tous les intervenants pertinents. Ça va? Est-ce que cela vous satisfait?

Monsieur Laframboise?

Le président: Je vais lire l'amendement et j'espère ne pas me tromper :

... le ministre consulte au préalable le propriétaire, l'intervenant ou d'autres niveaux de gouvernement, ou toute autre entité qui, à son avis, est un intervenant pertinent dans les circonstances, au sujet des effets que ce droit pourrait avoir sur la situation financière de celui-ci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je propose que le seul changement porte sur les « niveaux » de gouvernement.

Le président: Donc, nous dirions « ou d'autres niveaux de gouvernement ».

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Un point de grammaire; pourriez-vous relire la mention « un intervenant pertinent »?

Le président: Le passage se lirait ainsi : « ou d'autres niveaux de gouvernement ou toute autre entité qui, à son avis, est un intervenant pertinent dans les circonstances... »

M. Don Bell: Bien. Toutefois, quand vous mentionnez « propriétaire ou exploitant » avant de parler des « intervenants », puis que vous mentionnez la question des « effets que ce droit pourrait avoir sur la situation financière de celui-ci », vous parlez en fait du propriétaire ou de l'exploitant, n'est-ce pas? Parlez-vous de la situation financière générale de tout intervenant?

Mme Evelyn Marcoux: Il avait, je crois, été proposé de mentionner les intervenants avant l'exploitant et le propriétaire, puis de parler de la situation financière.

M. Don Bell: C'est ce que j'allais recommander, j'allais demander que l'on mentionne la question des circonstances susceptibles de s'appliquer aux autres intervenants, puis de mentionner les effets du péage et des droits en ce qui concerne plus particulièrement le propriétaire ou l'exploitant, parce que ce sont eux qui sont directement concernés.

Mme Evelyn Marcoux: C'est effectivement ce qu'il faut. Je suis d'accord.

• (1240)

M. Don Bell: Ainsi, il faudrait peut-être retenir le libellé que vous avez, mais faire passer les mots « propriétaire ou exploitant » après pour que la phrase se lise ainsi : « le propriétaire ou l'exploitant au sujet des effets que ce péage, ce droit ou ces autres charges pourraient avoir sur... ».

Le président: Je vais faire appel à l'indulgence du comité. Je sais que nous ne terminerons pas ce projet de loi aujourd'hui. Je vais vous demander de nous resoumettre tout cela et nous allons poursuivre avec les autres articles pertinents. Nous pourrions avoir cela en français et en anglais pour que tout le monde puisse l'examiner et voir si ça convient.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je tiens à indiquer, pour mémoire, qu'il est très important de mentionner les intervenants et les propriétaires-exploitants, de même que les autres ordres de gouvernement, d'une façon ou d'une autre, et qu'il faut faire ressortir si les droits et les charges ont des effets sur les municipalités ou sur les propriétaires-exploitants... La loi ne dit pas que c'est ainsi que ça doit être. C'est le ministre qui décide, soit une personne toujours intelligente, surtout dans le cas présent. Toutefois, pour une décision de ce genre, je ne veux pas que l'on oublie les propriétaires et les exploitants en se contentant de dire qu'on ne va traiter avec eux que pour les droits. Je pense qu'il faut les consulter sur tout.

Si, de l'avis du ministre, ce sont des intervenants pertinents, peu importe l'effet qu'ils subiront, il faut les consulter et je ne trouve pas logique de restreindre la question des effets des droits aux seuls propriétaires et exploitants.

Le président: Monsieur Harvey.

M. Éric Harvey: Je vais sauter sur votre offre de prendre un peu de temps pour peaufiner la rédaction. Quand je travaille avec les rédacteurs, il m'arrive souvent de prendre longtemps pour réviser les textes. À l'expérience, j'ai appris que, plus on est de joueurs et plus la partie devient difficile.

J'aimerais m'entretenir avec mes collègues qui ont contribué à la rédaction. Je crois très bien comprendre ce qu'ils recherchent, mais j'aimerais avoir la possibilité de retravailler avec eux et, bien sûr, avec le secrétaire parlementaire et tous ceux qui sont concernés par ces dispositions afin que, lors de la prochaine réunion, nous puissions déposer quelque chose qui convienne à tout le monde.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Étant donné que tout l'amendement va être étudié, je voudrais qu'on réfléchisse à la portée du mot « consultation ». Cela implique-t-il qu'il faudra obtenir l'agrément? Il me semble que c'est un mot un peu nébuleux par rapport à tous les intervenants qui sont mentionnés dans le cadre des consultations. Est-ce que le gouvernement décide, en dernier lieu?

M. Éric Harvey: D'après ma compréhension de l'amendement, la structure actuelle, en vertu de laquelle le ministre prend la décision, demeure. Toutefois, on désire ajouter d'autres parties à la consultation avant que le ministre ne prenne sa décision. Je ne comprends pas, à la lecture de la proposition qui est faite, qu'on a l'intention de faire en sorte que la décision du ministre soit conditionnelle à l'approbation des personnes consultées. Ces personnes auront l'occasion de faire part de leurs intérêts avant que la décision ne soit prise, mais à la fin, quelqu'un doit décider. D'après ce que je comprends, ce serait le ministre qui continuerait à le faire, comme la disposition actuelle le stipule.

[Traduction]

M. Brian Jean: Monsieur Carrier, en fait les tribunaux ont interprété le mot « consultation » dans le cas particulier des collectivités autochtones, mais cette interprétation peut s'appliquer au droit coutumier en général pour indiquer qu'il est obligatoire de tenir des consultations. Par ailleurs, quand on parle de consultation, cela veut dire qu'il faut recueillir une opinion et la soupeser de façon impartiale. C'est ainsi que je comprends les choses. Toutefois, on est allé tellement loin dans le cas du droit autochtone à cet égard, que ce genre de consultation peut-être une exigence. Je pense que le droit définit déjà ce qu'il faut entendre par « consultation ».

C'est le sens normal, pratique, qu'il faut retenir, soit qu'on doit aller plus loin que d'informer les gens de ce qui va se passer. C'est comme ça que les choses se déroulent dans le cas des Autochtones.

Le président: Monsieur Harvey, puis-je vous demander de bien vouloir faire parvenir votre prochaine mouture au bureau du greffier afin que nous la distribuions aux membres du comité? Merci beaucoup.

Nous avons un autre amendement, le NDP-8. Encore une fois, le conseiller juridique me dit qu'il est irrecevable parce qu'il sort du cadre de la loi étant donné qu'il impose une taxe.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Ce n'est pas une taxe, c'est un pourcentage de la recette totale.

•(1245)

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Certes, mais un pourcentage de mon revenu, c'est une taxe.

Le président: Merci.

L'hon. Andy Scott: Ce n'était pas ce que je voulais dire.

Il nous reste une dizaine de minutes et certains députés veulent vraiment parler de la question générale de la consultation, celle-ci se situant quelque part entre ce qui existait avant ce projet de loi et ce qu'on trouve dans ce texte et obligeant la tenue d'une évaluation environnementale, pas par le truchement d'une autre loi, comme cela a été dit, mais plutôt parce que le gouvernement du Canada veut assumer la responsabilité de ces infrastructures internationales ce qui, à mes yeux, est quelque chose de positif. Cependant, il faudra faire participer les collectivités concernées. Nous n'avons même pas commencé à discuter de l'endroit où finit le pont et où commence la

route, ni de ce genre de question. Il va falloir beaucoup de bonne volonté.

Cela étant, je recommande que nous prenions le temps nécessaire pour que le gouvernement nous soumette un amendement recevable afin de régler ce problème en sorte que nous n'ayons plus à y revenir par la suite si des collectivités devaient estimer qu'elles n'ont pas été consultées. Pour l'instant, je crois qu'il n'y a eu que le cas des bureaux de poste, mais ces choses-là arrivent de temps en temps.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Je crois qu'en fin de compte toutes les collectivités veulent être consultées et pas uniquement la mienne. Dans les faits, on ne consulte jamais si ce n'est pas imposé. On oublie et, avec le temps, on est de moins en moins sensible et on ne parle plus de consultations. Cela me préoccupe beaucoup et j'espère que nous imposerons la tenue de consultations dans le cadre de la procédure normale.

Je trouve utile d'imposer ce genre de responsabilité au gouvernement et c'est ce que j'ai essayé d'accomplir par le biais de mes amendements d'aujourd'hui, parce que les choses ont changé.

Attention à ce que vous demandez, parce que c'est une situation très compliquée, pas uniquement dans ma municipalité mais ailleurs également et pas uniquement pour ce qui est de la fluidité de la circulation au niveau de la frontière, mais aussi à cause des lois américaines qui se répercutent sur les tarifs et sur les temps de réponse. Ce faisant, les gens sur le terrain, ceux qui travaillent au contact des citoyens, ne doivent pas douter qu'ils seront directement consultés et appelés à participer.

Nous sommes parvenus à nous entendre sur certaines choses au sujet de la frontière. La phase un, à laquelle la ville de Windsor a adhéré — nous avons d'ailleurs obtenu l'approbation définitive pour un grand nombre de projets envisagés — est très différente de la phase deux dont la ville de Windsor a été écartée. C'est pour cela que j'aimerais bien, à un moment donné, que nous n'écartions pas la possibilité d'en faire explicitement mention.

Le président: Merci.

Y a-t-il d'autres remarques?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Si le ministère me faisait parvenir cet amendement, je serais heureux, mercredi après-midi ou avant la réunion, de m'asseoir avec M. Masse pour le revoir avec lui et déterminer s'il en est satisfait. Si nous arrivons, à deux députés opposés sur le plan politique à sortir quelque chose de cela, nous pourrions faire circuler le projet d'amendement et l'adopter lors de la réunion.

Le président: Je répète, toutefois, que je demande à ce qu'il soit remis à tous les députés en même temps.

M. Brian Jean: Tout à fait.

Si M. Masse le veut bien, nous pourrions ainsi tenter d'avoir des discussions moins laborieuses.

Le président: Merci.

Voulez-vous que nous passions à un autre article?

Une voix : Levons la séance.

Le président : Je suggère donc que nous revenions ici jeudi pour en terminer avec le nouvel article 15.1, après quoi nous continuerons par l'étude article par article jusqu'à la fin du projet de loi.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.