



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 004 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 26 février 2009

—
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 26 février 2009

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour tout le monde. Bienvenue à la quatrième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du vendredi 13 février 2009, nous poursuivons l'étude du projet de loi C-9, la Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Les personnes suivantes se joignent à nous aujourd'hui pour faire des exposés et pour répondre aux questions du Comité. De Teamsters Canada, M. Phil Benson, lobbyiste, et M. Stéphane Lacroix, directeur des communications. De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, M. Louis Laferrière, directeur, Affaires techniques. Et de l'Alliance canadienne du camionnage, M. Ron Lennox, vice-président, Commerce et sécurité, et M. Barrie Montague, conseiller principal en politiques.

Nous vous souhaitons la bienvenue et nous apprécions votre participation pour nous aider à adopter de bonnes lois pour les Canadiens.

Je crois que nous sommes prêts. Monsieur Benson, si vous êtes prêt, je vous demanderais de commencer.

[Français]

M. Stéphane Lacroix (directeur des communications, Teamsters Canada): Bonjour. Mon nom est Stéphane Lacroix. Je suis le directeur des communications de Teamsters Canada.

Teamsters Canada est un syndicat qui représente les intérêts de plus de 125 000 membres au pays. Il est affilié à la Fraternité internationale des Teamsters, qui compte plus de 1,4 millions de membres en Amérique du Nord. Teamsters Canada représente des travailleurs et travailleuses oeuvrant dans la majorité des secteurs économiques: dans le transport aérien, routier, ferroviaire, maritime, dans la vente au détail, dans l'industrie cinématographique, dans les brasseries et liqueurs douces, dans les laiteries, dans les communications graphiques, dans l'entreposage, et plus encore.

En sa qualité de premier syndicat en importance dans le secteur canadien des transports, Teamsters Canada participe à des examens et à des consultations, ainsi qu'aux propositions législatives et réglementaires qui en découlent. De plus, Teamsters Canada participe aux activités d'organismes de réglementation en matière de transport.

Teamsters Canada a participé au processus d'examen du projet de loi C-9. Aussi, il agit comme observateur auprès du comité consultatif du ministre des Transports sur la politique générale relative au transport des matières dangereuses.

Ce comité consultatif est un organe collégial qui rassemble des groupes aux points de vue divergents. Ces groupes travaillent

ensemble pour accroître la sécurité et la sûreté du transport des marchandises dangereuses.

Le projet de loi C-9 est le fruit de nombreuses heures de travail investies par Transports Canada et les intervenants dans l'industrie.

[Traduction]

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Le projet de loi traite de deux volets clés: la sûreté et la sécurité. Les questions entourant la sûreté s'inscrivent dans un contexte plus large qu'il l'était il y a quelques années. En vertu de ses responsabilités internationales, le Canada doit voir à l'établissement et à l'application de normes rigoureuses. Le fait de devoir composer avec les exigences de notre voisin et principal partenaire commercial, les États-Unis, ne fait qu'accentuer la complexité des exigences en matière de sécurité.

Puisque nous sommes un pays commerçant, nous devons absolument assurer une sécurité de nos transports qui est vigoureuse et qui est acceptée par nos partenaires commerciaux. Nous, Canadiens, devons aussi veiller à ce que les travailleurs et travailleuses nécessitant des habilitations de sécurité soient traités avec équité et sensibilité, et à ce que le cadre réglementaire respecte cette réalité.

En ce qui concerne notre charte des droits, nos normes de négociation collective et nos normes de travail, nous devons aussi assurer l'application universelle des habilitations de sécurité selon les mêmes normes que celles qui s'appliquent à tous les travailleurs nécessitant des habilitations de sécurité. Teamsters Canada défend ces principes depuis maintenant sept ans. La lutte s'avère difficile, mais nous commençons à voir poindre la lumière au bout du tunnel.

Actuellement, quatre principaux systèmes d'habilitation de sécurité sont en place ou sont proposés. Le modèle de Plan de sûreté aérienne contient des dispositions semblables à celles enchâssées dans le projet de loi C-9, sans le droit d'appel exprès dans le cas du rejet d'une habilitation. Le modèle de Plan de sûreté maritime est semblable à celui proposé dans le projet de loi C-9, mais plusieurs préoccupations ont été soulevées quant à ce modèle. Le modèle de Plan de sûreté du fret aérien confie la sûreté aux employeurs; il n'est simplement pas assez contraignant et, selon nous, il viole les droits garantis par la charte et les droits à la négociation collective.

La carte Expéditions rapides et sécuritaires, mieux connue sous le nom de carte EXPRES, s'inscrit dans un programme visant à accélérer le traitement des expéditions entre le Canada et les États-Unis. La carte EXPRES confie la sécurité de la population canadienne aux soins d'un pays étranger et ne prévoit aucune procédure d'appel, deux facteurs qui enfreignent les droits garantis par la charte et les droits à la négociation collective. Pendant des années, le prétexte était qu'il s'agissait d'un programme volontaire, semblable au modèle de Plan de sûreté du fret aérien. Cependant, il ne s'agit pas d'un programme volontaire: si vous n'avez pas d'emploi, vous n'y êtes pas admissible. Un consentement forcé n'est pas un consentement.

Par ailleurs, les États-Unis ont exigé des habilitations de sécurité pour des camionneurs transportant des marchandises dangereuses, et la carte EXPRES a servi de méthode provisoire. La carte EXPRES n'est plus volontaire. Il semble que le gouvernement comprend l'enjeu et s'y attaque.

Le projet de loi C-9 traite des habilitations de sécurité d'une manière conforme au principe énoncé par Teamsters Canada. Nous comprenons que les habilitations de sécurité en matière de transport finiront par devenir le modèle pour tous les modes de transport et pour tous les travailleurs nécessitant des habilitations.

Nous aimerions retourner dans le temps, à une époque où ces habilitations n'étaient que rarement requises. Étant donné la dure réalité de l'ère moderne, la meilleure option consiste à confier à un organisme gouvernemental un plein droit de regard sur l'émission d'habilitations de sécurité en matière de transport avec sensibilité et dans le respect des droits de la protection des renseignements personnels. Si cette obligation n'est pas acquittée, nous aurons l'assurance que la situation sera corrigée rapidement par le gouvernement et la Chambre des communes.

Le projet de loi C-9 est axé d'abord et avant tout sur la sécurité, pour éviter les problèmes et les traiter au fur et à mesure qu'ils se produisent. Teamsters Canada en fait un enjeu d'intérêt public et un enjeu pour la santé et la sécurité des travailleurs. Les camionneurs, les ingénieurs de locomotive, les préposés à l'entretien des voies et les travailleurs d'entrepôt sont les premiers à subir les conséquences d'un rejet de marchandises dangereuses. Ils sont les premiers répondants.

Les plans de sûreté ne produiront pas les résultats souhaités si aucune formation n'est offerte. Les plans d'intervention ne produiront pas les résultats souhaités en l'absence d'un suivi des marchandises dangereuses ou d'une préparation à d'inévitables accidents. La législation et la réglementation ne produiront pas les résultats souhaités si elles ne sont pas de nature uniforme ou ne sont pas mises en application. Si elles sont bien mises en œuvre, les dispositions enchâssées dans le projet de loi C-9 donneront un vrai sens à ces modifications.

Teamsters Canada est aussi optimiste de constater que nous tournons enfin la page sur la prétendue réglementation intelligente qui repose sur la gestion des risques, la gestion de la sécurité et le principe selon lequel il ne revient pas aux gouvernements de réglementer ou d'inspecter, parce que les entreprises sont dignes de confiance à cet égard. L'exemple le plus éloquent des conséquences d'un tel principe se trouve dans le témoignage livré par Alan Greenspan à un comité sénatorial examinant le quasi-effondrement du système bancaire américain. M. Greenspan a affirmé sa confiance en une gestion serrée des risques sans pleinement tenir compte du facteur de la cupidité. Un simple oubli, croyez-vous?

Le gouvernement a procédé rapidement à l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, et nous reconnaissons sa volonté de placer Teamsters Canada et d'autres syndicats au cœur des activités du comité consultatif responsable d'examiner cette loi. L'engagement du gouvernement envers la sécurité ferroviaire a été réitéré par les mesures budgétaires adoptées.

Nous espérons que le gouvernement réglera les questions et les problèmes permanents qui touchent le CN et le CP depuis bon nombre d'années, et qui pourraient avoir une incidence sur la façon dont les premiers répondants, les ingénieurs de locomotive et les préposés à l'entretien des voies gèrent les déraillements de train. Nos membres responsables du fonctionnement des chemins de fer se plaignent encore des documents inexacts concernant le nombre de wagons que comptent les trains. Nos membres nous informent que les trains quittent encore les gares sans avoir tous les wagons qui figurent sur la feuille de train, qui est essentiellement le bulletin de composition, ou qui quittent avec des wagons supplémentaires. Cette situation peut entraîner des problèmes. Le pire problème serait qu'un wagon transportant des marchandises dangereuses ait une fuite à la suite d'un déraillement, et que les employés du train et les premiers répondants ne soient pas au courant de la présence de marchandises dangereuses dans le wagon en question.

● (1535)

Transports Canada connaît la situation et pourrait parler davantage du problème devant le Comité.

De plus, le gouvernement a ajouté des dispositions aux modifications apportées à la Loi sur l'aéronautique — dont la Chambre a été saisie lors de la session précédente — pour faire de la sécurité du secteur une responsabilité du gouvernement et du Parlement.

Teamsters Canada propose une modification au projet de loi. Il s'agit d'ajouter une disposition aux modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique — sur laquelle le Comité des transports s'est penché l'an dernier —; cette disposition permettrait au Comité des transports et au Comité permanent du Sénat de passer en revue la réglementation prise en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. La responsabilité définitive en matière de sécurité et de sûreté du public et des travailleurs ne relève pas des entreprises, de l'industrie, des organismes de réglementation, des comités consultatifs ni des fonctionnaires. Elle relève de notre gouvernement et de nos élus.

Merci beaucoup. Si vous avez des questions, nous serons heureux d'y répondre.

● (1540)

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Laferriere, qui dispose de sept minutes.

M. Louis Laferriere (directeur, Affaires techniques, Association canadienne des fabricants de produits chimiques): J'aimerais vous expliquer ce qu'est l'ACFPC, en quoi consiste le programme Gestion responsable, et pourquoi nous appuyons les modifications proposées.

L'ACFPC représente plus de 50 fabricants de produits chimiques et de résine canadiens ainsi que neuf partenaires de la Gestion responsable. L'ACFPC génère des revenus de 26 milliards de dollars. Les trois quarts de la production sont exportés aux États-Unis et à l'étranger, de sorte que nous avons besoin d'un transport sécuritaire et efficace pour accéder à ces marchés.

Depuis 1985, tous les membres qui veulent adhérer à l'ACFPC doivent faire partie du programme Gestion responsable. Le programme Gestion responsable est un engagement que nous avons pris envers la durabilité pour améliorer le rendement en matière de santé, de sécurité et d'environnement ainsi que la responsabilité sociale. Une éthique et six codes s'appliquent au cycle de vie de la gestion des produits chimiques. Des vérificateurs externes s'assurent que toutes les entreprises membres de l'association et que tous ses partenaires appliquent ces codes.

Le code de pratique sur le transport est particulièrement intéressant. Suivant ce code, nous demandons à tous nos membres de choisir le mode de transport — par voie routière, ferroviaire, aérienne ou maritime —, les itinéraires et les transporteurs les plus sécuritaires; de pouvoir intervenir immédiatement en cas d'urgence; d'assurer la sécurité des expéditions et d'informer et de former les collectivités situées le long des corridors de transport.

Quel est l'héritage de l'ACFPC en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses? En 1970, l'ACFPC a mis en place un système national de téléphone d'urgence qui a par la suite mené à la création du CANUTEC, en 1982, sous la direction de Transports Canada. En 1983, la deuxième version de ce programme a permis d'établir un programme d'intervention sur place à l'échelle du pays, programme qui a débouché sur le concept alors en élaboration de plan d'intervention d'urgence en vertu de la LTMD et de son règlement. En fait, le Programme de secours d'urgence transport de l'ACFPC a été le premier PIU à être approuvé, en 1990. Nous en sommes maintenant à concevoir la troisième version à la lumière de ce que nous savons et de ce que nous entrevoyons pour l'avenir en ce qui concerne la réglementation du transport des marchandises dangereuses et des autres biens.

Tous les membres de l'ACFPC y ont adhéré. Nous exigeons que des conseillers techniques soient disponibles 24 heures sur 24, 7 jours par semaine pour se rendre sur les lieux des incidents. Nous nous occupons non seulement des marchandises dangereuses, mais aussi des marchandises non dangereuses et des marchandises sans danger pour l'environnement. Nous évaluons et enregistrons tous nos répondants. Nous évaluons le rendement sur les lieux d'incidents, et nous pouvons compter sur de nombreux collaborateurs pour y arriver. L'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques et l'Association des chemins de fer du Canada sont des participants à part entière.

Pourquoi appuyons-nous le projet de loi C-9? Il y a quelques années, l'ensemble de l'industrie a demandé officiellement à Transports Canada de mettre en place une législation sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses propre au Canada, sans laquelle nous étions obligés de satisfaire aux exigences des États-Unis. À l'époque, le Comité consultatif sur le transport des marchandises dangereuses avait fait parvenir une lettre au ministre des Transports pour lui demander de prendre des mesures à cet égard. J'ai remis des copies de cette lettre au greffier.

Transports Canada voulait agir, et nous n'avions pas d'objection à ce que le PIU soit utilisé à des fins de sécurité, mais malheureusement pour l'industrie, nous avons découvert qu'il n'était pas question de sécurité dans la LTMD et qu'il faudrait par conséquent la modifier. Nous avons compris ça et nous avons participé pleinement à toutes les consultations. Quand les modifications proposées à la LTMD ont enfin été présentées en mai dernier, nous avons été soulagés, puis déçus quand le Parlement a été prorogé pour la tenue d'élections.

Le projet de loi est de nouveau à l'étude, et nous l'appuyons entièrement parce qu'il apporte une législation sur la sécurité propre au Canada et qu'il précise que la Loi et le Règlement sur le TMD relèvent du gouvernement fédéral. Il offre la protection requise pour intervenir en cas d'incidents chimiques, biologiques, radiologiques ou nucléaires ou d'incidents liés à la sécurité du TMD parce qu'en ce moment, nos polices d'assurance ne couvrent pas les actes de terrorisme ou de guerre, ou autres incidents apparentés. Nous serions alors laissés à nous-mêmes, ce qui n'a rien de rassurant pour certains de nos membres, qui souhaitent faire ce qu'il faut, comme il faut.

Nous nous pencherons là-dessus dans l'avenir avec d'autres associations commerciales.

Je vous remercie du temps que vous avez bien voulu m'accorder.

Le président: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant le représentant de l'Alliance canadienne du camionnage.

Monsieur Montague.

• (1545)

M. Barrie Montague (conseiller principal en politiques, Alliance canadienne du camionnage): Bonjour. Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant le comité aujourd'hui.

Je m'appelle Barrie Montague et je suis responsable des questions relatives au transport des marchandises dangereuses à l'Alliance canadienne du camionnage. Je suis accompagné de Ron Lennox, le vice-président de l'ACC, qui travaille sur des dossiers liés à la sécurité depuis plusieurs années à l'Alliance.

Je dois d'abord vous dire que l'Alliance canadienne du camionnage regroupe les associations de camionnage provinciales du Canada. Nous avons des bureaux à Ottawa, Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. L'ACC fait connaître le point de vue de l'industrie sur les questions nationales et internationales d'ordre politique, réglementaire et législatif qui touchent le camionnage. Nous représentons plusieurs secteurs de l'industrie — environ 4 500 transporteurs, propriétaires exploitants et fournisseurs de l'industrie — qui donne du travail à environ 150 000 personnes au Canada.

L'industrie du camionnage joue un très grand rôle dans le transport des marchandises dangereuses au Canada et de l'autre côté de la frontière. La plupart des envois de marchandises dangereuses se font par route, même si une plus grande quantité au poids est transportée par d'autres modes — c'est-à-dire par train et par pipeline. Au bout du compte, c'est l'industrie du transport qui doit s'assurer, avant l'expédition des marchandises dangereuses, que le transport sera fait conformément à la réglementation.

L'ACC est consciente du fait que l'actuelle Loi sur le transport des marchandises dangereuses a été rédigée avant les événements du 11 septembre, et qu'elle ne donne pas à Transports Canada le pouvoir dont il estime avoir besoin pour faire face adéquatement aux menaces potentielles liées au transport des marchandises dangereuses.

Selon nous, certaines des modifications proposées peuvent être considérées comme des modifications techniques visant à clarifier la loi actuelle, mais qui, pour la plupart, n'auront pas d'effet direct sur les transporteurs — par exemple, pour ce qui est de préciser la définition d'importateur de marchandises dangereuses, de permettre l'inspection de tout lieu où des contenants sont fabriqués, de permettre que le plan d'intervention d'urgence soit appliqué en cas de menace terroriste et d'assurer l'application uniforme de la réglementation sur les marchandises dangereuses partout au Canada. Il est arrivé que l'application de la loi fédérale soit remise en question dans certaines provinces.

Cependant, deux des modifications proposées auront un impact direct sur les transporteurs routiers: la nécessité des habilitations de sécurité en matière de transport dont il est question à l'article 5.2 proposé et l'obligation de mettre en place des plans de sûreté et de suivre une formation en sécurité, énoncée à l'article 7.3 proposé. L'ACC s'intéresse également aux règlements qui peuvent être pris en vertu de l'article 27 pour exiger la localisation des marchandises dangereuses pendant le transport.

L'ACC appuie les mesures de sûreté, particulièrement en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, mais nous disons essentiellement que la réglementation dans les trois domaines que je viens d'aborder ne doit pas créer de dédoublement, de chevauchement et de coûts additionnels pour les transporteurs routiers qui doivent déjà se conformer à la réglementation sur la sûreté adoptée par différents ministères et organismes au Canada et aux États-Unis.

Penchons-nous d'abord sur les habilitations de sécurité. Près de 70 000 chauffeurs de camions canadiens se sont déjà soumis à une enquête de sécurité dans le cadre du Programme d'expéditions rapides et sécuritaires, communément appelé le Programme EXPRES. Les autres personnes qui doivent entrer dans des zones d'accès réservé dans les ports canadiens se sont déjà soumis à une enquête de sécurité gérée par Transports Canada. Les chauffeurs canadiens qui doivent se rendre dans les ports américains doivent également obtenir une carte d'identité TWIC. Nous ne sommes pas contre le principe de vérifier les antécédents des chauffeurs qui transportent des marchandises dangereuses, à tout le moins pour celles nécessitant un plan d'intervention d'urgence, mais nous tenons à formuler une sérieuse mise en garde contre l'établissement d'un processus distinct et coûteux. Même si 70 000 chauffeurs de camions canadiens ont déjà obtenu une habilitation de sécurité, de nombreux autres devront maintenant l'obtenir, dont un grand nombre se trouvent en région éloignée. Il est donc important que, peu importe le système d'habilitation de sécurité adopté, le système soit facilement accessible pour tous les Canadiens, pas seulement pour ceux qui habitent près des grands centres ou de la frontière.

En ce qui concerne l'imposition d'exigences additionnelles — plans de sûreté et formation en sécurité —, l'information que nous devons fournir devra être claire afin d'éviter toute confusion au sujet de l'information que les transporteurs devront donner au gouvernement. Nous avons vécu la situation aux États-Unis — leur réglementation concernant l'information à fournir était floue. L'ACC sait bien que les plans de sûreté et la formation en sécurité sont déjà exigés dans le cadre du programme Partenaires en protection du Canada et du programme du partenariat douanes-commerce contre le terrorisme, couramment appelé le C-TPAT aux États-Unis.

Les États-Unis proposent actuellement d'apporter des modifications à la réglementation afin de ne plus exiger qu'un transporteur se

dote d'un plan de sûreté pour tous les transports de marchandises dangereuses qu'il effectue. L'ACC encourage Transports Canada à harmoniser ses exigences avec celles des États-Unis et à accepter les plans qui ont déjà été approuvés dans le cadre du C-TPAT. De nouvelles exigences résultent également des plans de sûreté et de la formation en sécurité de Transports Canada pour les transporteurs de cargaisons qui seront par la suite embarquées à bord d'avions de passagers.

• (1550)

L'ACC ne remet pas en question l'importance de renforcer la sûreté, ce dont nous doutons c'est que le pays sera nécessairement plus sécuritaire si les transporteurs possèdent deux, trois ou même quatre plans de sûreté et que les chauffeurs reçoivent de nombreuses formations dépendant du type de marchandise qu'ils transportent ou de l'endroit où ils se rendent.

Une des modifications proposées par le projet de loi C-9 pourrait avoir de sérieuses conséquences pour les transporteurs. Elle prévoit l'adoption de règlements qui exigeraient la mise en place de mécanismes de localisation des matières dangereuses pendant leur transport. Encore une fois, ce n'est pas sans rappeler une proposition qui avait été faite aux États-Unis il y a quelques années et qui s'était avérée tout à fait inapplicable, surtout dans le cas du transport de matières dangereuses.

Les règlements issus de la Loi sur le transport de marchandises dangereuses prévoient déjà que certaines matières dangereuses, lorsqu'elles sont expédiées en quantités précises, doivent être assorties d'un plan d'intervention d'urgence. L'ACC recommande que toute exigence en matière de localisation ne s'applique qu'aux transports qui nécessitent déjà ce type de plan. Ainsi, l'exigence de localisation ne viserait que les cargaisons les plus vulnérables et potentiellement dangereuses. Nous recommandons également que les règlements ne soient pas de nature prescriptive quand de nouvelles technologies sont mises au point. Il faudrait laisser aux transporteurs la liberté de choisir les moyens qui répondent le mieux à leurs besoins d'ordre opérationnel.

Nous sommes très heureux d'avoir eu l'occasion de nous présenter devant le comité aujourd'hui et nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux témoins et les remercier d'être venus présenter leurs exposés.

Ma première question s'adresse à vous tous. Est-ce que vos organisations ont été adéquatement consultées par le gouvernement lors de la rédaction du projet de loi C-9?

Commençons par le porte-parole des Teamsters.

M. Phil Benson: Pourriez-vous répéter la question s'il vous plaît, monsieur Dhaliwal?

M. Sukh Dhaliwal: Est-ce que le gouvernement vous a consulté de façon adéquate lors de la rédaction du projet de loi C-9?

M. Phil Benson: Comme nous l'avons dit dans notre exposé, nous avons participé pleinement à tout le processus de consultation. Nous sommes membres, essentiellement en qualité d'observateurs, du comité consultatif du ministre sur la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Alors oui, nous avons été consultés tout au long du processus.

M. Sukh Dhaliwal: Et vous, avez-vous le sentiment d'avoir été consultés?

M. Barrie Montague: Je répondrais oui. Nous faisons tous partie du même comité.

M. Sukh Dhaliwal: Bien.

Est-ce que les restrictions prévues par le projet de loi C-9 sont semblables à celles auxquelles vos homologues doivent se conformer dans les autres pays? Vous avez dit plus tôt que vous vouliez vous rapprocher du modèle des États-Unis. Est-ce que les deux approches sont plutôt comparables maintenant?

M. Louis Laferriere: Le modèle utilisé aux États-Unis est délimité par les règlements qui régissent les contrôles de sécurité. Nous n'avons encore rien vu de tel dans la loi, mais en général, l'application de la loi est la même que ce que j'ai vu aux États-Unis.

En ce qui a trait à la nécessité de demander une habilitation de sécurité, la réponse est oui, mais nous n'en connaissons pas encore les détails au Canada.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Monsieur Benson, quels sont les problèmes que pose le modèle maritime d'habilitation de sécurité et comment faire pour éviter que ces problèmes se posent avec les futurs systèmes?

M. Phil Benson: Je n'aime pas beaucoup parler de questions de sécurité dans un forum public, mais je dirais que certaines des questions posées sont un peu indiscretes. Le modèle en tant que tel est bien, et semble bien fonctionner, mais certaines questions manquent de délicatesse et sont un peu gênantes. Mais les questions que l'on pose à une personne qui renonce à ses droits à la vie privée et à ses droits constitutionnels pour pouvoir travailler ménagent-elles les possibilités autant qu'elles le devraient? C'est surtout ça qui est la question. Nous pourrions revenir sur le sujet à un autre moment mais dans l'ensemble, c'est le modèle que nous préférons.

M. Sukh Dhaliwal: Encore une fois je m'adresse au représentant des Teamsters. Lorsque vos membres subissent un processus d'attestation, comme celui pour le transport de matières dangereuses, est-ce que les exigences pour obtenir l'habilitation de sécurité leur prennent beaucoup de temps, ou leur causent des difficultés, ou encore leur imposent-elles d'importants coûts supplémentaires?

M. Phil Benson: Les employeurs paient déjà pour les processus que nous avons subis. Je n'aime pas en parler comme d'une version plus poussée d'une demande de passeport. Des gens me le reprochent en disant que c'est trop simple et ils ont raison. Dans un secteur particulier, je crois que plus de 1 000 membres ont été scrutés et trois ont été rejetés. À la fin il n'y a eu que deux rejets.

Pour bien comprendre, dans le secteur du transport aérien, cela se fait depuis des années. Des dizaines de milliers de personnes de ce secteur doivent déjà obtenir une habilitation de sécurité. Au moins au Canada, on s'en occupe. Il y a des dizaines de milliers de camionneurs qui doivent fournir ce type de renseignements aux États-Unis, où notre Loi sur la protection des renseignements personnels ne s'applique pas, où les droits constitutionnels dont ils bénéficient ici ne s'appliquent pas et les droits sont assortis d'un droit d'appel.

Nous avons beaucoup plus confiance dans le gouvernement du Canada, c'est-à-dire en vous, mesdames et messieurs les parlementaires, pour réviser ce type de questions que dans le département de la Sécurité intérieure des États-Unis. Je ne cherche pas à critiquer nos bons amis les Américains mais nous pensons que vous saurez examiner la question sous un meilleur éclairage.

Par exemple, si des questions de nature délicate se posent, nous savons que nous pouvons venir ici en discuter avec vous, mais savons également que nous ne pouvons nous adresser à la Sécurité intérieure et obtenir réparation. Nous avons plus confiance dans nos tribunaux que dans le département de la Sécurité intérieure, à la frontière.

• (1555)

M. Sukh Dhaliwal: Le projet de loi C-9 prévoit de nouveaux pouvoirs pour le ministre: par exemple, l'élaboration d'arrêtés d'urgence. Est-ce que vos organisations voient un inconvénient à ce que le ministre détienne ce type de pouvoirs?

M. Ron Lennox (vice-président, Commerce et sécurité, Alliance canadienne du camionnage): Nous n'avons pas d'inquiétude particulière à ce sujet. J'ai lu le projet de loi, il semble que ce type de pouvoirs serait exercé seulement dans des situations urgentes et sensibles et qu'il y aurait également un processus de révision. Cet aspect du projet de loi ne nous inquiète donc pas particulièrement.

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur Laferriere.

M. Louis Laferriere: Je pense la même chose. Cela ne nous inquiète pas.

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur Benson.

M. Phil Benson: Nous, nous avons des inquiétudes, mais c'est en partie en raison du mode de fonctionnement en collégialité — franchement remarquable — du Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des matières dangereuses. J'ai une grande confiance dans cet organisme. Je m'attends à ce que des règlements intelligents soient proposés et également à ce que notre opinion ainsi que celle de tous soient entendues avant leur adoption. J'ai bon espoir que les choses seront bien faites.

M. Sukh Dhaliwal: Le projet de loi C-9 prévoit également de nouveaux pouvoirs d'examiner ou de faire examiner différentes choses. Êtes-vous à l'aise avec cela?

M. Phil Benson: Nous appuyons entièrement les pouvoirs d'examen. Nous appuyons également les règlements régissant la sécurité et la sûreté.

M. Sukh Dhaliwal: Est-ce que les autres membres partagent cet avis?

M. Louis Laferriere: Oui, nous sommes d'accord avec les pouvoirs d'inspection.

M. Barrie Montague: Nous également.

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur Benson, est-ce qu'une formation en sécurité serait utile à vos travailleurs?

M. Phil Benson: Absolument. Un des aspects les plus importants de la sécurité est qu'un employé bien formé constitue la première ligne de défense et les employés doivent en être conscients. La réponse est simple, oui, une formation adéquate, bien encadrée par des mécanismes réglementaires, c'est-à-dire des exigences bien établies et non pas rédigées à la sauvette.

[Français]

Le président: Monsieur Gaudet, vous avez sept minutes.

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur Lacroix ou monsieur Benson, j'aimerais connaître votre impression quant à l'habilitation de sécurité. Cela s'appliquera-t-il seulement aux États-Unis ou cela sera-t-il interprovincial? Vos employés sont-ils d'avis que si c'est bon pour les États-Unis, c'est tout aussi bon à l'intérieur du Canada?

[Traduction]

M. Phil Benson: Excusez-moi, monsieur Gaudet, je n'ai pas compris la traduction. Pourriez-vous répéter la question?

[Français]

M. Roger Gaudet: D'accord.

Les habilitations de sécurité s'appliqueront-elles seulement au transport à destination des États-Unis ou cela s'appliquera-t-il à tout transport entre les provinces ou territoires partout au Canada? Que pensent vos employés de l'habilitation de sécurité?

[Traduction]

M. Phil Benson: Si, par exemple, vous êtes un camionneur de Montréal qui vous dirigez vers un aéroport, vous devez posséder une habilitation de sécurité en matière de transport. Ce que nous souhaitons c'est qu'éventuellement une seule habilitation de sécurité en matière de transport soit nécessaire, que ce soit pour transporter des matières dangereuses vers un aéroport, une gare ferroviaire ou dans un port. Éventuellement, nous aimerions pouvoir traverser la frontière vers les États-Unis avec cette même habilitation, si nous pouvons conclure une entente de réciprocité.

J'espère avoir répondu à votre question.

• (1600)

[Français]

M. Roger Gaudet: Oui, merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Montague.

M. Barrie Montague: Je pense que notre position est la suivante: si nous avons déjà reçu une habilitation qui nous autorise à traverser la frontière, il devrait y avoir un processus qui ferait que Transports Canada en reconnaisse la validité. Transports Canada n'a pas à reprendre le processus puisque l'obtention d'une carte EXPRES est le résultat d'un processus double, les autorités canadiennes et les autorités américaines accordant toutes deux l'habilitation à la personne concernée. Dorénavant, cette formalité relève de l'ASFC, mais comme l'ASFC est une agence gouvernementale, je ne vois pas la nécessité pour Transports Canada de reprendre le processus dans le cas de ces camionneurs. Les transporteurs ou les camionneurs eux-mêmes ont déjà dû verser des droits pour obtenir l'habilitation, et ils devront le faire encore s'ils veulent se rendre aux États-Unis, à moins que Transports Canada ou le gouvernement fédéral puisse conclure une entente de réciprocité qui ferait que les autorités américaines reconnaîtraient l'habilitation de sécurité accordée par les autorités canadiennes.

M. Ron Lennox: À ce sujet, j'aimerais ajouter que vous avez posé une question au sujet des habilitations canadiennes accordées aux camionneurs. Je ne suggérerais pas aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur du Canada de se soumettre à la vérification de sécurité prévue par le programme EXPRES, pour les raisons que M. Benson a évoquées. Je ne vois pas pourquoi un camionneur qui ne traverse pas la frontière devrait obtenir une habilitation de sécurité valable dans un autre pays. Il devrait donc y avoir un autre processus de portée nationale destiné aux camionneurs qui ne traversent pas la frontière et qui ne sont pas visés par le programme.

[Français]

M. Roger Gaudet: Pourquoi faudrait-il deux formations, soit l'une pour l'intérieur et l'autre pour l'extérieur? Quand les Américains

importent au Canada des produits dangereux, j'espère qu'ils ont la même exigence que les autres. Je ne sais pas pourquoi il faudrait deux formations. Une seule me semble suffisante.

[Traduction]

Le président: Monsieur Montague.

M. Barrie Montague: Je pense qu'il ne faut pas confondre formation et possession d'une carte d'habilitation de sécurité. Ce n'est pas exactement la même chose.

Malheureusement, la façon de procéder n'est pas la même au Canada. Aux États-Unis, l'habilitation de sécurité est apposée directement sur le document. Si un camionneur transporte des matières dangereuses, l'habilitation est apposée sur son permis de conduire. Nous n'avons pas de processus analogue au Canada. Notre façon de procéder est différente, de sorte que nous n'avons pas la possibilité d'ajouter une habilitation de sécurité au permis de conduire. C'est l'une des différences entre nos deux pays. Un Américain qui vient au Canada possède déjà une attestation de formation et une habilitation de sécurité.

Voilà ce que j'ai à répondre: il n'est vraiment pas utile de doubler le processus.

En ce qui concerne la formation en sécurité, comme je l'ai dit, l'entente C-TPAT oblige les transporteurs qui embauchent des camionneurs pour le transport de marchandises dangereuses aux États-Unis à mettre en place un programme de formation en sécurité destiné à leurs employés, et les employés doivent recevoir la formation. Il s'agit maintenant simplement de savoir ce qui se passera dans l'intervalle, à moins d'obtenir une réciprocité complète. Allons-nous chacun reconnaître le système de l'autre ou faudra-t-il maintenir deux systèmes parallèles? Le camionneur qui transporte des marchandises dangereuses au Canada et qui se rend également aux États-Unis sera-t-il tenu d'avoir une habilitation pour le transport au Canada et une autre pour le transport des mêmes marchandises aux États-Unis? Je ne crois pas. Et il ne devrait pas être nécessaire de prévoir une autre formation.

Les programmes déjà en place devraient être conservés et servir de mécanismes substitutifs pour le processus, quel qu'il soit, qui sera finalement adopté au Canada.

[Français]

M. Roger Gaudet: Monsieur Benson, j'aimerais connaître votre opinion.

[Traduction]

M. Phil Benson: Il y a une différence entre formulation et sécurité. Mais pour être clair, dans l'intérêt de la sécurité, nous étions coincé après le 11 septembre, et nous avons pris des mesures pour faciliter le commerce. Depuis plus de sept ans maintenant, nous sommes aux prises avec le problème selon lequel des droits constitutionnels des travailleurs — droit d'appel, droit à l'application régulière de la loi, droit à la protection des renseignements personnels — ont été violés en vertu de la loi canadienne sous prétexte que c'était volontaire. Mais si vous n'avez pas la carte Expres, vous ne pouvez pas travailler. Nous croyons que cette façon de procéder est mal.

Parlons du double emploi. Nous acceptons une habilitation de sécurité en matière de transport pour chaque personne qui en a besoin en vertu des mêmes règles: protection de la constitution, protection en vertu de la Loi sur la protection des renseignements personnels, et protection de la négociation collective. Je me suis occupé des dossiers de plusieurs membres québécois qui tentaient d'obtenir des habilitations aux États-Unis, et je suis allé à l'ambassade américaine — et nous avons obtenu les habilitations. Les motifs de refus étaient les plus simples et les plus absurdes du monde. Je suis beaucoup plus convaincu de pouvoir traiter avec vous, monsieur, les personnes ici présentes, et le gouvernement canadien à cet égard. Je sais que des coûts sont en jeu. Si les coûts par rapport aux droits des personnes créent une insécurité mesurable, alors que vous demandez aux gens de renoncer à leurs droits, le fardeau général ne devrait pas être ce qui est bon pour les affaires ou ce qu'il en coûte. Je comprends que nous ne pouvons pas admettre des coûts qui dépasseraient les bornes, mais nous devrions maintenir un équilibre entre les coûts afin de protéger les droits des personnes, et au moins atteindre ces objectifs clés grâce au modèle qu'ils proposent.

Dans le monde de l'aviation, les autres dont on fait mention n'ont pas droit d'appel. Pour le transit de fret aérien, le processus n'est ni rigoureux ni approprié. En ce qui concerne la carte Expres, je dois donner l'information que j'ai au gouvernement américain, qui peut en faire ce qu'il veut.

Nous voulons donc un système qui protège les droits des travailleurs, ce qui peut entraîner des coûts. Au Canada, où nous avons des droits constitutionnels et où la présente assemblée a la responsabilité, aux termes de la Constitution, d'adopter des lois conformes à la Constitution, lorsque nous demandons aux gens de renoncer à leur vie privée pour nous aider à lutter contre le terrorisme et à améliorer la sécurité, le moins que nous puissions faire est de veiller à ce que leurs droits soient protégés le plus possible.

● (1605)

Le vice-président (M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ)): Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci.

L'Association du camionnage a mentionné le chiffre de 70 000 employés. Quel est le nombre total d'employés au sein de l'organisation du camionnage?

M. Ron Lennox: En tant qu'association, nous avons estimé que les transporteurs de notre groupe embauchent environ 150 000 personnes. Il y a entre 260 000 et 270 000 conducteurs de camion de transport commercial au Canada, et l'ensemble de l'industrie fait travailler environ 400 000 personnes.

M. Barrie Montague: Il est évident qu'un grand nombre de ces camionneurs ne transportent pas de matières dangereuses, ils livrent du pain, des prunes et toutes sortes de produits. Donc, ils ne manipulent pas tous des matières dangereuses.

M. Dennis Bevington: Cela comprend également les camionnettes de livraison de Wal-Mart qui transportent des batteries d'accumulateurs au plomb, considérées comme des produits dangereux.

M. Barrie Montague: Voilà ce que je voulais dire. Nous devrions limiter ce genre de surveillance réglementaire à l'égard de ces marchandises qui représentent une véritable menace à la santé de la population et de l'environnement. J'ai le sentiment que beaucoup de personnes dans cette salle n'ont aucune idée de quels produits sont jugés dangereux; vous ne les considérez pas comme dangereux.

Ces marchandises devraient être exemptées de l'application de ces règlements.

M. Dennis Bevington: Le ministère nous a dit qu'il en coûterait rien de plus au gouvernement, et que l'organisme d'inspection ne deviendra pas plus grand. Est-ce un scénario plausible, ou allons-nous voir augmenter le nombre d'inspecteurs, le personnel de Transport Canada responsable de toutes les mesures de protection concernant les marchandises dangereuses, que ce soit pour la sécurité ou l'application des règles déjà en place pour s'assurer qu'il n'y a aucun déversement...? Est-il probable que nous puissions ajouter cette couche de sécurité supplémentaire à la charge de nombreuses personnes sans agrandir l'organisme d'inspection, si nous voulons continuer de faire ce qu'il faut en matière de marchandises dangereuses?

Le vice-président (M. Mario Laframboise): C'est votre tour.

● (1610)

M. Ron Lennox: Tout d'abord, comme je pense que l'un de nous l'a déjà mentionné, un camionneur canadien qui transporte des marchandises dangereuses aux États-Unis détient déjà une habilitation de sécurité — c'est-à-dire des dizaines de milliers de conducteurs. Mais les camionneurs dont les activités se limitent au Canada devront avoir une habilitation de sécurité si ce projet de loi est adopté et que, par la suite, des règlements sont établis pour le mettre en application. Je dois admettre que j'ai un peu de difficulté à croire que la nécessité d'obtenir des habilitations de sécurité supplémentaires n'entraînera aucun coût.

M. Dennis Bevington: Bien, il n'y a pas seulement les habilitations de sécurité supplémentaires, mais il y a aussi les plans de sûreté supplémentaires, et plusieurs autres...

M. Ron Lennox: Exact, et ces coûts seront assumés par les transporteurs et ils se répercuteront sur la chaîne d'approvisionnement.

M. Dennis Bevington: Mais à un moment donné, ces...

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Monsieur Laferrière.

M. Louis Laferrière: J'ai quelques mots à dire au nom des fabricants de produits chimiques. Nous aimerions qu'il y ait un seul plan de sûreté. Que ce soit pour le transport à l'échelle nationale ou outre-frontière nous importe peu, parce que nous faisons souvent un envoi qui ira aujourd'hui aux États-Unis et demain au Québec — qui sait? Cela devrait aussi s'appliquer aux PIU — pas aux marchandises dangereuses à faible risque — et elles sont déjà réglementées.

Pour répondre directement à votre question, à mon avis, aucune hausse de coûts ne serait considérable. Pour Transports Canada, en ce qui concerne les inspections, de ce que j'en ai vu, des inspections plus sévères faciliteraient le travail des inspecteurs, puisqu'ils pourraient laisser de côté les points les moins importants.

M. Dennis Bevington: Y a-t-il autre chose, monsieur Benson?

M. Phil Benson: La Loi sur le transport des marchandises dangereuses a une très grande portée, mais elle a toutes sortes de limites prescrites et de dimensions de produits prescrites. Je n'envisagerais pas que les petites charges soient visées par la loi simplement en raison de la dimension — une batterie d'accumulateurs au plomb, non; un réservoir plein de chlore, peut-être, je suis quasiment certain. J'en suis sûr.

Pour votre information, j'aimerais vous dire que nous siégeons au conseil du secteur du camionnage. Les entrepreneurs soulèvent, notamment la question du recrutement de camionneurs. Une de leurs plus grandes difficultés consiste à trouver des conducteurs qui peuvent obtenir la carte EXPRES. Nous voudrions notamment que notre gouvernement canadien plus indulgent s'occupe des habilitations de sécurité en matière de transport. Et je le dis gentiment; c'est tout de même très exigeant. Les entreprises se plaignent du fait de ne pas pouvoir retenir les services d'un nombre suffisant de camionneurs pouvant obtenir la carte EXPRES, et nous avons une solution à ce problème: l'habilitation de sécurité en matière de transport.

Quant au double emploi; pourquoi un conducteur devrait-il avoir 16 types d'habilitation de sécurité — une pour le transit de fret aérien, une pour les marchandises dangereuses, une pour traverser la frontière, une pour aller dans un port; et une pour aller dans un aéroport? Une fois qu'on détient une habilitation de sécurité en matière de transport, c'est fait — pas besoin de doubler ou de tripler les habilitations.

En fait, ce n'est pas très coûteux, pour le temps que ça demande.

M. Dennis Bevington: Je m'écarte un peu de votre sujet; alors que nous parlons des habilitations de sécurité en matière de transport, dans le contexte des déplacements transfrontaliers, un certain nombre de camionneurs le font déjà. La loi, telle qu'elle est formulée, permettrait au ministre d'appliquer une habilitation de sécurité en matière de transport à presque tous les aspects de l'industrie du transport des marchandises dangereuses.

Pensez-vous qu'il est nécessaire que les habilitations de sécurité en matière de transport du Canada correspondent à celles qui relèvent maintenant de la carte EXPRES? Où encourageriez-vous ça au Canada ou bien où croyez-vous que la sécurité du Canada en serait renforcée?

Qu'en pensez-vous?

M. Barrie Montague: Je dirais qu'on transporte des marchandises extrêmement dangereuses au Canada. Les transporteurs exercent une diligence raisonnable pour s'assurer que les camionneurs à qui ils confient ces marchandises ne les destinent pas à d'autres usages, mais le contrôle s'arrête là. J'ignore quel est le volume transporté, mais nous devons exercer un certain contrôle sur certains de ces produits, car pour le moment il n'y en a pas.

Je prends l'exemple du chlore, bien que ce ne soit pas tout à fait approprié parce qu'il est interdit de transporter du chlore dans un camion-citerne au Canada. Mais on peut transporter du chlore, et quand on pense aux conditions de manutention actuelles, on ne voudrait pas que le camionneur soit une personne qui a un casier judiciaire ou qui a entretenu des liens avec des individus de mauvaise réputation. Il ne faudrait pas que ça se produise.

•(1615)

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Merci.

Monsieur Watson.

[Traduction]

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Tout d'abord, bienvenue à nos invités d'aujourd'hui. En tant que comité, nous apprécions votre contribution et vos témoignages concernant le projet de loi C-9, qui vise à modifier la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Monsieur Montague, notre discussion sur les habilitations de sécurité va bon train, et je veux être certain de bien comprendre votre

position. Ce n'est pas encore tout à fait clair pour moi, alors j'aimerais avoir des éclaircissements.

Est-ce que vous suggérez que les camionneurs qui possèdent déjà une carte EXPRES devraient automatiquement obtenir une nouvelle carte de sécurité en matière de transport? Est-ce bien ce que vous proposez ici, parce que ces camionneurs ont déjà été approuvés dans le programme EXPRES?

M. Ron Lennox: Oui, c'est ce que je disais. Au risque de me répéter, je ne crois que les camionneurs qui travaillent au pays devraient avoir à demander cette carte. Et s'ils ont déjà fait l'objet d'une vérification par le gouvernement fédéral à des fins de sécurité, les soumettre à un deuxième processus du genre ne serait vraiment pas une bonne façon d'utiliser les ressources du gouvernement ou des transporteurs.

Je vais vous donner un exemple. M. Montague a parlé tout à l'heure de la carte d'identité des travailleurs des transports aux États-Unis. Cette carte est obligatoire entre autres pour les camionneurs, y compris les camionneurs canadiens, qui se rendent dans les ports américains. Les autorités ont accepté la carte EXPRES comme équivalent, alors ils ne font pas de deuxième vérification, mais les camionneurs doivent quand même déboursier 105 \$ pour la carte. C'est le genre de situations qu'il faudrait éviter.

M. Jeff Watson: [Note de la rédaction: inaudible]

M. Phil Benson: Je vous remercie, monsieur Watson.

Cette information nous éclaire. On l'exige aux États-Unis; cette mesure n'est plus facultative. Les camionneurs doivent satisfaire à cette exigence, c'est obligatoire.

Ce n'est pas parce que des droits sont enfreints à l'heure où on se parle que c'est plus acceptable. Autrement dit, si c'est nécessaire de notre côté, on peut espérer qu'il y ait un jour des ententes de réciprocité concernant la carte TWIC et une sorte d'habilitation de sécurité. Si un travailleur est obligé de fournir de l'information à cause d'une exigence, et qu'au Canada, nous avons trouvé une façon de procéder conformément à nos lois, à nos préoccupations particulières et à notre système judiciaire, alors je crois que le Parlement — et la population, évidemment — s'attendrait à ce que nous allions de l'avant.

Pour ce qui est du maintien des cartes EXPRES, nous ne nous sommes pas prononcés à ce sujet, mais ces cartes expirent avec le temps. Quand cela arrive, à notre avis il est préférable que les gens aient une habilitation de sécurité. Les camionneurs ont déjà payé le prix pour que les frontières restent ouvertes; ils ont dû fournir des renseignements personnels à des étrangers, et nous ne savons pas ce qu'ils en font. J'ose espérer que nous trouverons un jour une façon de rapatrier cette information.

M. Jeff Watson: Auriez-vous quelque chose à ajouter à propos de ma question initiale?

M. Barrie Montague: Est-ce que je peux ajouter quelque chose?

C'est une position que nous appuierions. Cependant, ce n'est pas du ressort de ce comité ni du nôtre, parce que nous devons tout d'abord obtenir l'accord du gouvernement américain. Entre-temps, nous ne pouvons pas imposer de barrières commerciales. Les mécanismes doivent être en place, j'en conviens, mais nous devons utiliser les cartes EXPRES jusqu'à ce que le gouvernement américain conclue que notre processus d'habilitation de sécurité correspond à ses objectifs, quels qu'ils soient, parce que les États-Unis ont bien entendu le droit de déterminer qui peut manutentionner et transporter des marchandises dangereuses à l'intérieur de leur territoire. Nous ne pouvons pas les empêcher d'exercer ce droit.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, je n'étais pas pressé que la discussion prenne cette tournure.

Je voudrais faire le point sur votre position initiale en ce qui concerne les camionneurs qui ont déjà été approuvés par le programme EXPRES. Est-ce que le gouvernement devrait simplement leur décerner une habilitation de sécurité en matière de transport, sans les soumettre à un processus? Si j'ai bien compris, votre réponse est oui.

C'est essentiellement ce que je voulais savoir, monsieur le président.

J'ai cependant quelques autres commentaires à formuler. Les habilitations de sécurité, ou du moins le mécanisme proposé dans la loi, ont à mon avis de nets avantages — je crois que nous avons parlé de certains d'entre eux — particulièrement en ce qui concerne le processus d'appel. Ma circonscription est située tout près de Windsor, en Ontario. Je m'occupe beaucoup des gens représentés ici, ainsi que d'un certain nombre d'entreprises de camionnage qui ont beaucoup de mal à faire renouveler leurs cartes EXPRES ou qui se les font retirer pour diverses raisons, et qui n'ont aucun recours. Bien sûr, lorsque cela se produit, ils perdent leur gagne-pain, et les temps sont particulièrement durs pour eux.

Pourriez-vous nous dire quel est l'impact d'un processus d'appel sur vos membres en particulier, et s'il y a selon vous d'autres avantages en ce qui concerne les dispositions du projet de loi relatives aux habilitations de sécurité?

Monsieur le président, ma question n'est pas adressée à un témoin en particulier; n'importe qui peut y répondre.

• (1620)

M. Ron Lennox: Nous avons fait part de certaines inquiétudes au cours des dernières années au service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis ainsi qu'à l'Agence des services frontaliers du Canada au sujet de la transparence du processus d'examen concernant les cartes EXPRES. Ces inquiétudes sont légitimes, et vous avez raison de les aborder. Malheureusement, c'est un processus inévitable si nous souhaitons que nos camionneurs puissent entrer aux États-Unis aujourd'hui, demain et la semaine prochaine. Nous avons donc dû composer avec ce processus et, malheureusement, il existe certains cas où les gens ont eu l'impression de ne pas avoir été traités correctement.

Le modèle qui a été mis en œuvre dans les ports canadiens, soit l'habilitation de sécurité, qui est administrée par Transports Canada, est à mon avis un processus beaucoup plus transparent par rapport aux critères d'admissibilité pour l'obtention de la carte. De plus, il y a un véritable processus d'appel, avec différentes étapes, qui sont toutes établies. Vous pouvez obtenir plus de détails sur Internet. Sur ce plan, ce processus est supérieur au programme FAST, qui est en quelque sorte un trou noir.

M. Jeff Watson: J'aimerais obtenir l'avis d'autres témoins, s'ils sont en mesure de répondre. Peut-être qu'en répondant à la question de quelqu'un d'autre, ils pourraient se prononcer aussi là-dessus.

Merci.

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Désirez-vous répondre, monsieur Benson?

M. Phil Benson: Nous avons travaillé sur le modèle maritime pendant trois ans. Ce n'est pas nouveau pour nous. Nous avons travaillé sur le modèle aérien. L'appel est un processus très important pour nos membres.

En ce qui concerne la réciprocité, si je peux me permettre d'en parler pendant un instant, des personnes pilotent des avions vers les États-Unis en ayant une habilitation de sécurité. Ils vont laisser les camionneurs entrer.

Pour votre information, nous avons commencé à travailler il y a quatre ans avec nos collègues des États-Unis, avec les lobbyistes américains, sur la question de la réciprocité. Nous utiliserons tous les moyens à notre disposition pour travailler avec le gouvernement et nous assurer que nous y parviendrons rapidement, si nécessaire, et de la manière la plus harmonieuse possible. Soyez-en certains.

[Français]

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Merci, monsieur Watson.

Madame Fry, vous avez cinq minutes.

[Traduction]

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Et merci beaucoup, messieurs, pour votre exposé. Ne serait-il pas bien de voir un jour une femme assise parmi vous pour représenter l'une de vos organisations?

Comme vous le savez tous, ce projet de loi résulte de consultations qui ont eu lieu en 2003 et 2004. Bien entendu, vous avez joué un rôle. Vous avez manifestement formulé de nombreux commentaires à ce sujet. Ma première question s'adresse à tous. Je poserai d'abord mes questions, et je vous laisserai ensuite y répondre.

Premièrement, croyez-vous que vos commentaires, vos suggestions et vos préoccupations, ont tous été pris en compte dans ce projet de loi? Certains d'entre vous en ont parlé.

J'aimerais dire en passant qu'il est plutôt intéressant de voir que si les choses bougent si rapidement, ce serait en raison des Jeux olympiques de 2010 qui auront lieu dans ma ville. Je ne comprends pas ce que les Olympiques viennent faire dans cette histoire, sinon, bien entendu, qu'ils servent de prétexte pour qu'on en arrive à des résultats rapidement.

Mais vous avez soulevé la question de la carte EXPRES ainsi que de l'habilitation de sécurité en matière de transport. Je sais que tout le monde dit qu'on doit mettre un système en place avant d'aller plus loin, et donc — si je peux me permettre — c'est un peu comme si on était « à moitié enceinte ».

La question de l'harmonisation est donc importante, parce que comme M. Benson le dit si bien, il est réellement préoccupant de voir un autre pays prendre des décisions à votre sujet sans qu'il y ait possibilité d'appel, ou de contestation en vertu de la Charte. Avez-vous entendu parler d'une véritable démarche d'harmonisation? Croyez-vous que des négociations ont eu lieu? Sinon, pourquoi? N'est-ce pas une question qui concerne l'Agence des services frontaliers? C'est ma deuxième question concernant l'habilitation de sécurité en matière de transport.

La troisième question concerne les coûts de formation en matière de sécurité. J'ai entendu dire que ces formations pouvaient être très coûteuses. Qui devra payer? Le savez-vous? S'il y a d'autres exigences, est-ce quelqu'un paiera la facture? J'aimerais vraiment le savoir.

Enfin, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques a soulevé la question de la couverture d'assurance concernant les mutilations, les blessures ou les décès lors d'interventions qui touchent le transport de marchandises dangereuses. On a pu voir ce qui s'est produit lors des événements du 11 septembre 2001, alors qu'un grand nombre de personnes sont intervenues, qu'elles ont perdu des membres ou la vie, et que rien n'a été fait pour eux. Est-ce qu'on vous a dit que quelque chose était prévu pour vous?

Voilà mes quatre questions.

• (1625)

M. Phil Benson: Merci, madame Fry. C'est toujours un plaisir de discuter avec vous.

Premièrement, nous avons déjà abordé la question avec M. Coderre — je ne me souviens plus quand, mais il me semble que cela fait très longtemps. Nous voulions faire reconnaître des principes et, franchement, nous n'allions nulle part. Cela a pris un temps énorme.

Nous sommes heureux de voir le dossier avancer. Je garde espoir de pouvoir y arriver. M. Grégoire, qui est sous-ministre adjoint et qui est aussi un vrai gentleman, disait qu'il n'allait jamais assez vite pour les Teamsters à ce sujet.

Il est certain que nous aimerions voir ce dossier avancer plus rapidement. Le secteur de l'aviation a besoin d'un processus d'appel. Au sujet des transitaires de fret aérien, nous devons... Nous pouvons le faire, une étape à la fois.

Donc, en ce qui concerne l'harmonisation, les Teamsters ont commencé à travailler sur ce dossier il y a quatre ans. J'étais aux États-Unis et notre lobbyiste en chef, M. McLuckie, était au Canada pour rencontrer le ministre Lapierre, et ils ont discuté du sujet en long et en large. À vrai dire, j'imagine qu'on a peut-être poussé les choses un peu, puisque nous soulevons cette question depuis 2001 ou 2002.

Nous avons également insisté sur la question de l'harmonisation, qui selon moi est essentielle au succès de nos industries. Nous parlons de coûts, nous voulons nous assurer qu'il y a un type de système, qui intègre un processus d'appel adéquat et certains aspects délicats. Je pourrais vous parler de ces questions délicates, et je suis persuadé que vous seriez intéressés.

Par rapport aux coûts de formation, je souligne que beaucoup de formations ont déjà été entreprises, par exemple dans l'industrie ferroviaire, où nous sommes très impliqués, et bien sûr dans les industries du camionnage, de la messagerie, et dans une foule d'autres domaines. Vous avez raison, c'est un coût supplémentaire. Mais encore une fois, cela fait partie de nos frais d'exploitation. Et avec nos partenaires internationaux du secteur de l'aviation — les transitaires de fret aérien — ces formations sont rendues nécessaires en raison des exigences des ententes internationales. En ce qui concerne les marchandises dangereuses, encore une fois, cela se passe en partie au niveau international... et en partie avec les États-Unis. Pour être francs, nous n'avons pas le choix. Je souhaite que nous n'ayons...

L'hon. Hedy Fry: Quelles conséquences cela aura-t-il sur les petites associations et les petits groupes de camionneurs, qui pourraient ne pas réussir à assumer ces coûts?

M. Phil Benson: C'est une question difficile, et ils seraient plus à même que moi d'y répondre.

Ici encore, je comprends qu'il y a toujours un problème. Qu'en est-il des coûts dans le cas d'une personne qui n'a pas pu obtenir de carte

ou dont la confidentialité n'a pas été respectée? Comment pouvons-nous concilier tout ça? Si nous devons agir ainsi à cause du commerce international, il faudra en assumer les coûts. Et ce sera aux entreprises ou au gouvernement de le faire.

Nous continuons cependant à nous demander pourquoi nos membres et nos travailleurs ont dû, jusqu'ici, supporter que l'on viole leur vie privée sans que leurs droits d'appel et l'application régulière de la loi soient assurés. Je crois que nous devons subir d'énormes inconvénients qui dépassent largement les coûts financiers.

Alors oui, il y aura des coûts. Il y a des coûts chaque fois que l'on fait quelque chose. Si l'on veut un monde ou un pays sécuritaire, et c'est une nécessité, alors nous devons mener ce processus à bien.

Le président: Je vais vous laisser finir de répondre, puis ce sera au tour de M. Laframboise.

Si l'un de vous veut poursuivre, allez-y.

M. Louis Laferriere: Je vais répondre à votre première question de même qu'à la question concernant l'ACFPC. Mais je vais commencer par parler des Jeux olympiques de 2010.

Je ne sais pas ce qui a enclenché ce processus, si ce sont les Jeux de 2010 ou autre, et à vrai dire, ça m'importe peu. L'ACFPC estime que ce qui est prévu est satisfaisant et que nous devons aller de l'avant; nous avons assez attendu. Je pourrais aussi dire que nous avons certaines inquiétudes, quand nous pensons aux États-Unis, où les envois ont cessé. Et peut-être que cela se produira, mais une approche raisonnable en matière de sécurité contribuerait à apaiser les craintes concernant les Jeux de 2010.

En ce qui a trait à l'harmonisation, nous suivons, par l'intermédiaire de Transports Canada, l'évolution des négociations avec le département des Transports et le département de la Sécurité intérieure des États-Unis concernant l'acceptabilité des plans et des habilitations de sécurité proposés par Transports Canada. En fait, je ne vois pas tellement de différence avec ce qui est actuellement exigé par l'ONU à cet égard. Je ne suis donc pas préoccupé outre mesure par l'harmonisation des plans et des habilitations de sécurité entre nous et les États-Unis.

• (1630)

L'hon. Hedy Fry: Et en ce qui concerne le droit d'appel?

M. Louis Laferriere: Eh bien, ils n'ont pas de possibilité d'appel aux États-Unis, mais nous en avons ici. Comme je l'ai dit, nous y sommes favorables. Cela ne nous cause aucun problème.

En ce qui concerne les coûts relatifs à la formation et à la sécurité, je dirai que Transports Canada nous aidera à mettre en œuvre les plans de sécurité le jour où l'Agence du revenu du Canada m'aidera à payer mes impôts. Vous savez, nous assumerons ces coûts.

Comme pour toute chose, nous espérons être orientés de façon adéquate et connaître les attentes, mais une partie du travail de l'industrie — et donc de notre travail — consiste à assurer la formation. Si une nouvelle formation doit être donnée, nous voulons être certains de le faire correctement. Mais encore une fois, ça ne m'inquiète pas si je me fie à notre collaboration antérieure avec Transports Canada. Ce sera fait efficacement. Et je ne crois pas que cela entraînera des coûts importants pour nous étant donné que ça fait déjà partie de nos activités. Ça ne pourrait que mieux définir nos objectifs, et nous donner une meilleure orientation et une certaine constance, et nous y sommes favorables.

Il ne reste que la question que vous avez soulevée. Il y a trois aspects importants que l'ACFPC désire examiner pour les détenteurs de plans d'intervention d'urgence en ce qui concerne les incidents auxquels nous devons réagir. L'un de ces points est la couverture en matière de responsabilité personnelle ou autrement dit, la protection en matière de pollution. Nous croyons que cet aspect est bien couvert. L'autre aspect concerne les indemnités relatives aux frais et aux dépenses, etc. Nous pensons que la loi proposée en tient bien compte.

Ce qui m'embête davantage, c'est que je ne vois aucune disposition concernant les indemnités en cas de mutilation, de préjudice corporel ou de décès aussi clairement que dans les deux premiers cas. Ça ne me saute pas aux yeux comme dans les deux autres cas. On m'a répondu qu'on tiendrait compte de cet aspect dans la réglementation, mais je préférerais que ce soit clair dans le projet de loi afin que les règlements en tiennent aussi compte.

Le président: Monsieur Montague.

M. Barrie Montague: J'aimerais souligner que pour la première fois dans son histoire, l'Ontario Trucking Association a une présidente et non un président.

D'après notre expérience des négociations avec le gouvernement des États-Unis, c'est un processus très laborieux que de se mettre d'accord sur la réciprocité, soit dit en passant. Je ne prends part à aucune de ces discussions, mais j'ai une certaine expérience dans les dossiers. Nous tentons d'obtenir la réciprocité, et il semble que ça va prendre une éternité.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Monsieur Montague, dans votre présentation, vous avez parlé de la formation. Vous auriez souhaité que ce soit plus clair. Pouvez-vous m'expliquer ce que vous souhaiteriez qu'on clarifie?

[Traduction]

M. Barrie Montague: C'est une question à laquelle il m'est difficile de répondre. Je m'appuyais sur mon expérience en ce qui concerne les dispositions du plan de sécurité qu'il faut mettre en place afin de bénéficier du programme C-TPAT. Ça manquait de clarté. Nous aurions pu apporter des éclaircissements, mais il aurait fallu des négociations entre l'industrie et Transports Canada. Nous ne voulons pas d'un règlement qui dit: « Il faut s'assurer que les lieux sont sécuritaires ». C'est un énoncé trop général.

Lorsqu'une compagnie de transport reçoit une commande, tout est en place, mais elle ne sait pas si ça va passer. Il subsiste toujours une crainte que l'argent n'ait pas été dépensé de la bonne façon. Nous voulons corriger cette situation. Je ne suis pas prêt à vous énumérer les éléments que nous voulons voir figurer dans la réglementation, mais elle doit être plus claire, c'est tout.

[Français]

M. Mario Laframboise: Il serait peut-être intéressant que vous nous fassiez parvenir cette liste. Si on doit déposer des amendements, il serait important qu'on les connaisse. Nous pouvons vous aider à clarifier la situation. On arrive à la fin, et si jamais vous aviez certaines recommandations à nous faire parvenir pour clarifier la question, nous aurions l'occasion de vous aider à clarifier la question. Cela nous aiderait autant que vous.

Je présume qu'il en va de même quant à la définition d'importation de matières dangereuses. Vous auriez aimé avoir une définition plus claire de ce terme, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Barrie Montague: Ce n'est pas un problème pour nous.

[Français]

M. Mario Laframboise: D'accord, je vous ai mal compris.

● (1635)

[Traduction]

M. Barrie Montague: On nous considère comme importateur dans une situation très particulière: lorsque des envois provenant de l'étranger sont transportés à travers le Canada jusqu'aux États-Unis. Nous avons des responsabilités supplémentaires parce que les gens qui prennent part à ce transport n'habitent pas au Canada. Il y a quelqu'un à Taïwan et quelqu'un à Chicago. Transports Canada ne peut s'occuper que de la compagnie de transport.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma deuxième question s'adresse à M. Benson et touche les habilitations de sécurité.

J'ai posé la question à Transports Canada. Selon le texte de l'article 5.2, les habilitations de sécurité seraient nécessaires pour tout transport de marchandises dangereuses, que ce soit avec les États-Unis ou n'importe où au Canada. Transports Canada nous a dit que cette mesure ne sera pas appliquée immédiatement, mais seulement plus tard pour le transport interprovincial ou à l'intérieur du Canada. Autrement dit, à un moment donné, les membres que vous représentez seront tenus d'être accrédités ou d'avoir leurs habilitations.

L'habilitation de tous vos membres qui transportent des matières dangereuses pourrait-elle poser problème?

[Traduction]

M. Phil Benson: Merci pour cette question. Je m'en remettrais encore à quelqu'un d'autre; je ne suis pas au courant de l'information transmise par le ministère des Transports.

Beaucoup de gens sont visés par un grand nombre de dispositions en matière de sécurité. En fait, un coursier qui travaille à Laval sera visé par les règles de sécurité qui s'appliquent au fret aérien et aux transitaires. Les personnes chargées de transporter le carburéacteur à l'aéroport, et même les concierges, auront besoin d'habilitations de sécurité parce qu'ils vont dans un aéroport. Ils en auront probablement besoin parce qu'il s'agit de marchandises dangereuses; et s'ils transportaient un colis Purolator devant être expédié par avion, il leur faudrait une troisième habilitation parce qu'il s'agit de transport aérien et que ça entraîne des dispositions supplémentaires.

De nombreuses personnes vont se faire coincer. Il faudra posséder une habilitation de sécurité pour pénétrer dans le port de Montréal. Beaucoup de camionneurs y effectuent diverses tâches. À la fin de la journée, ils sont nombreux à être passés. Si c'est nécessaire et qu'il existe des raisons de sécurité valables — par exemple, comme M. Montague l'a mentionné, dans le cas d'explosifs ou d'autres types de marchandises dangereuses —, alors on pourrait chercher à encadrer ces personnes à l'aide d'une certaine réglementation. S'il existe une raison de sécurité valable et justifiable, et si un processus adéquat est en place afin de protéger leur vie privée, leurs droits...

Est-ce que tous nos membres s'en réjouiront? Je vous assure qu'aucun membre de quelque organisation que ce soit est toujours heureux. C'est le meilleur compromis que nous ayons trouvé, pris comme nous le sommes entre l'arbre et l'écorce. Il serait préférable que ces mesures ne soient pas nécessaires, mais dans ce contexte, c'est le mieux que nous puissions faire en ce moment face à cette situation difficile.

Le président: Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci monsieur le président.

J'aimerais adresser ma question à M. Montague.

Comme nous voulons adopter une bonne politique gouvernementale, nous devons nous pencher sur l'objectif de ce projet de loi. À mon avis, c'est chose faite; le projet de loi correspond à l'objectif. Aujourd'hui, la discussion a été axée davantage sur les aspects pratiques. En outre, je suis d'accord avec M. Laframboise à l'effet que nous devrions dresser une liste de suggestions permettant de rendre la loi le plus pratique possible.

J'aimerais parler de l'application de la loi, parce que peu importe les règlements adoptés, il faut être en mesure de les appliquer. J'ai été scandalisé d'apprendre cette histoire de faux manifeste dans le domaine du transport ferroviaire. Donc, voyez-vous la nécessité d'adopter des mesures d'application plus adéquates pour ce type de règlements? Connaissant l'esprit plutôt indépendant des camionneurs — l'ayant été moi-même —, je me demande comment tout ceci sera accueilli par les associations.

M. Barrie Montague: Ma réponse va probablement vous surprendre étant donné que l'application de la réglementation concernant les marchandises dangereuses est de compétence fédérale et maintenant, de compétence provinciale. Fondamentalement, le transport des marchandises sur les autoroutes relève des provinces et non du fédéral. Par ailleurs, le gouvernement fédéral, plus précisément Transports Canada, régit la fabrication des conteneurs dans lesquels les marchandises dangereuses sont transportées. Il peut donc prendre des mesures contre les expéditeurs qui pourraient mal classer les produits ou ne pas produire les bons documents d'expédition exigés. Toutefois, c'est sur l'autoroute que la loi s'applique. Lorsque vous devez vous arrêter à un poste d'inspection des camions et que l'inspecteur ouvre le véhicule, examine tous les documents et s'assure qu'ils sont en règle, que le conducteur a en sa possession un certificat de transport de marchandises dangereuses, etc., il s'agit bien d'exécuter la loi.

Dans un tel cas, je ne sais pas comment les choses se passeraient, mais, pour le moment, toute personne qui transporte des marchandises dangereuses doit avoir suivi une formation et avoir en sa possession son certificat de formation; on se retrouve donc dans la même situation. Comme les directives sont émises par l'employeur, celui-ci peut émettre les documents qu'il veut. Par exemple, aujourd'hui, le ministère des Transports de l'Ontario pourrait dire: « Vous transportez des marchandises dangereuses. Puis-je voir votre carte EXPRES? » et la mesure d'application de la loi s'arrête là.

Je crois que c'est tout ce que je peux dire sur le sujet. Cette question ne relève pas vraiment du gouvernement fédéral. Cette modification n'entraînera pas de coûts supplémentaires pour le gouvernement fédéral.

•(1640)

M. Phil Benson: [Note de la rédaction: inaudible]... ralentira l'utilisation de la carte d'habilitation de sécurité dans les transports, mais c'est correct. En fait, c'est juste pour vous rappeler que nous

sommes cohérents et que nous travaillons à faire intégrer cette carte d'habilitation au permis de conduire.

La vérité... Oui, c'est ce que nous affirmons.

M. Barrie Montague: Je suis d'accord avec ce qu'il dit.

M. Phil Benson: Effectivement, nous insistons pour joindre cette carte au permis de conduire.

La vérité — et c'est ce qui est le plus effrayant — c'est que les provinces font preuve de laxisme dans l'application de toutes les règles concernant le camionnage, par exemple les règles sur les heures de service ou la vérification des camions pour s'assurer qu'ils sont en bon état, peu importe qu'il s'agisse de camions canadiens et, pour les camions étrangers, rien. On constate un sérieux manque d'application de la loi.

Vous serez peut-être d'accord avec moi qui représente l'industrie du camionnage, pour dire que les marchandises dangereuses sont généralement véhiculées par de gros transporteurs ou des entreprises de transport ferroviaire. Nous leur faisons entièrement confiance pour faire leur travail. Je crois que jusqu'ici, ils s'en sont très bien tirés. L'application de la loi est laxiste, tant au niveau des heures de service, de la sécurité, bref en ce qui concerne tous les aspects.

Je conviens qu'il s'agit d'une question de compétence provinciale. En fait, les provinces n'investissent pas beaucoup d'argent dans ce domaine. Peut-être que pour les aider, le gouvernement fédéral pourrait leur verser davantage de fonds pour les aider à appliquer certaines règles. Il ne s'agit nullement d'une proposition, c'est plutôt ce qui me vient spontanément à l'esprit. Mais ce que nous voulons, c'est certainement une meilleure application de la loi.

M. Louis Laferrière: Concernant votre question sur l'application de la loi, l'ACFPC envisage la chose selon deux perspectives. D'une part, il y a l'application absolue: vous roulez vite, voici votre contravention, fin de l'histoire. D'autre part, il y a le point de vue de la gestion ou des systèmes de gestion.

Je crois qu'il serait utile que Transports Canada élargisse le concept des systèmes de gestion en conséquence, et accorde un peu plus de latitude à ceux qui corrigent eux-mêmes le tir par rapport à ceux qui doivent faire l'objet d'une stricte application — peut-être remanier les modalités d'application de façon à distinguer les personnes auprès desquelles on n'a pas à insister de celles qui doivent être rappelées à l'ordre.

M. Colin Mayes: Une chose que j'aimerais vraiment voir ressortir de tout cet exercice est l'élaboration d'une loi que vous pourriez appuyer. Les camionneurs sont très indépendants et n'aiment pas se voir imposer tout un tas de règlements. Je crois qu'il est juste de dire que tout ce qu'ils veulent, c'est prendre la route.

Croyez-vous que si nous apportons les amendements proposés et présentons ce projet de loi, vous consentiriez à le faire accepter par vos membres en leur disant: « C'est une bonne affaire pour nous », de sorte que lorsque les camionneurs en prendront connaissance ils ne reviendront pas vous voir en vous demandant: « Pourquoi devons-nous faire ceci et cela? », et que vous deviez leur répondre « Oh, c'est juste le gouvernement qui vient de pondre une autre loi ». Je préférerais que vous puissiez leur dire « Nous appuyons cette loi parce qu'elle permet de régler des questions de sécurité importantes. »

M. Barrie Montague: Évidemment, nous nous trouvons face à deux enjeux.

Le premier, c'est que la loi, telle qu'elle se présente, n'aura aucun effet. En réalité, ses répercussions se feront sentir au niveau de la réglementation qui l'accompagne. Comme pour tout ce qui touche le transport, ce sont les détails qui posent problème. Si vous avez bien regardé le règlement sur les marchandises dangereuses, la loi, à elle seule ne fait que 25 pages tandis que le règlement est très volumineux. L'essentiel pour nous, c'est ce qui ressortira du processus de réglementation. Et c'est là, à mon avis, que notre démarche de promotion et notre apport dans l'élaboration de cette réglementation prend tout son sens.

• (1645)

M. Phil Benson: Encore une fois, c'est là où le bât blesse. Dans mon intervention, j'ai parlé d'une prétendue réglementation intelligente, ce qui nous a amené à la gestion de la sécurité puis à ce que j'ai appelé un simple oubli.

En ce qui a trait aux systèmes de gestion de la sécurité ou aux bonnes pratiques, vous n'avez pas besoin d'un plan gouvernemental pour aller de l'avant. Essentiellement, il y a déréglementation parce que l'industrie sait ce qui répond le mieux à ses besoins. C'est pourquoi le recours à des plans de sécurité me sourit.

Un exemple m'est venu en tête l'autre jour, celui de notre ami Bernardino. Le 26 août 2003, cet employé de VersaCold a été enseveli sous deux millions de livres d'aliments congelés. Il y a quelques années, j'ai inspecté ce centre d'entreposage et de distribution. Le directeur des Ressources humaines m'a montré toutes les mesures de sécurité qu'il prenait, beaucoup plus nombreuses que tout ce qui est prescrit par règlement. J'ai été sidéré. Je lui ai demandé pourquoi tant de précautions. Il m'a raconté qu'une personne était décédée pendant sa période de garde et qu'il voyait à ce que cela ne se reproduise plus jamais. Il a voulu savoir si nous pouvions amener le gouvernement à adopter ou à « imposer » un règlement, ce qui n'était pas le bon terme à utiliser. Personne ne veut imposer un règlement.

Et la dernière question que je lui ai posée c'est: « Combien cela coûte-t-il? » Il m'a répondu: « Des coûts? Mais nous économisons une fortune. » Il a même ajouté que chaque fois qu'il se présente devant le conseil d'administration, les membres lui disent: « Faites-en plus pour la sécurité; c'est vraiment bien pour nous. »

Lorsqu'à la fin de la journée, nous aborderons le sujet des systèmes de gestion de la sécurité, systèmes que nous dénonçons unanimement, je dirai que la raison pour laquelle les plans de sécurité me plaisent autant, c'est qu'il s'agit de quelque chose que les entreprises peuvent mettre en œuvre sans qu'un règlement les y oblige. Elles n'ont pas besoin de ce type de règlement. Mais peut-être est-ce encore un oubli de M. Greenspan?

Alors, lorsqu'il est question d'un certain niveau repère en matière de sécurité, nous croyons que c'est à vous qu'il revient de définir ce niveau. C'est pourquoi l'amendement que nous voulons apporter au projet de loi est le même que celui visant le projet de loi C-7, un amendement qui permet aux deux comités sur les transports de revoir la réglementation du point de vue de la sécurité.

La réponse est oui, nous devons faire accepter ce projet de loi et nous le ferons.

Le président: Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Il est quelque peu erroné de parler ici d'exercice. Je comprends de quoi il en retourne, mais je pense qu'il est tout simplement difficile de définir de quelle façon nous pouvons contribuer à y donner forme.

Vous êtes habilité ici à établir certaines réglementations. Vous avez une certaine expérience de la réglementation aux États-Unis. L'expérience des États-Unis en cette matière nous a-t-elle appris certaines choses, pour ce qui est du niveau de contrôle qui devrait exister?

Parce qu'un pouvoir discrétionnaire, qui vous laisse une certaine liberté... Je veux dire, on se plaît à penser que l'on peut y donner forme et que le ministre se montrera raisonnable et tout, mais vous avez raison d'en saisir de nouveau le Comité. Je crois que c'est très habile de votre part. Dans une discussion que j'ai eue aujourd'hui sur une autre question, il est ressorti que la mise en application importe réellement. Le gouvernement ne peut pas se contenter de proposer des idées générales et espérer ensuite qu'elles seront toutes bonnes. C'est pourquoi il est si important de pouvoir revenir sur la question.

Alors, j'aimerais en savoir plus sur les leçons apprises.

J'ajouterai que vous m'avez intrigué en ce qui concerne l'application. Si ce que nous faisons ici aujourd'hui résulte dans une certaine mesure d'une préoccupation plus large de l'autre côté de la frontière — et j'espère que nous ne sommes pas trop laxiste face à nos propres risques et préoccupations — la mise en application est-elle meilleure là-bas qu'ici?

Votre silence en dit long déjà.

J'aimerais à tout le moins comprendre de quoi il est question. Selon moi, ça ne devrait pas être un exercice — pas pour vos membres, pas dans le but d'écartier des personnes pour des raisons farfelues, et pas pour les gens qui tentent de faire des affaires. J'aimerais que nous allions un peu plus au cœur du sujet. Nous sommes peut-être en avance à cet égard. Peut-être que les considérations de sécurité sous-jacentes nous obligent quand même à faire un exercice.

Alors pour commencer, en ce qui concerne ma question bien précise, les Américains ont-ils des choses à nous apprendre qui nous permettraient de mieux superviser la réglementation? Font-ils des choses chez eux que nous aimerions voir ici? Vous avez déjà pu parler de ce qui devrait être fait différemment, mais vous l'avez fait seulement de ce point de vue bien précis.

Alors en ce qui concerne la mise en application, y a-t-il d'autres réponses que le silence auquel j'ai eu droit?

M. Phil Benson: Pour être franc avec vous, c'est un gouvernement libéral qui a introduit cette réglementation, mais je serai juste avec tout le monde. Ce que c'est devenu n'était pas vraiment souhaité au départ; mais une industrie entière en est venue à fonctionner dans un contexte où on évite simplement d'adopter une règle — « prescriptive », un mot péjoratif s'il en est. Nous pouvons seulement nous en remettre aux entreprises. Si nous avons appris quelque chose des États-Unis, compte tenu des millions de personnes qui vont perdre leurs emplois, je dirais que nous avons assisté à un retour du balancier, et que c'est très bien ainsi.

D'un autre côté, je ne pense pas que les Teamsters Canada souhaitent revenir à l'époque de la réglementation mur à mur. C'est pour cette raison que nous avons proposé cet amendement la dernière fois, et nous espérons certainement que vous étudierez de nouveau votre proposition.

En coulisse, les gens comprennent qu'il y aura examen public de la réglementation, que celle-ci ne sera pas simplement inscrite dans la partie II de la *Gazette du Canada*, pour ensuite tomber dans l'oubli. Par exemple, en ce qui concerne les heures de service, nous avons constaté, lorsque le public et les politiciens ont examiné la question, que ceux qui tirent les ficelles se sont montrés beaucoup plus prudents dans leurs actions.

Je vous dirai que j'ai beaucoup plus confiance dans la réglementation concernant le transport des marchandises dangereuses, en raison du modèle de type collégial que nous avons. Je vois que Louis est toujours le président — et je ne dis pas cela parce qu'il est le président, mais nous sommes amis — et nous avons une approche beaucoup plus axée sur la collégialité. Nous avons aussi formulé des suggestions dans d'autres domaines, comme dans le cas de la sécurité. De plus, dans votre document, nous avons félicité le gouvernement à propos du Conseil consultatif sur le transport ferroviaire, parce qu'il s'est assuré que les Teamsters et d'autres syndicats puissent participer pleinement aux débats.

S'il y a une leçon à tirer du projet de Loi sur le transport des marchandises dangereuses, c'est que si l'on procédait de la même façon dans d'autres domaines, en mettant à contribution un plus grand nombre d'intervenants et en accordant moins de place aux intérêts particuliers, nous en arriverions à une meilleure réglementation.

• (1650)

M. Gerard Kennedy: Monsieur le président, j'aimerais avoir une petite précision.

Y a-t-il d'autres leçons marquantes concernant la surveillance de la législation — car c'est ce dont nous parlons — pour en arriver à de meilleurs pouvoirs de réglementation ou à un exercice amélioré de ces pouvoirs par l'autorité qui en est investie, en l'occurrence le ministre et le ministère? Je crois avoir saisi la question de la visibilité. Y a-t-il autre chose?

M. Phil Benson: Si la question doit revenir devant le Comité ou devant n'importe quel comité, je suggérerais — et c'est notre politique actuelle — que chaque fois qu'une législation doit s'appliquer, du moins dans les domaines qui nous concernent, nous demanderons un tel amendement. Nous croyons que la sécurité et la sûreté du public relèvent de vous tous à la Chambre et au Sénat. Ces questions ne relèvent pas des conseils consultatifs, des camionneurs, des entreprises de camionnage ni de n'importe qui d'autre. Nous pouvons très bien avoir de grandes idées, en coulisse, des idées qui peuvent paraître bonnes, mais je crois qu'en fin de compte, c'est vous qui exercez un droit de regard à ce chapitre.

Le président: Monsieur Laferrière.

M. Louis Laferrière: Je n'ai aucune réponse pour vous, en ce qui concerne la mise en application. Je n'ai aucune expérience de la situation aux États-Unis dans ce domaine. Désolé, je ne puis vous être d'aucune aide.

J'ai cependant une réponse pour vous pour ce qui est des leçons apprises. Une leçon, que nous avons apprise au Canada il y a longtemps, à laquelle nous avons donné suite et qui nous a été profitable, concerne les PIU. Je suis fier de ce système, d'un point de vue canadien. Aux États-Unis, lorsqu'ils ont envisagé de légiférer sur la sécurité, ils se sont demandé pour quelles marchandises? La réponse a été: toutes les marchandises. Au Canada, ce travail est déjà fait. La question a déjà été fractionnée entre ce qui doit être réglementé au chapitre de la sécurité — les PIU — et les paliers inférieurs qui ne verraient pas nécessairement les avantages qui pourraient découler.

En somme, une des leçons apprises, du moins dans certains cas, est que le Canada a de l'avance. Nous n'avons pas eu à nous entendre à propos d'une longue liste.

M. Barrie Montague: Je ne peux répondre à cette question non plus, du point de vue de la mise en application. À vue de nez, je suppose que l'application de la loi sur les routes est plus sévère aux États-Unis.

Est-elle plus efficace? Je ne saurais dire. Je sais seulement ce que nos membres peuvent m'en dire, à savoir qu'ils doivent se conformer à la loi américaine, car s'ils ne le font, qui sait ce qui pourrait leur arriver. Alors je pense qu'ils craignent davantage l'agence américaine de mise en application. Pour ce qui est de savoir si elle est plus efficace, je n'en sais rien.

Dans ce domaine particulier, je crois qu'il y a surréglementation aux États-Unis. Et je le redis: ils sont trop réglementés. Je crois qu'il existe certaines matières dangereuses qu'ils n'ont pas besoin de réglementer, du point de vue de la sécurité. Ces marchandises doivent être réglementées dans l'optique du danger qu'elles représentent pour la santé, ou pour l'environnement, mais elles n'ont pas à être réglementée du point de vue de la sécurité.

Mais comme vous le savez, tous ces règlements ont été élaborés au lendemain des événements du 11 septembre, sans qu'on ait eu beaucoup de temps pour y réfléchir à tête reposée, je le crains.

Le président: Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous avons abordé cette question sous plusieurs angles différents. Cette question s'adresse davantage, je pense, à M. Montague et à M. Benson.

Monsieur Benson, vous en avez parlé un peu auparavant.

Depuis de nombreuses années, j'ai ma propre compagnie. Nous travaillons dans la gestion des limitations fonctionnelles et nous avons effectivement travaillé à la fois avec les Teamsters et avec l'association des camionneurs en Ontario, et nous avons utilisé certaines de nos installations pour la formation; c'est pourquoi je connais assez bien les enjeux avec lesquels vous devez composer. Alors j'aborde cette question davantage sous l'angle de la sûreté, plutôt que sous celui de la sécurité, bien évidemment.

Monsieur Benson, vous parlez de quelques-uns des problèmes qui se sont posés lorsque cet accident s'est produit, et qu'une personne est morte sur les lieux, et vous nous avez dit à quel point cela a affecté celui qui était responsable à ce moment-là. Ma question est la suivante: quels sont les problèmes de sûreté auxquels les membres de votre organisation font face actuellement, et de quelle façon les amendements que nous proposons dans ce projet de loi changeront-ils la situation pour vos membres?

C'est vraiment ma seule question, monsieur le président, alors si quelqu'un d'autre a du temps...

• (1655)

M. Phil Benson: Merci beaucoup, madame Brown.

Je le répète, je crois que les amendements proposés sont une amélioration. Et le comité doit comprendre que nous avons énormément travaillé pour en arriver là, en collaborant avec votre comité et d'autres comités. Ça permet de renforcer la loi pour qu'elle soit meilleure.

Les problèmes qu'ont connus le CN et le CP, si j'ai bien compris — et je suis sûr que mon frère qui se trouve au fond de la salle va me passer un savon pour en avoir parlé —, étaient liés à... Par exemple, si le premier intervenant est un de nos membres, il faut qu'il sache exactement ce qui était transporté et où se trouve le chargement. Dans le cas des trains, c'est assez simple. Disons que le train est censé compter 130 wagons et qu'il y en a 135, que contiennent les cinq wagons supplémentaires? Où se trouvent-ils? Que transportent-ils? Il y a des plans en vigueur pour s'assurer que les personnes concernées sachent ce que les trains transportent et ce qu'elles sont censées faire. Mais dans le cas d'un camionneur, il est formé pour savoir ce qu'il transporte et évaluer la situation. À l'arrivée des pompiers et de la police, il doit être en mesure de leur dire ce qui en est. Mais pour la sécurité de nos membres, il faut aussi qu'il sache quand c'est le temps de prendre ses jambes à son cou.

J'insiste: lorsqu'il y a un accident, un déraillement ou un autre événement de ce genre, les médias parlent des conséquences néfastes pour la population, pour tout le monde, alors que c'est peut-être la vie d'un de nos membres qui est menacée.

Ainsi, comme nous l'avons dit dans le mémoire que nous vous avons présenté, n'importe quel aspect du projet de loi qui peut renforcer les dispositions à ce sujet — une application de la loi plus rigoureuse et une meilleure formation pour que nos membres soient plus en sécurité — est grandement apprécié, et nous l'apprécions sans aucun doute.

M. Barrie Montague: J'abonde dans le même sens. Toutefois, je dirais que le nombre d'accidents de la route lié au transport de marchandises dangereuses dans lesquels des camionneurs ont été blessés directement par les marchandises en question, plutôt que par l'accident lui-même, est infime. Le fait que ce nombre soit si petit est directement lié à la réglementation en vigueur. Quand un accident survient, le contenant dans lequel se trouvent les marchandises dangereuses résiste au choc. Nous avons des règles de sécurité sur le chargement qui permettent d'empêcher les contenants de se promener un peu partout, ce genre de choses. Règle générale, les camionneurs ne sont donc pas vraiment blessés par les marchandises dangereuses. Les modifications proposées n'auront donc pas une grande incidence sur cet aspect du transport des marchandises dangereuses.

Mme Lois Brown: Ma question ne s'applique peut-être pas directement à la loi, mais j'aimerais savoir combien, parmi vos membres, sont entrepreneurs indépendants, et combien travaillent pour des grandes entreprises. Il existe beaucoup de grandes entreprises de camionnage, et nous pourrions tous en nommer plusieurs, mais bon nombre de camionneurs sont entrepreneurs, n'est-ce pas?

M. Barrie Montague: Je vais essayer de vous répondre. Ça va me permettre d'expliquer quelque chose.

C'est une erreur que bien des gens font à propos de l'industrie du transport. De nombreux entrepreneurs indépendants sont leur propre patron, mais ils remplissent des contrats pour des entreprises de camionnage. C'est comme ça que ça marche. Il faut donc faire la distinction entre un entrepreneur indépendant qui travaille pour une entreprise de camionnage et une petite entreprise de camionnage qui a un seul camion.

Mme Lois Brown: Celui-là ne transporte sûrement pas de marchandises dangereuses.

M. Barrie Montague: C'est possible, mais ce serait surprenant, ne serait-ce qu'en raison des assurances exigées pour ce genre de transport. C'est la méthode de fonctionnement habituelle. Mais les

grandes entreprises transportent toutes des marchandises dangereuses. Elles ne peuvent pas s'en sauver, car bien des choses dans notre société sont considérées comme des marchandises dangereuses.

Mme Lois Brown: Dans la deuxième partie de ma question, je vous demandais si vous croyez qu'il est certain que les amendements que nous proposons permettront de garantir la sécurité de vos membres.

M. Phil Benson: Je sais que lorsqu'il est question de syndicats, on pense toujours à de grandes entreprises, mais nous comptons également des entrepreneurs indépendants parmi nos membres. Il y a des camionneurs qui sont membres de Teamsters en tant que particuliers. C'est davantage un problème pour notre division du transport et des camions-citernes. Les conducteurs de camions-citernes, les gens qui... En théorie, ils pourraient transporter du lait. Je ne sais pas si c'est une marchandise dangereuse; ça relèverait de notre division des laiteries. Mais on pourrait transporter du butane, du carburéacteur, du chlore — et le plus grand transporteur de ces marchandises est, bien évidemment, le train.

Nous avons plus de membres dans le secteur ferroviaire, et c'est un point important pour les mécaniciens de locomotive qui font partie de la Conférence ferroviaire Teamsters Canada. En partie pour des raisons d'assurance et en partie à cause de la façon dont les règles sont écrites, on ne choisira certainement pas un petit transporteur pour se charger des marchandises vraiment dangereuses. On ne se posera même pas la question.

Pour ce qui est des contenants, je suis de votre avis, la plupart des contenants... Il y a quelques années, à Toronto, je crois, un de nos camionneurs s'est endormi au volant, et un pont a pratiquement été détruit par l'explosion du carburant — Dieu ait son âme. Mais il y a fort à parier que s'il y a de véritables déversements accidentels et de véritables problèmes, ce sera à cause d'un train, et non d'un camion.

Je le répète, la réglementation est solide. Je crois que grâce à ce projet de loi, ce sera encore mieux.

• (1700)

Mme Lois Brown: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Fidèles à notre procédure habituelle, nous allons faire un autre tour pour voir si certaines personnes ont des questions complémentaires.

Monsieur Dhaliwal d'abord, puis nous ferons le tour des personnes présentes.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

J'ai dû m'absenter un moment pour aller parler d'une motion fantastique sur l'infrastructure, qui a été proposée par mon collègue et ami M. Kennedy, et qui, selon moi, profitera sans aucun doute aux gens ici présents aujourd'hui.

Vous avez peut-être déjà répondu à ces questions, mais je vais les poser quand même parce que vous ne les avez peut-être pas abordées encore.

Quand on parle de l'habilitation de sécurité, croyez-vous qu'il devrait y avoir plusieurs niveaux de sécurité ou qu'il devrait y en avoir un seul?

M. Phil Benson: À notre avis, si on veut une habilitation de sécurité, on devrait en avoir seulement une.

M. Barrie Montague: Nous dirions la même chose. Ce serait un cauchemar administratif de contre-vérifier l'habilitation de sécurité d'une personne en fonction de ce que le camion contient pour s'assurer qu'elle est conforme à la loi. Ce serait compliqué pour rien d'avoir à vérifier tout ça sur le bord de la route.

M. Sukh Dhaliwal: Nous discutons souvent avec Phil Benson, et de temps à autre, il vient nous parler de difficultés auxquelles ils font face et de situations dont nous devons être informés. Je suis très heureux de voir d'autres membres de l'organisation aujourd'hui.

J'ai encore des questions sur la formation en sécurité. Est-ce qu'elle devrait être donnée par le privé ou par le public? Si c'est le secteur privé qui s'en occupe, comment serait-elle contrôlée?

M. Louis Laferrière: Nous avons abordé cette question plus tôt. Je vais répéter pour vous ce que j'ai dit sur le sujet.

Nous nous attendons à ce que Transports Canada nous fasse part de ses attentes et de ses lignes directrices. À partir de là, le secteur privé prendra la relève et donnera la formation. Nos relations de travail avec Transports Canada sont extrêmement solides. Vous avez utilisé le terme « privé ». Ce n'est pas vraiment une question qui relève du secteur privé, mais bien une question à laquelle il faut travailler ensemble. On parlerait donc d'efforts conjoints plutôt que d'efforts du privé. Nous privilégierions des efforts conjoints dans ce dossier.

M. Barrie Montague: Selon les exigences actuelles en matière de formation qu'on retrouve dans la réglementation sur les marchandises dangereuses, on exige des transporteurs qu'ils s'assurent que leurs employés savent ce qu'ils font. C'est tout. On y définit certains principes fondamentaux. À notre avis, ce devrait être la même chose pour la formation.

M. Ron Lennox: Assurément, dans le cas d'autres programmes de sécurité qui ont été créés après le 11 septembre, on s'attend toujours à ce que ce soit l'employeur — le transporteur, dans le cas qui nous occupe — qui fournisse la formation à ses employés. Selon nous, le problème n'est pas qu'il faille suivre une formation, mais plutôt que si un employé a déjà été formé, il ne devrait pas avoir à suivre une deuxième ou encore une troisième formation.

M. Sukh Dhaliwal: Nous avons beaucoup parlé d'harmonisation aujourd'hui. À quel point cela pourrait-il être avantageux d'harmoniser des habilitations de sécurité au Canada? Vos membres doivent-ils souvent passer d'un régime de sûreté à l'autre? Les camionneurs doivent-ils obtenir une habilitation de sécurité en matière de transport maritime ou aérien, et si oui, cela touche-t-il une partie importante de vos membres?

M. Phil Benson: Merci, monsieur Dhaliwal.

Il est clair que les camionneurs sont plus touchés que tout autre groupe. Il est tout à fait possible que l'un de nos membres ait à se rendre à l'aéroport le matin, au port l'après-midi, et à traverser la frontière dans la soirée, qu'il transporte des matières dangereuses ou d'autres marchandises.

Ce serait plus simple et plus facile pour tout le monde qui fait de la longue distance d'avoir un guichet unique en matière d'habilitation de sécurité. De plus, si je dois me rendre à cinq comités, à quatorze audiences, et parler à quatorze personnes différentes concernant un modèle de sécurité, pour défendre chaque cas séparément, je perds un temps fou et ça devient plutôt ridicule. Selon moi, ce serait beaucoup mieux de tous s'entendre sur un même modèle; ainsi, si nous modifions un modèle, nous les modifions tous. Cela peut prendre du temps pour les modifier, mais nous pourrions les modifier tous. Si nous gardons quatre ou cinq modèles différents,

ce sera impossible. Comme M. Kennedy l'a souligné, c'est difficile pour un Parlement de superviser cinq ou six modèles différents, mais je sais que vous pourrez en superviser un seul.

• (1705)

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Benson, plus tôt vous avez fait une remarque par rapport à l'application des règlements. Vous avez dit que toutes les provinces n'appliquaient peut-être pas la réglementation de façon équitable partout au Canada et que, dans le cas de certaines provinces, le gouvernement devrait penser à apporter son aide. Je suis d'accord avec vous. Les municipalités nous font la même remarque ainsi que les maires des grandes villes. Même toutes les villes, ou les maires des villes, qui ont des services policiers nous disent que le gouvernement fédéral adopte ou modifie le Code criminel, leur donne plus de responsabilités mais jamais d'argent. C'est la même chose.

Ma question sera simple. Le gouvernement a-t-il avantage à aider les provinces ou les territoires à bonifier leur service d'inspection ou à créer leur propre service d'inspection en ce qui a trait aux matières dangereuses?

[Traduction]

M. Phil Benson: Comme je suis timide, j'hésite toujours à dire aux gouvernements comment dépenser leurs budgets. Comme je l'ai dit plus tôt, ce que nous voulons c'est que la loi soit appliquée. Nous voulons que les normes en matière de sécurité soient respectées. Nous voulons que tous soient traités sur un pied d'égalité à la grandeur du pays et, idéalement, que cela soit fait en réciprocité avec les États-Unis. Comment tout cela sera financé et géré, ce sera à vous de le déterminer. Je ne fais que vous dire ce qui me vient spontanément.

Notre objectif est de faire appliquer la loi, d'obtenir une formation adéquate et d'avoir les outils nécessaires. C'est sûrement un point dont les premiers ministres devront discuter, comme ils semblent toujours le faire. Ce qui compte c'est que si nous voulons la sécurité, quelqu'un devra en assumer le prix. C'est aux gouvernements de s'entendre entre eux sur la façon de gérer tout cela, mais nous voudrions qu'au bout du compte la loi soit appliquée. Comme nous l'avons dit dans notre exposé, nous devons avoir des règles et des règlements. S'ils ne sont pas appliqués, ils deviennent inutiles. J'espère que cela justifiera leur existence.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma dernière question s'adresse à M. Montague. Votre industrie est-elle prête à assumer tous les coûts et les frais liés à la formation? Monsieur Laferrière, cela semble assez clair, de votre côté. Est-ce la même chose en ce qui concerne l'industrie du camionnage?

[Traduction]

M. Barrie Montague: Je ne suis pas sûr que nous voulions continuer à assumer tout cela, mais je crois bien que c'est ce qui va arriver. Nous n'avons pas eu le choix, compte tenu des normes que nous impose le C-TPAT en matière de formation en sécurité. L'industrie a dû l'absorber.

Notre industrie a déjà dû absorber tous les frais rattachés au transport transfrontalier à la suite du 11 septembre. Notre industrie a assumé tous les frais: les retards à la frontière, les frais rattachés aux cartes EXPRES, les coûts de formation, les frais de ceci, les frais de cela — nous avons tout assumé. Nous n'avons pas réussi à récupérer un seul sou de la communauté maritime, pas un sou. Nous avons donc tout absorbé. Étant donné le climat économique, j'ai bien l'impression que nous allons continuer d'absorber ces frais, que ça nous plaise ou non.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci.

J'aurais un commentaire concernant les frais. Si nous offrons une protection supplémentaire à l'industrie et si la responsabilité de Transports Canada ne se limite plus seulement à s'assurer que vous respectez les normes de sécurité relatives au transport de marchandises dangereuses, mais que vous respectez aussi les normes de sûreté relatives à ce type de marchandises, cela ajoutera au fardeau qui incombe déjà au ministère des Transports s'il doit continuer de faire ce qu'il fait déjà. Ce ne sera pas à vous d'en assumer la responsabilité; j'estime que c'est au ministère des Transports qu'il revient de s'assurer que tout se fait dans le respect de la loi telle qu'elle a été établie.

Toutefois je me demande pourquoi nous avons reçu des témoins ici aujourd'hui pour nous parler des habilitations de sécurité en matière de transport — cela vient de nos dirigeants — puisqu'en ce moment même, les personnes qui s'occupent du PSP sont déjà en train de discuter des règlements qui seront mis en application au Canada.

Donc, monsieur Benson, vous avez tort de croire que les autorités canadiennes chargées de la réglementation prendront des décisions concernant les droits de la personne et la protection des renseignements personnels des Canadiens, puisque ce que nous faisons c'est de négocier avec un autre pays afin d'établir des normes relatives aux habilitations de sécurité dans notre pays, et ces normes doivent correspondre aux exigences des Américains. Ce qu'ils exigent de nous ne correspond pas nécessairement à ce que nous ferions normalement pour nos citoyens, si bien qu'un certificat de transport ou un certificat d'habilitation de sécurité exigeant de placer un fardeau indu sur quelqu'un qui traverse la frontière, advenant le cas où cela s'appliquerait à un Canadien à l'intérieur de ce pays, aurait une incidence sur ses droits et libertés en tant que personne. Votre proposition de créer une seule habilitation de sécurité en matière de transport ne se tient pas dans ces conditions.

• (1710)

M. Phil Benson: Si vous voulez bien me laisser m'expliquer. Premièrement, je fais confiance, dans l'ensemble, à la Cour suprême du Canada, et au processus d'appel qui passerait d'abord par la Cour fédérale. Je fais confiance à nos tribunaux. En tant que représentant de la Cour, je me dois de faire confiance à nos tribunaux, et j'espère que c'est aussi le cas de tous les Canadiens. Je fais beaucoup plus confiance à nos tribunaux qu'au département de la Sécurité intérieure.

Et je ne veux pas manquer de respect au département de la Sécurité intérieure. Ils font un travail exemplaire dans la protection de leur pays et de leurs intérêts.

Pour ce qui est du PSP, les habilitations de sécurité en matière de transport ne datent pas d'hier. Des dizaines de milliers de Canadiens en sont actuellement titulaires, qu'il s'agisse de l'une ou l'autre. Nous en avons vérifié des milliers, et le taux de rejet était très peu élevé — moins de 0,011 p. 100.

Pour ce qui est de connaître le rôle du PSP dans tout cela, sachez que nous sommes liés par l'OACI, nous sommes liés par l'ONU en ce qui concerne les matières dangereuses, nous sommes liés par le monde entier. Nous avons des partenaires commerciaux. Nous vivons à l'ère de l'économie mondiale. Depuis le 11 septembre, le monde a changé.

Nous aimerions ne pas avoir besoin de tout ceci. Quand on nous dit carrément...

M. Dennis Bevington: Là n'est pas la question.

M. Phil Benson: J'en arrive à la question.

M. Dennis Bevington: Est-ce qu'il serait pertinent d'avoir une seule habilitation de sécurité qui enfreindrait le droit des travailleurs à la protection de leurs renseignements personnels?

M. Phil Benson: Oui, et j'y arrive.

M. Dennis Bevington: Eh bien, je n'ai que trois minutes.

M. Phil Benson: Je vais être très bref.

Imaginons quelqu'un de la région. Un chauffeur d'UPS faisant partie des Teamsters qui va chercher une cargaison arrivée par avion. Celui-ci doit se conformer à l'entente internationale sur la sécurité du transport aérien. S'il doit traverser la frontière, il doit se soumettre à d'autres règles. S'il va dans un port, il doit respecter les ententes internationales que nous avons au Canada concernant les ports. S'il va dans un aéroport, il doit se soumettre aux normes de l'OACI ou d'autres autorités. En d'autres mots, oui, nous devons nous soumettre aux normes d'autres pays. Mais en bout de ligne, pour ce qui est de la sécurité, des questions, de la façon d'y répondre, de ce que nous faisons, et du processus d'appel par lequel nous passons, grâce à votre protection, monsieur, grâce aux modifications que nous proposons, j'ai beaucoup plus de confiance en tout cela.

Si nous devons le faire, je dois vous faire confiance, monsieur. Je dois faire confiance aux tribunaux. Je dois faire confiance à M. Jean et aux Conservateurs et aux membres du Bloc, et aux Libéraux et aux Néo-démocrates en plus de vous faire confiance à vous. Sinon, à quoi bon?

Au moins, nous pouvons avoir un tant soit peu confiance en ce système. Ce n'est pas le cas pour les autres.

Le président: Sur ce, je passe à Mme Fry.

Vous avez quelques minutes.

L'hon. Hedy Fry: Oh! merci, c'est très bien. C'est un cadeau.

En fait, ma question s'adresse à M. Benson.

Je sais que vous venez de vous pencher sur le sujet, mais j'ai encore des préoccupations. Je suis d'accord avec vous: le monde a changé depuis le 11 septembre. Je suis bien d'accord avec vous pour dire que nous devons fixer et accepter certaines règles extraterritoriales. Cependant, ma préoccupation est la suivante: ne devraient-elles pas être négociées au début, au cas où nous n'arrivons pas à nous entendre sur certains règlements et règles extraterritoriales qui sont sans appel et qui violent notre chartre et nos droits constitutionnels en tant que Canadiens? Évidemment, c'est quelque chose qui aurait dû être négocié par l'Agence des services frontaliers du Canada, et je n'en entends pas parler. J'aimerais avoir l'assurance que c'est important.

Une fois qu'une personne a été dénigrée ou accusée, de sorte qu'elle ne peut pas obtenir d'habilitation de sécurité, il est impossible d'effacer cette tache dans le monde d'aujourd'hui. Cette situation m'inquiète donc réellement, mais, en même temps, je dois accepter qu'il faut faire ou accepter certaines choses. Mais, j'ai encore des préoccupations.

M. Phil Benson: Je suis de votre avis, madame Fry. Nous sommes préoccupés, nous aussi. Nous sommes préoccupés par le fait que la nécessité du commerce signifie qu'avec la carte EXPRES, c'est illégal au Canada — c'est inconstitutionnel — d'uriner volontairement dans un pot pour procéder à un test de dépistage des drogues, à moins d'être un chauffeur qui s'en va aux États-Unis, en vertu d'une règle volontaire. Personne ne s'en préoccupe. Personne ne se préoccupe de tous les différents processus sans appel. Cela dure depuis des années. On a porté atteinte aux droits des travailleurs. On a porté atteinte à nos droits constitutionnels. Au bout du compte, c'est la seule chose que nous avons vue et qui pourrait à tout le moins permettre de corriger la situation dans une certaine mesure.

Je crois également que les députés devraient se pencher sur les questions qu'ils posent. Vous devriez demander une séance d'information sur la sécurité, examiner les questions qu'ils posent, et vous demander si ces questions... Encore une fois, je ne peux pas en parler, parce que c'est une question de sécurité. Nous en avons parlé à huis clos, et nous ne sommes pas censés en parler en public — et je ne le ferai pas parce que je respecte le processus de sécurité. Demandez aux experts en sécurité de vous expliquer pourquoi ils posent toutes ces questions, et décidez si vous pensez qu'ils font bien de le faire eux aussi.

Je partage votre avis. Les politiciens et les gens devraient se tenir debout et se pencher sur ces questions pour déterminer si elles sont absolument requises, et ce que nous pouvons faire à ce chapitre.

Pour ce qui est des gens qui partagent notre avis, les pilotes possèdent des habilitations de sécurité en matière de transport. Ils se rendent à l'aéroport Ronald Reagan. Ils se rendent à Berlin. Ils se rendent à Heathrow. Ils votent partout dans le monde. Le processus est similaire, le bout de papier est similaire. Si c'est suffisant pour piloter un avion, je ne crois pas qu'ils compliqueront la vie des chauffeurs qui conduisent un camion-citerne transportant du chlore de l'autre côté de la frontière.

Mais je crois que c'est très sérieux. C'était une très bonne question; je suis ravi que vous l'ayez posée. C'est quelque chose que les parlementaires devraient examiner, et je vous en remercie.

• (1715)

L'hon. Hedy Fry: J'aimerais également savoir ce que l'OIT fait pour harmoniser certaines de ces choses.

M. Phil Benson: Je siège également à leurs comités.

La sécurité est une grave préoccupation partout dans le monde. Certains gouvernements ont en fait réglé le problème en demandant aux syndicats d'octroyer des habilitations de sécurité, comme les modèles européens. C'est un problème qui persiste. C'est un problème pour nos pairs de Teamsters, aux États-Unis. Il a été soulevé aux réunions auxquelles j'ai participé. La seule chose dont nous sommes certains, c'est que ça empire, et la seule chose dont nous sommes convaincus, c'est que ça continuera d'être appliqué.

Si je peux me permettre, j'aimerais parler des caprices de la carte EXPRES — et je le mentionne pour mes amis du Bloc. Je me souviens d'un dossier sur lequel j'ai travaillé, où la personne s'est vue refuser une carte EXPRES parce qu'elle n'avait pas payé une contravention pour excès de vitesse, mais, en fait, elle l'avait payée et

avait des documents pour le prouver. Pour être bien clair, le problème était la langue française.

Nous nous en sommes mêlés et lui avons obtenu une carte. Mais ce genre d'incident n'arriverait pas au Canada. Aucun Canadien ne devrait avoir à vivre ça. C'est tout simplement inacceptable.

Le président: Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy: Nous avons parlé avec des fonctionnaires du ministère, qui ont confirmé qu'un groupe de travail interministériel s'efforçait d'éliminer les normes répétitives d'habilitation de sécurité, et je me demande si vous participez pleinement aux discussions. On aurait dit qu'elles se déroulaient partout au gouvernement, à l'interne, mais j'en ai eu connaissance dans d'autres organisations. Nous n'avons pas abordé le sujet, et je ne veux pas vous entraîner dans cette voie, mais que diable essayons-nous réellement d'accomplir sur le plan des habilitations de sécurité? Il ne devrait pas y en avoir 1 100 sortes différentes, alors l'idée, c'est qu'elles sont censées répondre, à tout le moins, à la même chose, aux mêmes niveaux de sécurité de base dans chaque ministère fédéral, avec la participation du SCRS et de la GRC de façon soutenue.

Je veux simplement m'assurer que vous êtes au courant et que vous participez à certaines des discussions, que c'est venu à vos oreilles.

M. Ron Lennox: Nous sommes certainement au courant, Monsieur Kennedy, que ces discussions sont en cours. Elles sont en cours depuis plusieurs années déjà.

M. Gerard Kennedy: Ce n'est donc pas nouveau.

M. Ron Lennox: Non, mais malgré cela, on trouve encore de nombreux types différents d'habilitations. J'appuie ce que font ces personnes. Nous serions très heureux d'arriver à un système simplifié, mais je ne suis pas au fait de grandes avancées qui nous permettraient d'en arriver là où nous souhaitons être.

M. Gerard Kennedy: Ça nous a été présenté comme une nouvelle initiative assortie d'un échancier.

M. Phil Benson: Nous avons participé. En notre qualité de premier syndicat en importance dans le secteur canadien des transports, nous sommes le seul organisme qui siège à chaque comité qui se penche sur chaque système de sécurité ayant fait l'objet d'un examen il y a quelques années.

Nous ne sommes pas au courant de ces discussions, et nous ne serions pas mis au courant. Ils veulent garder pour eux les dossiers qu'ils souhaitent faire avancer. Mais d'après des conversations personnelles et privées avec divers bureaucrates et représentants du gouvernement, je sais que des efforts sont clairement déployés pour essayer de tous les harmoniser. Malheureusement, compte tenu de la façon dont les lois sont adoptées, bon nombre d'entre eux se limitent à cinq ans, parce que c'est cinq ans plus tard. Notre argument est fort: essentiellement, dans leur monde, il n'y a pas d'appel. Il doit y avoir une possibilité d'appel. On n'a pas à attendre cinq ans. Je crois qu'ils se penchent sur la question. Nous avons eu des échos positifs à certains égards, et je répète que nous ne sommes pas toujours tout à fait contents.

• (1720)

Le président: Je remercie nos invités d'avoir comparu aujourd'hui. Évidemment, nous avons beaucoup de pistes de réflexion dans l'avenir immédiat.

Pour les membres du comité, le mardi 3 mars nous accueillerons Nav Canada, qui nous parlera de ses services de circulation aéroportuaire, comme il a été convenu par le Sous-comité. Jeudi, nous accueillerons d'autres témoins. Si vous songez à apporter des amendements ou que vous en préparez, nous aimerions les recevoir

afin de les transmettre aux services juridiques, qui s'assureront que tout est en ordre.

Passez un bon week-end. Merci, tout le monde.

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.