



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 008 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 8 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 jeudi 8 juin 2006

• (1105)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Merci et bonjour à tous.

Nous continuons aujourd'hui notre étude du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

J'ai parlé aux membres du comité. L'une des difficultés auxquelles nous nous sommes heurtés à la dernière réunion est la définition qui se trouve dans cet alinéa. Nous l'avons fait circuler. Je vais demander aux membres du comité une motion pour que la décision d'adopter l'article 15 modifié soit annulée. Nous pourrions ensuite ajouter cette disposition à cette ligne et l'approuver sous sa forme modifiée.

J'ai parlé à la plupart des membres du comité, et je crois que nous devrions être d'accord.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Monsieur le président, je sais que nous en avons parlé hier, mais je me demandais si nous pouvions remettre cet amendement à la fin. Il y a eu quelques changements, et j'aimerais avoir l'occasion d'en discuter avec les gens du ministère et M. Masse pour vérifier s'il correspond bien à ce que je veux.

**Le président:** Si le comité est d'accord, nous pouvons examiner le reste, puis revenir à celui-ci.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** C'est très bien. Merci.

Nous allons prendre le nouvel article 15.1, qui correspond au G-2 modifié.

Monsieur Jean, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

Quelqu'un d'autre veut-il s'exprimer?

Je crois que tout le monde l'a reçu. Préférez-vous que nous reportions le 15.1 et que nous...

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, nous pouvons examiner le 15.1. Le ministère a proposé que nous supprimions l'alinéa *b*) de l'article 15 et que nous créions l'article 15.1, qui serait... Est-ce que tout le monde l'a reçu?

**Le président:** Je pense que je vais reporter l'examen de l'article 15 à la fin, si tout le monde est d'accord. D'ici là, tout le monde aura en main les bons documents, et nous parlerons tous de la même chose.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur le Président.

**Le président:** Passons à l'article 16. Nous avons un amendement, le NPD-8.1.

(Article 16 — Règlement)

**Le président:** Monsieur Masse.

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Merci, monsieur le président.

Le libellé exact de l'amendement est le suivant: « mettent en oeuvre des plans de sûreté régissant notamment le transport de matières dangereuses et qu'ils ». C'est la suite de l'article et il vise à ce que les matières dangereuses y soient incluses.

La raison pour laquelle on mentionnerait explicitement les matières dangereuses, c'est que les obligations concernant les matières dangereuses diffèrent d'un passage à l'autre et que les utilisations de ces matières diffèrent d'une collectivité à l'autre. Cela permettrait au ministre et au gouvernement d'exercer une certaine surveillance. Ce ne serait pas nécessairement de la surveillance, mais au moins on pourrait avoir certaines attentes quant à ce qui traverse la frontière.

Il y a beaucoup de débats dans ma collectivité sur l'utilisation des matières dangereuses et leur passage par le corridor Detroit-Windsor, qu'elles arrivent par le tunnel ferroviaire, le pont Ambassador ou le passage qu'elles devraient emprunter principalement, c'est-à-dire le traversier pour les matières dangereuses. Il y a des camionneurs qui retirent les signes de leurs camions. Nous en avons des preuves vidéo, de même que des témoignages ouverts de camionneurs du milieu. Ils le font pour accélérer leur voyage aux États-Unis.

Ils peuvent transporter diverses choses. J'ai une liste du gouvernement des États-Unis de certaines choses qui sont considérées comme des armes possibles. On y trouve de tout: des liquides corrosifs, des explosifs, du carburant aviation, de l'essence, du propane, des pesticides, tout un éventail de matières dangereuses. J'aimerais que cela s'accompagne d'une forme de responsabilité.

S'ils choisissent un passage et que les autorités de ce passage permettent ce transport, elles exposent la collectivité à un risque. Je vais vous donner un exemple. Si un camionneur emprunte le tunnel Detroit-Windsor ou le pont Ambassador, l'exposition au risque et les dangers pour la sécurité sont beaucoup plus grands que s'il prenait le traversier, comme il le devrait. Cependant, le traversier coûte plus cher et prend un peu plus de temps.

Selon le système du traversier, qui fait l'objet d'un programme du département de la Sécurité intérieure des États-Unis, tout est pré-autorisé avant l'embarquement et la traversée vers les États-Unis.

Ainsi, le ministre et la collectivité ont des garanties que ces matières traversent convenablement et qu'il y a un certain degré de responsabilité et de surveillance. C'est l'objectif de cet amendement.

L'absence d'une telle mesure est inacceptable. Nous avons dû nous battre pendant des années dans ma collectivité pour que soit installée une affiche incitant les transporteurs à utiliser le traversier plutôt que les autres passages.

• (1110)

**Le président:** Avez-vous des observations à faire?

Monsieur Laframboise, allez-y.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Je ne vois aucune objection à la modification demandée. Le gouvernement propose de mettre en oeuvre des plans de sûreté. On peut très bien ajouter les mots « régissant notamment le transport de matières dangereuses ». Je pensais que c'était déjà compris, mais il est bon d'apporter une précision quant aux matières dangereuses. Nous appuierons cet amendement.

[Traduction]

**Mme Evelyn Marcoux (directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres, ministère des Transports):** Serait-il possible d'avoir une copie de la motion? Nous ne l'avons pas.

**Le président:** Je suis désolé.

**Mme Evelyn Marcoux:** Parlez-vous de l'article 16 ou de l'article 18?

**Le président:** Je parle de l'article 16.

**Mme Evelyn Marcoux:** Nous n'avons ni l'article 16 ni l'article 18.

**Le président:** Monsieur Harvey, la parole est à vous.

**M. Éric Harvey (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports):** Monsieur le président, ma première réaction, c'est que la motion vise le transport des matières dangereuses. La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* régit la façon dont les marchandises dangereuses sont transportées, notamment le type de contenant qu'on peut utiliser, mais je pense qu'il est également juste de dire qu'elle n'a pas exactement le même but que cette motion.

Je sais qu'il y a des discussions et je ne sais pas où elles sont rendues, mais je pense que le ministère connaît bien la question du transport de matières dangereuses sur les ponts. Je ne peux pas parler au nom de cette division, parce que personne ne la représentant n'y est, mais je me demande s'il ne serait pas préférable d'apporter cette modification dans une révision de la LTMD plutôt qu'ici.

Je soulève la question principalement pour informer le comité de l'existence de cette autre loi, c'est tout.

• (1115)

**Le président:** Monsieur Jean, allez-y.

**M. Brian Jean:** J'allais seulement mentionner à M. Masse et au reste du comité que d'après ce que je comprends, il y a une loi régissant le transport des marchandises dangereuses et que ce ne serait qu'une disposition en double.

**Le président:** Oui, monsieur Masse?

**M. Brian Masse:** Je serais surpris si le ministre ne voulait pas l'inclure de la perspective de la sûreté et de la sécurité. C'est que la sûreté et la sécurité signifient souvent la protection de l'installation elle-même et des personnes qui l'utilisent. L'élément « sûreté » concerne souvent l'infrastructure.

L'utilisation particulière des matières dangereuses sur ces passages est relativement unique. Il ne s'agit pas d'autoroutes; il s'agit d'un passage particulier ou d'une infrastructure. Je serais beaucoup plus tranquille si le ministre avait le pouvoir... C'est ce dont il s'agit à l'article 17. J'ajouterais :

que le gouverneur en conseil puisse, sur la recommandation du ministre, prendre un règlement sur la sûreté et la sécurité des ponts et des tunnels internationaux.

Je me sentirais mieux si la loi modifiant les dispositions sur les ponts et les tunnels portait mention de l'un des aspects uniques du transport des matières dangereuses, soit que ce ne sont pas que des passagers qui sont transportés dans ces véhicules, ce ne sont pas que des camions qui transportent des pièces d'auto ou du papier de toilette, ils transportent des marchandises dangereuses.

Tout dépend du pouvoir du ministre d'adopter des règlements, et je pense que les matières dangereuses méritent...

Il y a déjà eu des déversements et des fuites sur l'infrastructure. Tout récemment, il y en a eu une sur le pont Ambassador. Je veux être certain que les autorités surveillent la situation adéquatement et qu'il y a une coordination des mesures de sécurité existantes. Il pourrait arriver que les pouvoirs du ministre du jour en matière de sécurité et de sûreté doivent englober les matières dangereuses et il ne devrait pas y avoir de d'ambiguïté.

Je pense que c'est une modification simple qui serait avantageuse.

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je trouve tout à fait logique cette disposition qu'on propose par l'amendement. On se dit qu'il doit y avoir des lois régissant les matières dangereuses sur les routes, mais ce n'est pas assez clair. On devrait savoir sur quels types de route cela s'applique ou si cela s'applique à toutes les routes. Je crois que c'est pertinent dans le cadre du projet de loi. On veut avoir un certain contrôle sur les ponts et les traversiers internationaux pour assurer la sécurité et la fluidité.

Le libellé actuel ne précise pas exactement ce qu'il faut faire, et l'amendement précise qu'on doit considérer notamment le transport de matières dangereuses dans le plan de mise en oeuvre. C'est tout à fait logique et c'est conforme à l'objectif du projet de loi, qui est de s'assurer que les ponts internationaux soient fiables. Je suis donc d'accord sur l'amendement.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Madame Marcoux.

[Français]

**Mme Evelyn Marcoux:** Il est très difficile d'être contre la vertu. Cependant, nous venons tout juste de recevoir le texte de l'amendement. Quand le projet de loi a été écrit,

[Traduction]

l'équipe juridique a fait très attention de veiller à ce qu'il n'y ait aucune contradiction ni chevauchement avec l'autre loi. Les lois provinciales régissent le transport des matières dangereuses, et il y a une loi fédérale à ce sujet aussi. Il est plus que difficile pour nous de vous dire si nous pouvons vous le recommander ou non. Comme il y a une autre loi qui porte sur la même question, nous vous recommanderions de laisser tomber et de modifier l'autre loi au besoin, si le comité le souhaite.

**Le président:** Monsieur Fast.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Monsieur le président, pourquoi faisons-nous une distinction pour les matières dangereuses? C'est un article d'application générale, et M. Masse fait valoir à très juste titre que nous devrions tenir compte des matières dangereuses dans notre planification en matière de sécurité. Cependant, il y a beaucoup d'autres aspects de la sécurité qui ne sont pas mentionnés : le terrorisme, le passage de clandestins, le trafic de drogues et la sécurité routière. Beaucoup d'aspects de la sécurité pourraient être nommés, mais pourtant, nous mettons l'accent sur un élément en particulier.

Je présume que certaines de ces questions font l'objet d'autres lois aussi. En gardant la disposition générale, on donne au ministre le pouvoir de prendre les règlements requis, et je ne crois pas que cela nous empêche d'aucune façon de nous occuper de la question des matières dangereuses, comme M. Masse le souhaite.

**Le président:** Monsieur Scott.

• (1120)

**L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.):** De qui relève la loi fédérale? Du ministère des Transports?

**Mme Evelyn Marcoux:** Du ministre des Transports.

**L'hon. Andy Scott:** L'autre loi dont nous parlons est-elle aussi de la responsabilité du ministère? Nous dites-vous que vous avez évalué la loi qu'administre votre ministère et que selon cette évaluation, cette modification serait redondante?

**Mme Evelyn Marcoux:** Non. Ce que nous disons, c'est que la question du transport de matières dangereuses a déjà été examinée. Nous travaillons avec le secteur du ministère des Transports qui s'en occupe et nous nous assurons que la loi régit bien cette question, nous en sommes donc certains. La combinaison de cette loi et des lois provinciales nous satisfont.

Je ne connais pas tellement bien cette loi, et je ne voudrais pas mal représenter le ministère ou les personnes qui travaillent à ce dossier. C'est là où j'hésite à vous donner mon accord. Je ne voudrais pas contrevvenir à d'autres dispositions de cette loi.

**L'hon. Andy Scott:** Si je peux me permettre, il serait très difficile pour nous de prendre une décision aujourd'hui étant donné que vous ne pouvez pas nous dire si cela vous semble bon.

**Mme Evelyn Marcoux:** Je comprends, mais nous venons tout juste de recevoir ce document. Nous devons revenir.

**Mme Helena Borges (directeur général, Projets spéciaux, Groupe des politiques, ministère des Transports):** Pourrais-je dire quelques mots à ce sujet?

**L'hon. Andy Scott:** Bien entendu.

**Mme Helena Borges:** La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* s'applique à toutes les autoroutes, aux ponts, aux tunnels et à tous les autres modes — pas seulement à l'infrastructure routière. Cette loi a la même application que le *Code criminel*, qu'une loi criminelle. Si une entreprise ne respecte pas la loi, elle s'expose à une peine en vertu du *Code criminel*. Il y a des règles de droit fédérales, des règles de droit provinciales et elles se complètent, comme M. Harvey l'a dit, pour déterminer comment on doit transporter un bien pour ce qui est du contenant à utiliser, de l'étiquetage et du reste.

Si nous commençons à modifier les dispositions de ces lois par une autre loi comme celle-ci, nous risquons de perdre les pouvoirs d'application de la loi prévus dans la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, et ce serait très grave. Elle s'applique à tous les modes de transport, donc elle répond aux besoins soulevés par M. Masse pour le transport maritime et ferroviaire. Cela devrait rester dans la *Loi sur le transport des matières dangereuses*.

**Le président:** Monsieur Scott, voulez-vous réagir à cela?

**L'hon. Andy Scott:** La mise en application des dispositions de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* se fait de façon réactive, c'est-à-dire lorsque l'on contrevient à la loi, comprenez-vous? Je pense que c'est ce que vous... Cela nécessite un plan suivant une stratégie autre pour régler le problème que d'avoir une loi prévoyant des sanctions contre les infractions. C'est une idée très différente que d'avoir un plan pour le transport, disons. Je le vois comme un concept différent.

**Mme Helena Borges:** En fait, laissez-moi m'expliquer, parce que j'ai récemment eu une réunion très détaillée avec mes collègues responsables de cette loi. Il existe diverses distinctions entre les types de marchandises dangereuses. N'importe quel exploitant d'infrastructure ou entreprise de transport de biens doit se doter d'un plan d'intervention d'urgence selon cette loi. Ce plan d'intervention doit établir comment sont traitées les marchandises dangereuses, où elles peuvent être déplacées et comment elles sont étiquetées sur le plan de la toxicité.

Il faut également déterminer si elles seront transportées par eau. S'il y a un déversement dans un cours d'eau, il doit y avoir un plan de traitement des polluants marins. Ce serait le cas pour un pont, au cas où un incident surviendrait sur le pont et il y aurait déversement dans l'eau.

Il faut tenir compte de tous ces faits dans le plan d'intervention d'urgence. Ce plan est approuvé par nos inspecteurs de Transports Canada. Nous avons des inspecteurs de marchandises dangereuses. Dès qu'il y a un déversement ou un déraillement, nos spécialistes se rendent sur les lieux, de même que d'autres intervenants d'urgence, pour intervenir comme il le faut.

Ces règles de fonctionnement existent déjà. Si vous voulez plus d'information à ce sujet, vous pouvez demander à nos spécialistes des marchandises dangereuses de vous en donner. Toutefois, le processus de planification existe déjà et il est déjà approuvé par le ministère.

• (1125)

**Le président:** Monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** La différence, c'est le plan. Je ne me limiterai pas au pont Ambassador; je ne veux pas que ce soit la seule application. Concernant le tunnel ferroviaire du CFCP où les matières dangereuses sont transportées, à quand remonte le dernier plan complet inspecté par le ministère des Transports? À quand remonte la présentation à votre ministère d'un plan sur le transport des marchandises?

**Mme Helena Borges:** Je ne peux pas vous donner de date précise, mais je peux vous assurer qu'il y a des plans en place, comme il existe en tout temps des plans de gestion de la sécurité.

**M. Brian Masse:** Selon mes informations, et c'est la raison pour laquelle je le demande... Je ne voudrais pas que le ministre trouve quelque chose qui porte atteinte... Peut-être que je me trompe dans les règles de droit, mais je ne m'attendrais pas à ce que le ministre adopte une mesure qui contreviendrait à une autre loi.

Si l'on prend l'exemple du tunnel du Chemin de fer Canadien Pacifique, qui traverse la ville de Windsor pour le transport de chlore gazeux, le département des incendies n'a pas accès aux lieux pour offrir de la formation ou inspecter les matières dangereuses. Il doit présenter une demande au CFCP pour aller le faire. Serait-il logique que le ministre responsable de ces infrastructures ait le pouvoir d'exiger des mesures préventives?

La question à poser au ministère serait celle-ci : si le ministre le faisait dans le contexte de l'autre loi, comment contreviendrait-il à la loi?

**Mme Helena Borges:** Je pense que vous venez de répondre à votre propre question, monsieur Masse. Peut-être la meilleure loi pour nous occuper de ces questions n'est-elle pas la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, pas dans ce cas, parce qu'il ne concerne qu'un pont, qui est le prolongement de l'autoroute, c'est tout. Un tunnel ferroviaire est un prolongement du chemin de fer. Donc quoi qu'on fasse au tunnel ou au pont, il faudrait faire la même chose pour le reste de l'infrastructure qui y est rattachée. Lorsqu'on crée un plan, on le crée pour toute l'infrastructure.

Vous avez raison au sujet des chemins de fer, mais ils ont leurs propres forces policières pour mettre en oeuvre leurs plans de sûreté et de sécurité. Nos inspecteurs se rendent sur les lieux et effectuent des inspections, comme vous le savez, d'après les incidents récents qui ont nécessité le déploiement du plan de sécurité ferroviaire.

Nous ne sommes donc pas en désaccord avec vous que la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* devrait peut-être être revue et rendue plus rigoureuse, mais ce devrait être cette loi-là et non celle-ci.

**M. Brian Masse:** Je ne crois pas que cela devrait être exclus de cette loi. Je suppose que la question devrait être posée aux experts juridiques: est-il possible pour le ministre de ne pas...? J'aimerais avoir une décision à ce sujet. Il me semble que certains font valoir ici que l'on enfreindrait ainsi d'autres lois. Je ne vois pas comment cela peut être possible étant donné que...

**Mme Helena Borges:** Si on ne contrevient pas à d'autres lois, cela pourrait tout au moins permettre à quelqu'un...vous examinez maintenant deux lois. Il y a une disposition au début de la loi qui nous intéresse indiquant qu'elle ne doit pas porter atteinte à l'application de toute autre loi fédérale, ce qui inclut la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Ainsi, toutes ces autres lois continuent de s'appliquer. La Loi sur le transport des marchandises dangereuses s'appliquerait donc en l'espèce. La Loi sur la sécurité ferroviaire également.

Comme M. Fast le disait, si nous commençons à modifier cette loi-ci pour ajouter uniquement une référence aux marchandises dangereuses, qu'en serait-il de toutes les autres lois qui concernent la sécurité et la sûreté? De quelle manière en est-il tenu compte dans cette disposition?

**M. Brian Masse:** Je peux répondre à cela très rapidement, monsieur le président.

Je pense que les exemples cités par M. Fast — terrorisme, trafic de drogues et contrebande — sont des activités illégales. Il est légal de transporter des marchandises dangereuses...

**Mme Helena Borges:** Si l'on se conforme à la loi.

**M. Brian Masse:** Oui, et je ne vois pas pour quelle raison le gouvernement serait réticent à permettre au ministre de participer à un plan de prévention.

Je ne voudrais surtout pas avoir à attendre que d'autres dispositions législatives soient prises pour s'attaquer à ce problème très grave qui sévit dans ma collectivité.

**M. Ed Fast:** C'est déjà prévu.

**Mme Helena Borges:** C'est déjà prévu; c'est ce que nous faisons valoir.

**M. Brian Masse:** Eh bien, ce n'est pas suffisant, je peux vous le dire, parce que nous avons des services municipaux notamment qui ont demandé l'autorisation de se rendre sur place pour effectuer cette planification et faire le nécessaire. Certaines activités sont assujetties à une telle autorisation. Comme l'aspect reddition de comptes est ainsi réglé, le ministre peut aller de l'avant. Il n'est plus nécessaire de demander l'autorisation.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Madame Borges, plus je vous écoute, moins je suis rassuré. Vous dites qu'un pont ou un tunnel est le prolongement d'une route, mais on ne parle pas ici de n'importe quel pont ou de n'importe quel tunnel, on parle de ponts internationaux.

C'est comme si vous me disiez aujourd'hui que les propriétaires de ponts n'ont pas du tout à se mêler du type des marchandises qui transitent par leurs installations. Cela me pose un problème, et je voudrais être rassuré. Il est question de la mise en oeuvre d'un plan et d'un système de gestion de la sûreté. Il me semble qu'il est de plus en plus important que les propriétaires de ponts internationaux sachent ce qui transite par leurs ponts et aient un plan en cas de catastrophe.

Je veux bien que le transporteur ait des normes à respecter, mais si jamais il y a un problème, je veux que le propriétaire du pont sache ce qui y transite et comment il peut sécuriser la population.

Malheureusement, tout ce que vous faites aujourd'hui, c'est me faire peur davantage à cet égard. Je maintiens qu'on doit appuyer la motion de M. Masse. Il est important que le propriétaire du pont international sache ce qui transite sur son pont et qu'il ait un plan de sûreté. Il doit savoir quoi faire et comment s'organiser en cas de problème. Si vous me dites aujourd'hui que les propriétaires de ponts n'ont pas un tel plan, il y a un problème aux frontières.

• (1130)

**Mme Helena Borges:** C'est exactement ce que je dis. À l'heure actuelle, les propriétaires doivent avoir un plan pour faire face aux situations d'urgence. Sur ce plan, ils doivent démontrer comment ils vont respecter la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et comment ils vont appliquer la loi et contrôler les transporteurs qui utilisent ce pont ou ce tunnel. Cela existe déjà.

**M. Mario Laframboise:** Vous voulez dire que les propriétaires de ponts font cela? Pourquoi refusez-vous alors que ce soit inscrit dans la loi?

**Mme Helena Borges:** Nous ne le refusons pas. Nous disons simplement que cela se trouve déjà dans une autre loi, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** Il ne s'agit donc pas, en aucune façon, d'essayer d'avoir préséance sur la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, et comme l'ensemble de ce projet de loi C-3 traite précisément des ponts et des tunnels, et nous souhaitons garantir la sûreté et la sécurité de ces installations, la question des marchandises dangereuses...

Nous avons déjà eu des exemples en ce sens. Je ne pense pas à des ponts et des tunnels, mais bien à un chemin de fer en Colombie-Britannique où le déraillement d'un train transportant certaines marchandises a eu un impact environnemental grave sur les stocks de saumon et d'autres poissons, et où le déversement de marchandises dangereuses sur un pont provincial — pas un pont international — a entravé très sérieusement la circulation ou l'utilisation de ce pont comme voie de connexion.

Je me demandais donc si la référence aux matières dangereuses ne devrait pas renvoyer à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses. Autrement dit, les plans en question devraient s'appliquer au transport des matières dangereuses, comme le prévoit cette Loi de 1992. On soulèverait ainsi la question avec ce renvoi vers cette autre loi, sans toutefois vouloir s'y substituer.

Je ne sais pas si M. Masse voit où je veux en venir. Je suis d'accord avec mon collègue, M. Scott, qui indiquait qu'une des lois visait la planification et l'autre les mesures à prendre en cas d'infraction, pour ce qui est de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses. En autant que je sache, cette loi établit les exigences à remplir et les pénalités pouvant être encourues. En faisant un renvoi vers cette loi, il ne me semble pas que nous en diluions l'application; nous soulevons simplement la question des matières dangereuses dans ce contexte.

**Le président:** Monsieur Harvey.

**M. Éric Harvey:** Le libellé actuel de la disposition en question parle de l'élaboration et de la mise en oeuvre de plans de sûreté ainsi que de plans de sécurité. Nous avons reçu le document ce matin seulement. En toute franchise, je ne suis pas certain que les ajouts proposés contribuent vraiment à étendre la portée de cette disposition et la possibilité, lors de la prise de ces règlements, d'exiger que le problème des marchandises dangereuses soit pris en compte. Autrement dit, lorsqu'il est question de sûreté et de sécurité, le problème des matières dangereuses est déjà considéré d'une manière ou d'une autre. La précision proposée aurait essentiellement pour effet de mettre en lumière cet aspect particulier, mais je ne suis pas convaincu que cela soit nécessaire dans la pratique pour nous permettre d'agir.

Je dois dire que je peux comprendre qu'un renvoi à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses dans le texte même de cette loi-ci vous permettrait de bien préciser le sens et la portée de ces dispositions. Par ailleurs, l'effet obtenu est à peu près nul, car on ne fait que renvoyer à cette loi; on ne prévoit aucune disposition supplémentaire. Je comprends vos préoccupations, mais je ne vois pas en quoi le libellé actuel ne permettrait pas d'exiger qu'un chapitre du plan porte sur les marchandises dangereuses lorsque les règlements seront élaborés. C'est un aspect vraiment fondamental en matière de sécurité et de sûreté. Je pense que les règlements devraient être établis en tenant bien compte des questions déjà abordées par la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, de manière à éviter les chevauchements et à faire en sorte que les règlements se complètent, plutôt que de simplement se répéter.

• (1135)

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** J'estime que la répétition pourrait être souhaitable en l'espèce, si on veut vraiment mettre en lumière cet aspect. Vous ne semblez pas juger nécessaire qu'on le souligne ou qu'on le mette en lumière, et je pense que vous nous entendez — du moins une partie des membres — faire valoir que les matières dangereuses revêtent une importance telle qu'il est nécessaire de leur apporter cette attention particulière.

Si nous décidons éventuellement de faire ressortir ainsi d'autres éléments de manière à ce que nos plans de sécurité tiennent compte de questions dont l'expérience a révélé l'importance dans différentes régions du Canada et si nous voulons maintenant adopter le projet de loi C-3 en étant en mesure de faire référence à ces questions, et s'il est possible de le faire en évitant les problèmes de procédure dont vous parlez — une loi n'ayant pas préséance sur l'autre, mais en indiquant tout de même la volonté des législateurs de tenir compte de cette question dans la loi — alors je crois que cela devrait être inclus.

S'il n'y a pas de meilleures suggestions, je serais donc favorable à l'amendement proposé. Si on pouvait le modifier de telle manière qu'il fasse référence aux dispositions prévues dans la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, en dégageant ainsi la présente loi du fardeau réglementaire, mais en s'assurant de bien souligner la question, je serais prêt à l'accepter.

**Le président:** Monsieur Blaney.

[Français]

**M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC):** Merci, monsieur le président.

M. Masse est préoccupé par les matières dangereuses. Je ne suis pas avocat. Selon ce que je comprends, il y a une autre loi. Il s'agit de trouver la façon de tenir compte de cette préoccupation sans redondance. C'est mon point de vue.

[Traduction]

**Le président:** Devrions-nous demander à nos témoins de produire une partie de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, de manière à ce que nous puissions voir à quoi la loi fait référence, ou nous limitons-nous à examiner cette loi-ci?

• (1140)

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je dois d'abord préciser qu'il ne fait aucun doute pour moi qu'une telle modification viendrait limiter les pouvoirs du ministre, si vous lisez bien: « et mettent en oeuvre des plans de sécurité régissant le transport de matières dangereuses ». Ce n'est pas l'intention de la loi. Elle vise la sécurité de notre nation et la sûreté de nos principaux corridors.

Mais j'aurais une chose à dire à M. Masse. J'ai l'expérience de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, tout au moins à l'échelle provinciale, et elle est assortie de conséquences beaucoup plus graves.

Ce que je suggérerais, si vous voulez une nouvelle proposition, c'est que dans le contexte de la sécurité comme préoccupation principale de ce comité des transports, on tienne compte parallèlement de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Si vous souhaitez que cette précision soit ajoutée quant à la sécurité dans les tunnels et sur les ponts, je pense qu'il serait préférable de considérer tous les modes de transport des matières dangereuses en les soumettant à l'application de la loi qui existe déjà.

Je pense vraiment que la modification proposée ne ferait que restreindre le pouvoir du ministre en l'espèce, et je ne vois pas du tout en quoi cela est nécessaire. À moins que je ne me trompe, nous visons tous les mêmes objectifs. C'est du moins ma perception: nous voulons que les gens soient en sécurité et que nos principaux corridors de transport soient sûrs. Je propose que nous ayons recours à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses pour ce faire et que nous adoptions donc une motion nous permettant de nous intéresser également à cette loi. Si vous voulez apporter des modifications à la loi en question, je pense que tous seront d'accord, mais je ne crois pas que cette loi-ci soit le moyen approprié, car elle traite de la sûreté de notre nation à la suite des événements qui ont eu lieu.

**Le président:** Vous pouvez intervenir très brièvement, monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** Je ne suis pas en train de laisser le ministre s'en tirer à bon compte quant à ses responsabilités à l'égard des matières dangereuses, car le présent projet de loi va apporter des changements historiques qui lui conféreront des pouvoirs sans précédent relativement aux ponts et aux tunnels servant au transport de telles matières.

En toute honnêteté, il n'y a pas d'autres questions vraiment comparables. Même le Département de la sécurité intérieure des États-Unis classe les matières dangereuses parmi les armes de destruction massive. Ainsi, un embranchement ferroviaire a été déplacé dans le comté de Miami-Dade en Floride, une mesure qui a été également prise dans d'autres endroits, comme Washington. Cleveland a une loi en la matière. Elles y sont interdites et on doit utiliser d'autres voies pour transporter les matières dangereuses, loin des zones habitées.

Oui, il est possible que cela se retrouve dans les règlements, mais je ne vais pas, à titre de législateur, rester bien assis en prétendant que cela me convient d'attendre les dispositions qui pourraient éventuellement découler d'un processus réglementaire sur lequel je n'exerce aucun contrôle véritable. C'est la raison pour laquelle j'estime important que cette disposition soit incluse dans cette loi-ci. Lorsqu'on examine tout le contexte entourant cette loi, elle accorde une grande quantité de pouvoirs au ministre, elle élève son niveau de responsabilisation et de reddition de comptes, et l'oblige à s'assurer que toutes ces autres lois contribuent à ses objectifs.

Je ne voudrais pas avoir à attendre que ce comité adopte une motion pour régler ce problème que je considère très grave. Si il y a redondance, tant pis. En quoi cela pose-t-il un problème? Si cela doit se retrouver dans le règlement, pourquoi ne pas l'indiquer explicitement ici même? Je pense que cela nous offre une plus grande marge de manoeuvre.

**Le président:** Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Monsieur le président, je m'inquiète du fait que nous mettions le doigt sur un problème pour en négliger du même coup plusieurs autres tout aussi — voire davantage — importants, dont celui du terrorisme que j'ai déjà mentionné. Au Canada, des marchandises sont transportées légalement et illégalement, tout comme des individus transitent légalement et illégalement. Si nous voulons souligner le problème des matières dangereuses, il y en a de nombreuses autres pour lesquels nous devrions faire la même chose. Ce n'est pas une façon de faire à recommander pour la rédaction d'une loi.

Je suis d'accord avec les fonctionnaires. N'apportons aucun changement. Nous pourrions traiter de cette question dans le règlement. Il y a déjà d'autres lois qui portent sur les matières dangereuses.

Nous avons placé les fonctionnaires du ministère dans une position très délicate. À la toute dernière minute, ils reçoivent une motion et l'on voudrait maintenant qu'ils fournissent des avis sur une toute autre loi, celle sur les matières dangereuses. Franchement, il aurait fallu les avertir à l'avance que nous allions traiter de cette loi, étant donné sa très grande portée. Et ce n'est pas une bonne chose que nous commençons à prendre de telles décisions en vase clos quant aux problèmes à mettre en lumière. Je ne crois pas que cela va contribuer à l'atteinte des objectifs visés par la présente loi.

J'encouragerais donc M. Masse à faire montre de patience. Procédons autrement. Nous pouvons toujours demander aux représentants du ministère de produire une réponse à ces préoccupations lors d'une réunion à venir. Ils peuvent revenir.

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Je suis d'accord pour qu'on revoie prochainement les lois concernant la sécurité et le transport de matières dangereuses. Cependant, avec les délais qu'il y a actuellement au niveau de la législature, on ne pourra sans doute pas revoir ces lois avant plusieurs mois. À mon avis, c'est une protection. Étant donné qu'on parle d'un projet de loi que le gouvernement veut faire adopter rapidement, pourquoi ne pas ajouter cette protection qui accorderait au ministère un certain pouvoir de faire des commentaires sur le plan de la sécurité?

On ne fait pas référence à des lois précises ou à des détails, c'est le sujet qui est mentionné. On dit « notamment ». Il pourrait y avoir également d'autres sujets. J'entends parler de terrorisme, et il s'agit d'un problème de sécurité dont on ne traite pas ici, puisque ce n'est pas notre spécialité.

Ma question s'adresse aux fonctionnaires du ministère. Quand un pont appartient à une entreprise privée américaine, cette entreprise est-elle assujettie à nos lois qui régissent le transport de matières dangereuses? Un pont qui appartient à une entreprise privée est peut-être un cas particulier, mais on devrait avoir à tout le moins un droit de regard.

• (1145)

**M. Éric Harvey:** La compétence et la législation fédérales s'appliquent jusqu'aux limites de la frontière canadienne. Quand un pont est la propriété d'une société américaine, mais est néanmoins situé sur le territoire canadien, la législation canadienne s'y applique, comme elle s'appliquerait à tout autre opérateur, qu'il soit canadien ou non.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bell.



**M. Don Bell:** J'essaie seulement de régler la question en tenant compte du point de vue de ceux parmi nous qui ont exprimé leurs préoccupations et qui aimeraient que cette précision soit apportée. Je comprends bien les points soulevés par mes collègues quant au libellé de cette disposition.

Suivant le libellé actuel de la modification, en insérant cet ajout après les termes « plans de sûreté », en disant: « qu'ils élaborent et mettent en oeuvre des plans de sûreté régissant notamment le transport de matières dangereuses et qu'ils établissent des systèmes de gestion de la sûreté » peut-être que du point de vue de la grammaire ou du positionnement, il serait préférable de garder le libellé actuel intact: « qu'ils élaborent et mettent en oeuvre des plans de sûreté et qu'ils établissent des systèmes de gestion de la sûreté », puis d'ajouter après...

Monsieur Masse, j'essaie simplement de donner suite à votre préoccupation.

Je fais seulement valoir que le libellé que vous proposez indiquant: « qu'ils élaborent des plans de sûreté régissant notamment le transport des matières dangereuses » semble vouloir faire porter davantage l'attention sur les plans concernant les matières dangereuses, notamment, ce qui tend à réduire l'application générale des plans de sûreté.

Si l'on gardait plutôt le libellé actuel intact: « qu'ils élaborent des plans de sûreté régissant notamment le transport des matières dangereuses » pour ajouter ensuite: « qui seraient conformes aux dispositions prévues dans la Loi sur le transport des marchandises dangereuses »... Cela permettrait de souligner ce problème, conformément à la volonté d'une partie d'entre nous, mais en le situant dans le contexte approprié. On dirait ainsi que ces plans de sûreté et ces systèmes de gestion de la sûreté sont nécessaires et que nous souhaitons qu'ils soient conformes aux dispositions contenues dans la loi. Il y a redondance en ce sens que les dispositions législatives existent déjà, mais cela répond aux préoccupations de ceux parmi nous qui estiment que cette loi-ci devrait également y faire référence.

**Le président:** Monsieur Hubbard.

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

Tout ce débat m'amène à m'interroger sur un point parce que la circulation des matières dangereuses relève habituellement des plans de sécurité, et non des plans de sûreté. Je sais que nous accordons une grande importance à cette question et que nous y avons consacré beaucoup de temps, mais la circulation des marchandises pose généralement des problèmes de sécurité, plutôt que de sûreté. Qu'advient-il en cas de déversement?

Je ne sais pas exactement où vous voulez en venir, Brian, mais lorsqu'un chargement d'essence passe dans un tunnel, s'agit-il d'une question de sûreté ou de sécurité? Je dirais que cela relève de la sécurité. Il est probable que nous ne concentrions pas nos efforts au bon endroit, même si l'idée est bonne.

Comme cette question risque d'exiger encore pas mal de temps, monsieur le président, je suggérerais que nous la laissions en suspens d'ici à ce que peut-être nos témoins puissent revenir pour traiter de ce qu'on appelle la sûreté des transports, et nous pourrions alors examiner le contenu de la loi en question. Mais nous avons beaucoup à faire avec ce projet de loi-ci, et nous pourrions adopter une bonne partie des amendements aujourd'hui pour revenir ultérieurement à l'article 15 et à celui-ci également... si l'on veut faire avancer les choses un peu.

Mais surtout, je crois que la plupart des gens ici présents... et, Brian, je ne sais pas comment vous pouvez parler de sûreté. La circulation des déchets dangereux ou des matières dangereuses est un problème de sûreté. Peut-être que la définition juridique que j'utilise est différente... Je ne suis pas avocat, mais qu'entend-on exactement par sûreté?

**Le président:** Monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** Même aux États-Unis, une grande partie de ces questions relèvent du Département de la sécurité intérieure. La circulation de ces marchandises est une question de sécurité, laquelle devient une question de sûreté lorsqu'on utilise ces infrastructures.

Je sais que le secrétaire parlementaire a une proposition qu'il est prêt à déposer. Cela pourrait nous permettre de régler l'essentiel de cette question. Peut-être que s'il veut en faire maintenant la proposition, nous pourrions régler le tout plus rapidement.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Merci.

J'allais proposer, en consultation avec M. Masse, que l'on ajoute un alinéa d), qui énoncerait tout simplement certains des facteurs mentionnés par M. Fast. Il a soulevé des points fort intéressants.

L'alinéa se lirait comme suit:

prendre des règlements concernant la sûreté des ponts et tunnels internationaux, y compris en ce qui touche la sécurité des personnes, notamment pour  
d) régir le transport de matières dangereuses, le trafic de produits illégaux, le terrorisme.

Je suis prêt à proposer un amendement, à condition que les différents critères servent uniquement d'exemple ou de guide, plutôt que de laisser l'article tel quel. À mon avis, il limite vraiment les pouvoirs du ministre.

• (1150)

**Le président:** Voici ce que je propose: pendant que vous rédigez l'amendement, M. Jean, nous allons examiner les autres articles. Cela va nous permettre d'avancer.

Êtes-vous d'accord?

**Des voix:**Oui.

**Le président:**Très bien. Je vais donc vous demander, monsieur Jean, de préparer un libellé pour que tout le monde puisse le voir.

**M. Brian Jean:** D'accord, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Nous passons à l'article 17.

(L'article 17 est adopté.)

(Article 18 — *Autorisation de donner une directive d'urgence*)

**Le président:** Monsieur Masse, vous proposez un amendement à l'article 18.

**M. Brian Masse:** Je m'excuse, monsieur le président. J'étais en train d'examiner l'autre ligne.

**Le président:** Nous en sommes à l'amendement NPD- 8.2.

Avant de céder la parole à M. Masse, je veux m'assurer que tout le monde a une copie de l'amendement en main.

Monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** Je propose que l'on modifie le libellé de l'article pour qu'il se lise comme suit:

tout fonctionnaire du ministère des Transports, ou toute personne désignée, à donner la directive visée à l'article 17 dans les cas où le fonctionnaire ou la personne est d'avis que le danger mentionné

Cet amendement vise uniquement à étendre le pouvoir de désignation du ministre relativement à la directive visée à l'article précédent. C'est aussi simple que cela. Il ne fait que lui donner plus de pouvoirs à ce chapitre. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais, à mon avis, cela pourrait avoir un impact important sur d'autres personnes. Le ministre pourrait, par exemple, désigner le chef des pompiers, le chef de police, ainsi de suite. Cela pourrait faire partie du processus.

Voilà pourquoi je propose cet amendement.

**Le président:** Y a-t-il des commentaires?

Monsieur Harvey.

**M. Éric Harvey:** L'article 18 autorise le ministre à confier un de ses pouvoirs à une autre personne. Il est important de comprendre que les pouvoirs conférés en vertu de l'article 17 sont très sérieux. Je ne saurais trop insister là-dessus.

Ils sont très sérieux, car ils permettent au ministre d'ordonner l'adoption de toute une série de mesures graves en cas d'urgence. Autrement dit, les pouvoirs exercés en vertu de l'article 7 se limitent aux situations d'urgence.

Or, il se peut qu'il soit nécessaire d'autoriser une personne autre que le ministre à intervenir, si le ministre ne peut être rejoint. Toutefois, ce pouvoir serait essentiellement utilisé, ou exercé, par le ministre. Il serait uniquement confié à quelqu'un d'autre dans des circonstances exceptionnelles.

Sauf votre respect, je ne pense pas que les pouvoirs énoncés à l'article 17 puissent être confiés au chef du service d'incendie, par exemple. Certes, les autorités policières locales ou autres pourraient être appelées à collaborer, mais, à mon avis, ces pouvoirs ne pourraient être confiés qu'à une personne proche du ministre, étant donné la gravité des mesures prises et de la responsabilité qu'elles impliquent.

**Le président:** Monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** J'aimerais apporter une brève précision.

Je pensais que les pouvoirs du ministre seraient restreints s'il désignait quelqu'un d'autre, et que les pouvoirs de cette personne le seraient aussi.

Ce que vous dites, c'est que le ministre ou la personne désignée n'aura pas... parce que, à l'heure actuelle, il faut une autorisation pour entrer dans des lieux privés.

Je veux avoir la certitude que les pouvoirs conférés par le ministre ne sont assortis d'aucune restriction. Réfléchissons un instant au nombre de ponts et de tunnels qui existent. Le ministre ne peut être partout en même temps.

Je veux avoir la certitude que la personne désignée aura préséance sur les autres.

• (1155)

**Le président:** Monsieur Harvey.

**M. Éric Harvey:** On pourrait aussi dire que l'article 17 a pour objet essentiellement de donner au ministre le pouvoir de réglementer un comportement, tout comme le font les règlements. Le fait est que nous n'avons pas le temps d'élaborer des règlements quand nous sommes en présence d'un danger imminent.

Les mots « le ministre peut donner toute directive — enjoignant à quiconque de faire ou de s'abstenir de faire quoi que ce soit — qu'il estime indiqué pour parer le danger » ont une portée très vaste. Ils lui permettent de dire, entrez dans ces lieux et prenez telle et telle mesure pour parer le danger.

**M. Brian Masse:** Je vais laisser tomber l'amendement. Je m'excuse. Je pensais que les dispositions législatives étaient plus précises.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** M. Harvey m'a convaincu. Nous ne sommes pas en faveur de l'amendement.

**Le président:** Monsieur Carrier, c'est à vous.

**M. Robert Carrier:** J'aimerais obtenir un éclaircissement. M. Harvey m'a convaincu de l'importance de ce geste, de prendre cette décision. Ma question porte sur la traduction. En anglais, on utilise les mots suivants: « *any officer of a department* » et en français on parle d'un « fonctionnaire ». Cela semble plus général en français. Un fonctionnaire peut être n'importe quel employé. En anglais, le mot « *officer* » n'indique-t-il pas un certain échelon dans la hiérarchie?

**M. Éric Harvey:** Pour moi, les mots « *officer* » et « fonctionnaire » sont équivalents. On ne veut pas, en imposant trop de limites, empêcher que l'on puisse déléguer pour obtenir une réaction rapide. C'est pourquoi on a utilisé un terme qui est suffisamment vaste, mais qui limite cela à quelqu'un qui est un fonctionnaire du ministère.

**M. Robert Carrier:** En français, si on voulait être plus précis, utiliserait-on le mot « cadre » ou le mot « officier »?

**M. Éric Harvey:** Non, le mot « officier » est un anglicisme, je crois, et en employant le mot « cadre », vous soulevez toute une série de questions. Que voulez-vous dire par cadre? Quel échelon occupe-t-il? Je vous recommande de conserver la formulation actuelle.

**M. Robert Carrier:** Je vous fais confiance.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

M. Masse ayant retiré son amendement, l'article 18 est-il adopté?

(Les articles 18 à 22 sont adoptés.)

(Articles 23 — *Interdictions*)

**Le président:** On propose un amendement à l'article 23. Il s'agit du L-2, qui est présenté par le Parti libéral.

Monsieur Bell, voulez-vous en parler?

**M. Don Bell:** Merci.

On en a distribué des copies.

**Le président:** Je veux m'assurer que tout le monde en a une.

**M. Don Bell:** On l'a distribué à la dernière réunion.

Je tiens à préciser que le mot « uniquement » ne devrait pas figurer au sous-alinéa (1.1) de l'amendement proposé. Enlevez-le. Il faudrait lire « prend en considération les facteurs suivants », et non « prend en considération uniquement les facteurs suivants ».

La raison est la suivante: lors des discussions, les témoins ont insisté sur le fait d'avoir des critères. La Loi sur Investissement Canada précise, par exemple, que les investissements doivent présenter un net avantage pour le Canada. Elle contient des lignes directrices qui définissent les facteurs qui seront pris en compte dans les décisions.

Or, il n'y a pas de critères ici. D'après les discussions qui ont eu lieu avec les témoins, les facteurs qui seraient être pris en considération lors de l'acquisition d'un pont ou d'un tunnel seraient, entre autres, la sécurité du public, les antécédents criminels des personnes désirant faire l'acquisition de l'infrastructure ou en assurer le contrôle, et les ressources financières — la capacité de celles-ci de gérer et d'exploiter l'actif de manière satisfaisante.

Les gens veulent des critères pour savoir en vertu de quelles circonstances ou lignes directrices les décisions seront prises.

J'aimerais savoir ce qu'en pense le ministère.

• (1200)

**Le président:** Monsieur Harvey.

**M. Éric Harvey:** Les dispositions visant la cession, si je me fie aux instructions qui m'avaient été données, devaient être très contraignantes et englober toutes les transactions possibles. Prenons, par exemple, la vente d'un actif, d'un pont. Une personne aurait pu simplement transférer les actions de l'entreprise qui est propriétaire du pont et arriver au même résultat sans enfreindre la loi.

J'avais reçu le mandat d'élaborer des dispositions très contraignantes. J'ai consulté un spécialiste en droit des sociétés pour m'assurer qu'elles le sont. Elles s'appliquent à toutes les cessions possibles, peu importe la raison pour laquelle elles ont lieu.

Pour ce qui est de la motion dont vous êtes saisie, elle vise à bien circonscrire les pouvoirs du gouverneur en conseil quand il formule des recommandations. Autrement dit, elle fixe une série de conditions et exige qu'elles soient prises en compte, point à la ligne. Je comprends pourquoi on a voulu supprimer le mot « uniquement ». Néanmoins, elle impose certaines restrictions au pouvoir discrétionnaire du gouverneur en conseil.

Le projet de loi s'applique, de manière très générale, aux ponts, et ensuite au commerce, à la sécurité, à tous les critères ou facteurs qui doivent servir de cadre, si vous voulez, aux décisions du gouverneur en conseil. Autrement dit, le gouverneur en conseil ne peut prendre une décision arbitraire. Cette décision doit être conforme à l'esprit de la loi, à l'intention du Parlement.

L'énumération de critères peut être vue comme un moyen de limiter le pouvoir discrétionnaire du gouverneur en conseil. On risque, quand on a recours à ce procédé, d'oublier quelque chose qui, logiquement, pourrait se produire un jour, qui cadrerait avec l'esprit du projet de loi, mais qui ne pourrait être retenu comme critère. C'est ce que je voulais expliquer au comité.

**Le président:** Merci.

Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** Je comprends ce que vous dites, monsieur Harvey, mais l'intention ici n'est pas d'imposer des restrictions, mais de fournir des directives, de mettre l'accent sur les facteurs qui seraient pris en compte. Je tiens à dire que le mot « uniquement » a été supprimé en raison de son effet limitatif. L'objectif, ici, est de définir les critères qui seraient pris en considération, d'indiquer aux gens quelles seraient les principales priorités, de dépolitiser le processus dans une certaine mesure, d'adopter une approche pratique à l'égard des décisions, de ne pas laisser la porte grande ouverte aux

transactions. Je tiens à ce que les cessions, étant donné la nature des ponts, ou leur importance, et le fait que deux d'entre eux seulement appartiennent à des intérêts privés, se fassent de façon juste, dans un esprit non pas politique, mais pratique, rationnel.

**Le président:** Monsieur Harvey.

**M. Éric Harvey:** J'aimerais ajouter une précision. Si vous jetez un coup d'oeil au paragraphe 24(2), vous allez constater que la personne qui présente une demande doit fournir au ministre les renseignements exigés par les lignes directrices. Autrement dit, les gens ne seront pas tenus dans l'ignorance. Les exploitants qui veulent procéder à une cession sauront ce que nous attendons d'eux, quels renseignements ils devront fournir. Bien entendu, ils devront aussi expliquer les circonstances entourant la cession, ce qui va aider le gouverneur en conseil à prendre la décision qui s'impose.

• (1205)

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Cela me fait penser à la Loi de l'impôt sur le revenu, à son efficacité, aux personnes — des avocats surtout —, qui trouvent les échappatoires qu'elle contient. La situation est la même. Vous limitez les pouvoirs du ministre. Vous limitez le pouvoir du gouvernement canadien de décider qui sera propriétaire des ponts.

Qu'allons-nous faire si une puissance étrangère avec laquelle nous n'entretenons pas de liens d'amitié souhaite faire l'acquisition des ponts? Qu'allons-nous faire si une personne veut acquérir tous les ponts et majorer le prix des cessions? Il y a beaucoup de facteurs qui doivent être pris en considération. Nous devons nous assurer, compte tenu de l'importance des ponts et tunnels, et entre 50 et 60 p. 100 de nos échanges transitent par ceux-ci, que les critères utilisés sont aussi vastes que possibles, pour que nous puissions, en tant que gouvernement, prendre des décisions qui servent les intérêts des Canadiens. Le gouverneur en conseil doit prendre des décisions dans l'intérêt des Canadiens.

En limitant ses pouvoirs, nous faisons ce que nous avons fait dans le cas de la Loi de l'impôt sur le revenu. Nous permettons à des personnes de trouver des échappatoires qui ne sont pas à notre avantage.

**Le président:** Monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** Ma question s'adresse aux attachés de recherche : que prévoit la loi américaine en ce qui a trait aux acquisitions? Cet amendement semble vraiment limiter la portée de ces transactions. La vente d'infrastructures a récemment soulevé la controverse, aux États-Unis. Je songe à l'affaire Dubaï.

Je pense que la situation, au Canada, est différente de celle qui existe aux États-Unis. Certaines infrastructures, ici, font l'objet d'une propriété conjointe. Sur les 24 ponts ou tunnels qui sont destinés à la circulation routière, deux appartiennent à des intérêts privés. Les autres sont la propriété conjointe du gouvernement fédéral.

**M. Éric Harvey:** Je dois avouer que je ne connais pas tellement bien la loi américaine.

Si l'on veut que le gouverneur en conseil exerce un contrôle sur la cession des infrastructures, c'est parce que, dans les faits, il en exerce un sur la construction des ponts. Autrement dit, si vous demandez au gouverneur en conseil l'autorisation de construire un pont, vous devrez, bien entendu, justifier la nécessité d'une telle infrastructure, ainsi de suite. Le gouverneur en conseil va sans aucun doute examiner vos ressources pour voir si vous avez la capacité financière de le faire. Il y aura toute une série de facteurs qui vont être pris en considération.

Dans ce cas-ci, le gouverneur en conseil va tenir compte de facteurs qui n'ont rien à voir avec le nouveau pont, parce que celui-ci existe déjà. Il va toutefois examiner toute une série de critères : par exemple, qui va l'exploiter, dans quel but, quels sont les plans, ainsi de suite. En ce sens, l'évaluation de la cession va se faire dans le même esprit que celle de l'agrément initial.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je ne suis pas satisfait de la modification proposée. Quand on établit des critères, on les inscrit tous ou on ne les inscrit pas du tout. C'est mon principe.

Si vous utilisez le mot « uniquement », il faut les énumérer tous; si vous retirez le mot « uniquement », cela donne un esprit à la loi. Si un critère n'apparaît pas, il y aura des contestations judiciaires et la situation sera encore pire.

Donc, si nous voulons qu'il y ait des critères, asseyons-nous, énumérons-les tous et rédigeons-les complètement. Sinon, allons-y en faisant confiance au ministre. Pour ma part, j'opterais pour faire confiance au ministre ainsi qu'aux explications de M. Harvey, encore cette fois-ci.

[Traduction]

**Le président:** Je vais donc demander le vote.

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 23 est adopté.)

(Les articles 24 à 31 sont adoptés.)

(Article 32—*Capacité*)

• (1210)

**Le président:** Nous passons à l'amendement NPD-9. Je veux m'assurer que tout le monde en a une copie.

Monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** Merci, monsieur le président. Dieu merci, c'est le dernier amendement que je propose.

Cette modification découle d'une situation dont nous avons été témoins à Windsor, mais qui peut se reproduire ailleurs. Je vais la lire rapidement :

Pour plus de certitude, malgré les dispositions de toute lettre patente d'une personne morale constituée aux termes de la présente loi, lorsque le Parlement a autorisé dans une loi énumérée à l'Annexe l'usage d'un pont ou tunnel international par un mode de transport spécifique, ce mode de transport ne peut être modifié que par le dépôt d'une demande conformément à l'article 8 de la présente loi.

Il y a, dans ma circonscription, un tunnel ferroviaire que l'on veut transformer en tunnel pour camions. Je fais allusion au tunnel du Chemin de fer Canadien Pacifique, qui a été construit il y a une centaine d'années. En fait, il y a deux tunnels. Ils sont étroits et peuvent uniquement accueillir des trains à un seul niveau. Les trains à deux niveaux passent par Sarnia.

On propose de transformer ces tunnels en tunnels pour camions. La question soulève beaucoup de controverse, en raison non seulement de l'utilisation que l'on prévoit faire des tunnels, mais aussi des répercussions que ce projet entraîne: il va falloir aménager un nouveau passage à niveau, de nouvelles installations douanières, ainsi de suite. Cet amendement vise à faire en sorte que le pont ou le tunnel international destiné à des modes de transport spécifiques, de même que les infrastructures qui l'entourent, sont utilisés aux fins auxquelles ils ont été conçus. Voilà pourquoi on retrouve cet élément précis dans cet article.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

**M. Éric Harvey:** Je crois que ce que vous cherchez se trouve déjà dans le projet de loi; en effet, la définition de « modification » est la suivante : « Sont notamment visés la conversion, l'agrandissement ou le changement d'usage ». La conversion est précisément ce dont vous parlez, je crois, dans l'exemple du tunnel ferroviaire transformé en tunnel routier. Cette conversion est une modification qui doit être approuvée par le gouverneur en conseil en conformité avec l'article 6.

**M. Brian Masse:** D'accord. Je voulais que ce soit dans le compte rendu. Je peux retirer mon amendement.

Merci.

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

**M. Brian Masse:** Je ne fais confiance en rien, excusez-moi. Je suis passé...

**Le président:** Je demande alors si les articles 32 à 37 peuvent être adoptés.

(Les articles 32 à 37 inclusivement sont adoptés.)

(Article 38—*Déclarations fausses ou trompeuses*)

**Le président:** Nous avons l'amendement G-3, du gouvernement. Encore une fois, je veux être certain que tous les membres ont le texte devant eux.

Monsieur Jean, avez-vous des commentaires?

**M. Brian Jean:** Je crois que c'est très simple. L'amendement ne fait qu'apporter une précision, mais il n'y a vraiment rien de sorcier dans ce que nous proposons.

**Le président:** Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Harvey.

**M. Brian Jean:** On n'a fait qu'ajouter un « ou », à ce que je vois.

**M. Éric Harvey:** Le texte actuel renvoie à l'article 39; or, l'article 39 est divisé en paragraphes, alors les rédacteurs m'ont rappelé que, pour être exact, il fallait apporter cet amendement technique pour renvoyer au paragraphe visé.

**Le président:** Puis-je demander l'adoption de l'amendement G-3?

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

(L'article 38 modifié est adopté.)

(Les articles 39 à 42 inclusivement sont adoptés.)

(Article 43—*Règlements*)

**Le président:** Nous avons un autre amendement, G-4. Quelqu'un veut faire un commentaire à ce sujet?

Monsieur Harvey.

**M. Éric Harvey:** Cet amendement a été déposé compte tenu du nouvel article 15.1. On a proposé cette motion en sachant que le nouvel article 15.1 serait ajouté et que ce serait important de l'inclure dans les dispositions d'application.

•(1215)

**Le président:** Je propose alors de réserver cet amendement jusqu'à ce que nous arrivions au nouvel article 15.1.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** J'ai fait les changements et j'ai rédigé le texte. Je ne sais pas s'il a été traduit ou non.

**Le président:** J'ai demandé qu'il soit traduit avant que nous le présentions.

**M. Brian Jean:** Excusez-moi, monsieur le président. J'ai une question pour le ministère. L'article original mentionnait également l'article 26, et celui-ci ne paraît plus maintenant, à moins que je fasse erreur.

Dans la version anglaise, l'amendement à l'alinéa 43a)(ii) renvoie aux articles 9, 13 et 15.1, tandis que le projet de loi renvoie aux articles 9, 13 et 26. Dans la version française de l'amendement, l'article 26 est précisé, mais celui-ci ne paraît pas dans la version anglaise. Je me demande si cet oubli est intentionnel ou accidentel.

**Le président:** Est-ce à la ligne suivante?

**M. Brian Jean:** Ce n'est pas dans l'amendement.

**Mme Evelyn Marcoux:** C'est à la ligne suivante.

**Le président:** Nous allons réserver cet amendement et y revenir lorsque nous examinerons l'amendement G-2.

(Les articles 44 et 45 sont adoptés.)

(Article 46—*Verbalisation*)

**Le président:** Nous avons un autre amendement. J'espère que tous les membres l'ont sous les yeux.

Des commentaires?

Monsieur Harvey.

**M. Éric Harvey:** Oui. Cet amendement est de nature technique, comme le précédent. Les rédacteurs ont indiqué qu'il fallait être plus rigoureux et tenir compte des autres parties du projet de loi auxquelles on renvoie.

**Le président:** C'est un amendement technique.

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

(L'article 46 modifié est adopté.)

(Les articles 47 à 60 inclusivement sont adoptés.)

(L'annexe est adoptée.)

**Le président:** Nous devons maintenant revenir en arrière. Je crois qu'on est en train de remanier l'article 15.

Nous allons suspendre nos travaux pour quelques minutes en attendant la traduction, si tout le monde est d'accord. Ce ne devrait pas être très long.

•(1218)

(Pause)

•(1234)

**Le président:** Je crois que tout le monde a maintenant le nouveau paragraphe 15(2) sous les yeux, en anglais et en français.

(Article 15—*Règlements*)

**Le président:** Monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** Merci, monsieur le président. Je propose l'adoption du nouveau paragraphe 15(2), dont nous avons reçu la traduction.

Je suis ravi que l'on tienne au moins compte de certaines préoccupations que ce projet de loi a soulevées. Il faut se rappeler que nous modifions en profondeur des mesures législatives sur lesquelles ma municipalité pouvait autrefois exercer une certaine influence. C'est ce qui m'a préoccupé et m'a mis un peu mal à l'aise.

Le projet de loi apporte de bonnes choses à de nombreux égards, mais j'ai certaines réserves concernant cette disposition, et cet amendement prévoit, explicitement du moins, que les autres paliers de gouvernement seront consultés, ce qui est important, non seulement pour Windsor, mais pour bon nombre d'autres régions qui doivent pouvoir participer et contribuer aux prises de décision.

•(1235)

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[*Français*]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, comme je présume que le gouvernement est d'accord sur le nouveau paragraphe 15(2), cela me fera plaisir d'appuyer ce projet de loi. Comme je vous l'ai déjà dit, en tant qu'ancien président de l'Union des municipalités du Québec, cela me fait plaisir de donner un pouvoir aux villes.

[*Traduction*]

**Le président:** Merci.

Monsieur Hubbard.

**L'hon. Charles Hubbard:** Monsieur le président, dans le même ordre d'idée, j'aimerais connaître la position du secrétaire parlementaire et du gouvernement. Je ne serais pas d'accord si j'étais à sa place, mais s'ils sont d'accord, je voterais certainement en faveur.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je dirais que la position compromettante du Parti conservateur est la raison pour laquelle nous sommes au pouvoir et que vous ne l'êtes pas.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Don Bell:** Vous êtes dans une position compromettante?

**M. Brian Jean:** Lorsque vous êtes de l'autre côté, je suis toujours dans une position compromettante.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Brian Jean:** J'aimerais simplement dire que nous sommes très heureux de cette motion. Nous croyons qu'elle est de mise et qu'elle sera utile aux Canadiens.

Il y a aussi le nouvel article 15.1, et je ne veux pas qu'on l'oublie, quand on aura traité de cette question, évidemment.

**L'hon. Andy Scott:** Traitons-nous du nouveau paragraphe 15(2) avant le nouvel article 15.1?

**Le président:** Oui, il s'agit du nouveau paragraphe 15(2).

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

(L'article 15 modifié est adopté.)

**Le président:** Concernant le nouvel article 15.1, nous avons l'amendement G-2, du gouvernement.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je crois que cette disposition répond aussi à certaines remarques que M. Masse a faites un peu plus tôt, au sujet de la consultation des municipalités.

Je veux simplement m'assurer, monsieur le président, que nous avons abrogé l'alinéa 15b). Est-ce exact?

C'est simple, je crois. On abroge essentiellement l'alinéa 15b) et on traite la même question en ajoutant le nouvel article 15.1. À moins qu'il y ait des commentaires de la part du ministère, je crois que c'est très simple, et cette disposition porte sur la consultation des autres paliers de gouvernement, ce que nous souhaitons tous évidemment.

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

(Article 43—*Règlements*)

**Le président:** Passons maintenant à l'amendement G-4.

Monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** Non, ça va.

**Le président:** Monsieur Harvey, avez-vous des commentaires à ce sujet, ou monsieur Jean?

**M. Brian Jean:** Il s'agit de l'article dont nous avons discuté tout à l'heure, au sujet des marchandises dangereuses. Je peux dire à M. Masse qu'à mon avis, le comité devrait, à la première occasion, aborder la question des marchandises dangereuses, puisque nous allons nous pencher sur la sécurité de tous les moyens de transport. Je demanderais l'accord de la majorité des membres pour donner l'assurance à M. Masse que nous allons examiner la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, du point de vue fédéral, lorsque nous allons nous pencher sur la sécurité des moyens de transport, ce que nous allons faire immédiatement. C'est ce que je crois comprendre. Cette question nous intéresse tous beaucoup.

**Le président:** Nous demandons donc au comité que l'article 43...

**M. Steven Blaney:** Non, vous vous trompez. L'article 43 est d'ordre administratif.

**Le président:** Monsieur Harvey.

**M. Éric Harvey:** L'article 43 vise simplement à inclure l'article 15.1 dans les dispositions sur les pénalités, pour que les ordres donnés au titre de cet article soit sanctionnés. C'est tout. C'est une question purement technique.

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

**Le président:** Excuse-moi, monsieur Laframboise.

[*Français*]

**M. Mario Laframboise:** Ne devez-vous pas y ajouter le paragraphe 15(2)?

**M. Éric Harvey:** Non, car le paragraphe 15(2) ne parle que d'un exercice de consultation.

**M. Mario Laframboise:** C'est parfait.

[*Traduction*]

**Le président:** D'accord.

(L'article 43 modifié est adopté.)

● (1240)

**Le président:** L'article 16?

**M. Brian Jean:** C'est ce dont j'ai parlé, monsieur le président, au sujet de...

**Le président:** C'est juste. Excusez-moi.

Nous avons l'amendement NDP-8.1 sur l'article 16. Si j'ai bien compris, on retirerait cet amendement en présument et en considérant que le comité entreprendra très bientôt l'examen de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, qui fait partie de la question de la sûreté et de la sécurité que le comité juge prioritaire.

Monsieur Scott.

**L'hon. Andy Scott:** Puis-je demander au secrétaire parlementaire si cet examen est sanctionné ou si nous le faisons de notre propre initiative?

**M. Brian Jean:** Cet examen sera fait sous l'initiative du comité, simplement pour traiter de la question de la sûreté et de la sécurité.

Je dirais à M. Masse et aux représentants du ministère que cet examen est en cours. La chose nous intéresse beaucoup, évidemment. Comment traiter de la sécurité des moyens de transport au Canada sans traiter des marchandises dangereuses, qui constituent bien sûr un des aspects importants de cette question. Nous devrions simplement avoir l'opinion du comité à cette étape-ci, s'il s'agit d'un des premiers textes de loi que nous souhaitons examiner relativement à la sécurité des transports au Canada. Ce serait logique, à mon avis.

**L'hon. Andy Scott:** Toutefois, je ferais une distinction entre le fait que le comité décide qu'il souhaite examiner un sujet, d'une part, et le fait que le secrétaire parlementaire, qui représente le ministre au sein du comité, nous donne l'assurance que cet examen serait sanctionné par le gouvernement, d'autre part.

Le comité, en particulier dans une situation de gouvernement minoritaire, peut faire ce qui lui plaît, pour dire franchement. C'est plus important que le gouvernement accepte que nous fassions cet exercice. Le secrétaire parlementaire, à titre de représentant du ministre au sein du comité, dit que le gouvernement sanctionne cet examen, et non qu'il s'agit d'un exercice que le comité exige — ce qui est très différent. J'aimerais entendre le secrétaire parlementaire à ce sujet.

**Le président:** Juste une réponse, monsieur Jean, puis je vais donner la parole à M. Laframboise.

**M. Brian Jean:** Je répondrai simplement que le ministre s'intéresse beaucoup à tout ce que le comité propose, puisque nous représentons tous les Canadiens ici. Je peux assurer tous les membres qu'à mon avis — et ce n'est que mon opinion, je ne peux pas engager le ministre ou le premier ministre, évidemment — toute mesure que le comité propose sera examinée et prise au sérieux par le ministre, et je crois que c'est le cas.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je déplore une chose. Selon la procédure, on avait le droit de déposer des modifications aujourd'hui. Un peu plus tôt, les représentants du ministère nous ont dit qu'ils trouvaient cela trop tôt, qu'ils n'avaient pas assez de temps pour faire l'analyse. Je suis profondément convaincu que l'amendement qui a été proposé par M. Masse n'apportait aucun changement aux autres lois. J'en suis profondément convaincu. Nous avons manqué de temps, et je trouve dommage qu'on n'ait pas eu accès à toute la batterie de légistes qui auraient pu, tout de suite, statuer sur cet amendement. J'ai de la difficulté à accepter que l'on nous ait demandé plus de temps. Quant à moi, il s'agissait d'une amélioration de la position contenue dans le projet de loi. J'en suis convaincu, mais je vais me rallier à la décision. Si M. Masse veut retirer l'amendement, je n'y vois pas d'objection. Toutefois, j'ai de la difficulté à accepter qu'on nous dise qu'on vient de recevoir cela ce matin. C'est tout de même important, car quand la loi sera adoptée, ce sera fini. Je trouve cela un peu déplorable.

[Traduction]

**Le président:** Madame Marcoux.

[Français]

**Mme Evelyn Marcoux:** Si j'ai bien compris, le comité entendra les représentants sur cette question jeudi prochain. Vous allez donc traiter de cette loi jeudi prochain en comité. On parle d'une semaine.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** Je trouve que cela engage davantage le gouvernement. Je suis prêt à laisser tomber l'amendement que je propose à cette disposition si, d'après ce qu'on dit et ce qu'on me conseille, la loi fait l'objet d'un examen attentif et que des améliorations y sont apportées. Je pense que les Canadiens doivent compter là-dessus. Le transport des matières dangereuses dans nos localités pose un grave problème.

Les États-Unis se sont déjà attaqués à la question. Ils ont une loi particulière là-dessus. Les trains qui transportent ces matières vont vers d'autres destinations, loin des localités et des régions fortement peuplées. Ils ont pris des mesures précises à ce sujet.

La question est vaste et complexe, et je pense qu'on impose une responsabilité plus grande... Je n'ai pas d'objection à retirer mon amendement maintenant parce que je pense franchement que le gouvernement sait qu'il doit trouver une solution et prendre ses responsabilités au sujet des matières dangereuses sur les ponts et les tunnels. Il a tout intérêt à agir bientôt parce que c'est lui qui sera responsable si le projet de loi est adopté et qu'il n'y a aucun plan ni aucun changement.

• (1245)

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je voulais simplement signaler à Mme Marcoux que, selon l'ordre de présentation des projets de loi du

gouvernement, le projet de loi C-3 devrait faire l'objet d'une discussion en Chambre avant jeudi prochain. C'est l'information qui m'a été transmise par mon leader.

Vous comprenez que cela peut influencer la position de mon parti sur ce projet de loi ou sur ce dont on discutera. Je veux bien qu'on ait du temps, mais à mon avis, l'adoption du texte sera déjà enclenchée. Je comprends qu'on peut toujours le modifier avant qu'il ne soit adopté, mais on aura à en discuter d'ici la semaine prochaine à la Chambre des communes, avant qu'on ait entendu ce qu'on a à dire.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Scott.

**L'hon. Andy Scott:** Sans vouloir faire dire aux fonctionnaires du ministère ce qu'ils n'ont pas dit, on a quand même reconnu la nécessité d'examiner le transport des matières dangereuses, et j'aimerais savoir si M. Masse veut que la protection qu'il demande soit inscrite dans la loi ou le règlement. Je crois comprendre que c'est dans la loi. La protection que M. Masse recherche devrait probablement nécessiter une mesure législative.

Or, même si le ministre voulait présenter un projet de loi, je peux lui dire qu'il va devoir faire la queue derrière tous les autres qui ont des mesures législatives à déposer. Par conséquent, je pense que le gouvernement doit indiquer clairement, d'une façon ou d'une autre, qu'il est nécessaire d'agir à ce sujet.

Sans vouloir offenser mon collègue de Windsor, cela ne nous avance pas à grand chose de faire examiner la question des matières dangereuses par notre comité. Je ne veux diminuer en rien l'importance d'un examen par le comité, mais il faut obtenir l'engagement du gouvernement, parce qu'il faut présenter une mesure législative pour faire modifier la loi, et que ce n'est pas pour demain. Même si le ministre voulait faire accélérer les choses, je peux vous dire que c'est un long processus.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je peux peut-être répondre que l'article 16 vise déjà les matières dangereuses. Il permet de prendre des mesures à leur sujet. Il ne l'empêche pas du tout. Il est de portée générale et nous savons tous, comme le ministère d'ailleurs avec qui j'en ai discuté, que c'est une question cruciale qu'il nous faut régler. Le ministère étudie la question. Que peut-on faire de plus que de dire que tout le monde comprend que c'est un problème?

L'article 16 prévoit déjà cette possibilité. Il ne l'exclut pas. Nous l'avons examiné ensemble. Je pense que tous les membres du comité comprennent mon point de vue et celui de mes collègues sur toutes ces questions, et seraient d'accord pour dire que nous avons tous les mêmes intérêts. Pourquoi ne donnerions-nous pas suite à ce que nous disons aujourd'hui? C'est un engagement que nous voulons respecter parce que nous tenons à la sécurité des Canadiens.

Je vous donne un exemple bien concret : la seule autoroute de ma circonscription de Fort McMurray traverse ma localité, et à même pas 50 pieds du Tim Horton, on voit circuler des camions transportant des matières dangereuses toutes les 25 secondes, je pense. J'ai donc moi-même interrogé le ministère à ce sujet, et au gouvernement provincial... Ce problème m'intéresse beaucoup parce qu'il y a 70 000 personnes dans ma circonscription qui vivent près de la voie de circulation de matières dangereuses. Je crois qu'il y a plus de matières dangereuses qui circulent dans ce secteur que n'importe où ailleurs, si bien que je tiens à examiner la loi.

**Le président :** Une dernière remarque, monsieur Masse.

**M. Brian Masse :** J'aimerais avoir une précision. J'avais l'impression que le règlement allait traiter de cette question. Puis, je crois avoir entendu M. Scott dire le contraire. Le règlement va-t-il traiter explicitement des matières dangereuses?

**Mme Evelyn Marcoux :** En vertu de cette loi?

**M. Brian Masse :** Oui.

**Mme Evelyn Marcoux :** Monsieur Harvey.

**M. Éric Harvey :** L'alinéa 16*b*) indique que les règlements doivent préciser les éléments qui doivent figurer dans les plans de sûreté.

**M. Brian Masse :** Je veux m'assurer que cela englobe bien la sécurité, et j'espère que le message sera entendu. C'est pourquoi je voulais le faire préciser dans la loi parce qu'on m'avait dit de ne pas m'en faire, qu'il en serait question dans le règlement. Je vais en tenir le gouvernement responsable si ce n'est pas le cas.

**M. Éric Harvey :** Vous devez aussi vous rappeler que la première phrase de l'article 16 accorde des pouvoirs très généraux pour réglementer en matière de sécurité. Les alinéas 16*a*), *b*), *c*) et *d*) apportent des précisions, sans toutefois limiter les généralités du début.

• (1250)

**M. Brian Masse :** Dites-vous oui?

**M. Éric Harvey :** Oui.

**Le président :** Monsieur Masse, allez-vous retirer votre amendement?

**M. Brian Masse :** Oui. Merci, monsieur le président.

(L'amendement est retiré.)

(L'article 16 est adopté.)

**Le président :** Monsieur Scott.

**L'hon. Andy Scott :** Je crains que la séance ne soit levée dès que nous aurons adopté le projet de loi, et la discussion sera terminée. J'aimerais faire quelques observations auparavant.

**Le président :** Nous avons encore deux ou trois choses à discuter. Voulez-vous formuler vos observations tout de suite?

**L'hon. Andy Scott :** Je suis aussi bien puisque j'ai commencé.

On a mentionné à quelques reprises le fait que des amendements ont été proposés à la dernière minute. Je crois que c'est très important d'en discuter. M. Fast, en particulier, a jugé que c'était en quelque sorte injuste pour les fonctionnaires. Je vais fournir à M. Fast la liste de beaucoup de ses collègues qui au cours des dernières années... en tant que président du comité de la justice à propos de mesures législatives très compliquées.

C'est la nature du travail, cela fait partie du jeu, et ce sont des choses qui arrivent.

Je dirais qu'au cours des dernières années, vos collègues ont présenté des amendements à des projets de loi très compliqués, et je n'oserais pas qualifier cela de peu respectueux à l'égard du personnel.

Ensuite, je voudrais...

**M. Ed Fast :** Puis-je répondre?

**Le président :** Non.

**L'hon. Andy Scott :** Je pense que nous comprenons tous que nous avons le droit, en tant que parlementaires...

**M. Ed Fast :** Nous ne contestons pas cela du tout, monsieur Scott.

**Le président :** Je m'excuse, mais nous devons comprendre que tous les projets de loi peuvent être amendés. De nouveaux amendements peuvent être proposés et nous devons les examiner.

**L'hon. Andy Scott :** En deuxième lieu, j'aimerais dire qu'on a fait valoir que beaucoup d'amendements proposés par M. Masse étaient irrecevables parce qu'on présume que le Parlement a adopté les principes du projet de loi, dont nous sommes saisis après l'étape de la deuxième lecture.

Le comité n'a examiné aucune mesure législative après l'étape de la première lecture depuis le début de la nouvelle législature. C'est un changement important pour le comité. Les parlementaires ont ainsi beaucoup moins d'influence sur le processus législatif parce qu'ils sont moins en mesure de modifier les projets de loi avant leur adoption. Pas un seul des 20 projets de loi examinés par le comité ne lui a été renvoyé avant l'étape de la deuxième lecture, par rapport à presque 30 p. 100 au cours de la dernière législature, ce qui donne aux parlementaires l'occasion de modifier les projets de loi plus tôt dans le processus, avant que des décisions ne soient prises.

Je le signale parce que nous déclarons que des mesures sont irrecevables parfois sans savoir pourquoi, j'imagine, et je voulais expliquer la situation. J'aimerais faire remarquer avec insistance aux députés d'en face qu'il faudrait examiner plus de projets de loi après l'étape de la première lecture pour que les parlementaires aient l'occasion d'avoir une influence sur les politiques d'intérêt public plus tôt dans le processus.

J'espère que les députés de l'opposition vont être d'accord avec moi, parce que c'est d'une importance cruciale. On avait réalisé des progrès qui semblent s'être arrêtés, pour une raison ou une autre.

**Le président :** Merci, monsieur Scott et, sans vouloir me prononcer là-dessus, je pense que c'est probablement une question que les leaders à la Chambre doivent examiner. Il y a toujours une entente sur l'examen des projets de loi par la Chambre, mais nous avons bien compris votre point de vue.

L'article 1 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Le titre est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Le projet de loi modifié est-il adopté?

**Des voix :** Oui.

**Le président :** Puis-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?



**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Voilà. C'est fini.

Merci aux témoins d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

Nous allons nous réunir de nouveau mardi à 11 heures pour discuter de sécurité. Nous vous indiquerons dans quelle salle la réunion aura lieu.

Merci à tous, et bon week-end.

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.**