



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 051 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 1^{er} mars 2011

Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 1^{er} mars 2011

• (1540)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue à cette 51^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté le mercredi 6 octobre 2010, nous étudions le projet de loi C-511, Loi concernant la communication des renseignements sur les véhicules automobiles et modifiant la Loi sur la sécurité automobile (amélioration de la sécurité publique).

Aujourd'hui, nous allons d'abord entendre un témoin, puis nous procéderons à l'étude article par article du projet de loi. Le comité devra prendre une décision.

Je tiens à vous informer que je devrai partir à 17 h 30. J'ai d'autres engagements. Si le comité décide de poursuivre ses travaux, cela devra se faire avec l'accord du vice-président.

Monsieur Volpe, soyez le bienvenu.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous mes collègues.

Je suis heureux de pouvoir vous entretenir du projet de loi C-511. Je vous prie de m'excuser; je dois laisser mes yeux s'habituer à la lumière. Je suis aveuglé.

Monsieur le président, je tiens à remercier tous mes collègues de l'attention qu'ils ont accordée au projet de loi C-511. Si vous voulez bien faire preuve de patience, je vais exposer quelques-uns des principaux aspects. Je sais que vous connaissez tous le projet de loi et la dynamique qui l'entoure. Si vous le voulez bien, je vais prendre un moment pour répéter certaines conclusions. Il y a eu des changements au sein du comité depuis que le projet de loi a été présenté pour la première fois.

Chers collègues, sachez que cela fait maintenant 14 mois que les problèmes liés à la sécurité automobile ont été rapportés à l'étranger. Ces incidents, qui concernent une compagnie en particulier, sont d'abord survenus en Europe, puis aux États-Unis. Aux États-Unis, à la suite des plaintes des consommateurs et des problèmes liés à la sécurité du produit, plutôt qu'à la qualité, le Congrès américain a tenu des audiences avec la NHTSA, l'équivalent de Transports Canada aux États-Unis, pour entendre le président de la compagnie en question. C'était la première fois qu'une compagnie d'une telle envergure, soit le plus important fabricant automobile au monde, comparait devant un comité afin d'expliquer les raisons pour lesquelles ses produits causaient autant de problèmes aux consommateurs, c'est-à-dire les usagers et les propriétaires d'automobile.

Les principales questions qui ont ressorti de cette audience se rapportaient à la responsabilité des fabricants de mettre sur le marché un produit qui soit sécuritaire pour les utilisateurs et tous ceux avec qui ils partagent la route. Parallèlement, Transports Canada menait

des discussions, des négociations et des enquêtes avec la même compagnie. Au départ, plusieurs ministres étaient derrière les consommateurs, mais ils se sont tranquillement ravisés pour appuyer le fabricant automobile et, enfin, toute l'industrie.

Vous vous rappellerez que notre comité a convoqué les représentants canadiens de ce constructeur. Jusqu'à maintenant, j'avais évité de mentionner le nom de la compagnie pour ne pas que les gens croient que ce projet de loi la visait directement. Comme vous le savez, il s'agit de Toyota. Les représentants de Toyota ont donc témoigné et ont fait valoir des arguments semblables à ceux qui ont été présentés aux États-Unis. D'après eux, ce n'était pas vraiment une question de sécurité du produit. On a évoqué des problèmes de qualité à la source et une possible erreur du conducteur.

Plusieurs d'entre vous se rappelleront que nous avons eu des échanges assez dynamiques avec les représentants de Toyota. Certains députés voulaient qu'on accorde aux Canadiens un traitement semblable à celui que les Américains avaient réussi à négocier, en sachant qu'il était très inhabituel que le Congrès convoque à une audience des représentants d'une compagnie étrangère, surtout une qui domine le marché.

Plusieurs mesures ont été prises à la suite de ces audiences.

• (1545)

Pour calmer les autorités, Toyota s'est vu infliger la plus importante amende jamais vue pour une compagnie d'une telle envergure. Le constructeur d'automobiles a dû déboursier les sommes de 16 et 26 millions de dollars, ce qui sous-entendait qu'il reconnaissait sa culpabilité.

Ce n'est pas ce que visait le comité. Le comité voulait simplement s'assurer que les produits mis sur le marché par la compagnie, ou par toute autre compagnie, respectent les normes et les attentes des consommateurs et de tous ceux qui partagent la route avec eux.

Toyota a continué de se dérober devant la nécessité de collaborer comme elle l'a fait aux États-Unis, même si les Américains sont allés plus loin et ont dit: « Afin que nous puissions prendre des décisions justes et équitables à l'égard d'une entreprise d'envergure mondiale, nous devons avoir accès à des renseignements provenant de sources internationales. Les automobiles peuvent varier d'un marché à l'autre, mais essentiellement, il s'agit de la même voiture. » Toyota a indiqué qu'il se peut qu'elles soient identiques, mais que ce n'est pas la même voiture.

Je pense que tout le monde a convenu que sur les plans de l'ingénierie et de la conception des structures, les éléments essentiels de la voiture étaient les mêmes et que toutes les décisions relatives à ces aspects étaient prises au bureau principal. C'est donc l'argument qu'ont fait valoir les Américains, lors des audiences du Congrès. Ils ont dit: « Pour être en mesure de prendre ces décisions, vous devez recueillir de l'information partout dans le monde. Nous voulons la même chose. Nous devons tenir quelqu'un pour responsable. »

Le comité, avec divers degrés de satisfaction, a obtenu l'information de Toyota. Je précise « avec divers degrés de satisfaction », parce qu'il s'avère que certains membres étaient moins satisfaits que d'autres. Je dois ajouter que, malgré toutes les dénégations de la compagnie, ceux qui ont insisté pour obtenir l'information ont eu raison de le faire, quand on sait que la semaine dernière, la compagnie a rappelé près de 140 000 véhicules, à quelques milliers près, au Canada.

Le comité a obtenu l'information auprès d'enquêteurs indépendants de Transports Canada. On a soulevé plusieurs préoccupations dans tous les cas.

Tout d'abord, le concept de « défaut relatif à la sécurité » n'était pas défini explicitement dans la loi actuelle, même si des décisions des tribunaux avaient déjà établi ce qui constituait un défaut relatif à la sécurité dans le cas d'une automobile.

Deuxièmement, le ministre, c'est-à-dire le ministère, n'avait pas le pouvoir de prendre des mesures, même si la Loi sur la sécurité automobile prévoit qu'on peut intenter des poursuites criminelles s'il y a une raison valable de le faire. On n'a jamais eu recours à cette disposition en partie parce qu'elle est trop extrême. Il fallait ajouter une autre disposition. Le ministre, pour le compte du ministère, n'intervenait pas car, en vertu de la loi, il ne pouvait rien faire d'autre que d'intenter des poursuites criminelles.

Troisièmement, il était impossible de rendre une décision judiciaire et objective en raison du manque de données pertinentes et internationales.

Enfin, étant donné qu'on ignorait si les problèmes étaient liés à la conception structurale des véhicules ou à une défaillance électronique, la solution immédiate était d'installer un système de priorité des freins sur les véhicules munis d'un système de contrôle électronique de l'accélérateur.

● (1550)

Je vous rappelle que les États-Unis sont allés plus loin que nous. Ils ont demandé à la NASA de mener une enquête à savoir si une défaillance électronique ou un défaut de conception était en cause. Elle a conclu qu'il y avait des problèmes au niveau de la conception structurale et non pas de l'électronique.

Ce sont donc les quatre principaux problèmes. Je sais que le président veut que je m'arrête ici, mais si vous me le permettez, j'aimerais brièvement repasser les quatre mesures.

Le projet de loi C-511 vise quatre objectifs: définir le concept de « défaut relatif à la sécurité »; autoriser le ministre à prendre des

règlements afin d'ordonner un rappel; permettre au ministre de recueillir de l'information provenant de partout dans le monde et ainsi obliger une compagnie internationale à communiquer, chaque trimestre, des rapports et des renseignements; et enfin, installer un système de priorité des freins sur les véhicules munis d'un système de contrôle électronique de l'accélérateur.

Ce n'est pas une mesure partisane. Il s'agit de veiller à la sécurité publique sur les routes en autorisant un organisme de réglementation à assurer la conformité des véhicules automobiles.

Voilà. Monsieur le président, chers collègues, je tiens à vous remercier de votre patience.

Le président: Merci, monsieur Volpe.

Y a-t-il des questions?

Comme il n'y en a pas, je vous remercie beaucoup.

Conformément au paragraphe 75(1) du Règlement, l'étude de l'article 1 est reportée.

(L'article 1 est réservé)

Le président: Nous allons maintenant passer à l'article 2. Nous sommes saisis d'un amendement, l'amendement G-1.

Monsieur Jean.

(Article 2 — Règlements)

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, je tiens à informer tous les membres du comité et le public en général qu'après en avoir discuté avec MM. Volpe et McCallum, nous avons convenu qu'il nous faudra un certain temps. Je sais que nous devons terminer pour 17 h 30, mais je dirais que la plupart des propositions de M. Volpe ont déjà en quelque sorte été approuvées par le gouvernement. Certaines sont plus controversées, mais je crois que nous pourrions nous entendre assez rapidement.

Tout d'abord, monsieur le président, nous proposons d'intégrer la Loi sur les mesures proactives et la responsabilité en cas de défaut à la Loi sur la sécurité automobile. Ces amendements feraient donc partie de la loi.

En ce qui concerne l'article 2...

Ne s'agit-il pas de l'amendement L-1? Veuillez m'excuser, monsieur le président.

Le président: Nous sommes saisis de l'amendement G-1 à l'article 2.

M. Brian Jean: Merci.

Je pense que mon amendement se passe d'explication: « Que le projet de loi C-511 soit modifié par suppression de l'article 2 et de l'intertitre le précédant ». C'est suffisamment explicite. Je vais vous donner la raison dans un instant. Mais à moins qu'il y ait des questions...

Le président: Étant donné que l'amendement a été présenté, je dois vous dire qu'il est irrecevable. Si je peux donner un conseil au comité, si on veut se pencher sur l'amendement G-6... Il ne peut pas être proposé tant que l'article 2 n'est pas entièrement supprimé.

Monsieur Jean.

• (1555)

M. Brian Jean: Monsieur le président, j'aimerais apporter une précision. Il s'agit de l'amendement G-2.

Le président: On parle ici de l'amendement G-1.

M. Brian Jean: L'amendement G-1?

Je suis désolé, monsieur le président.

Le président: Nous sommes à l'article 2. En fait, on demande de supprimer l'article. Vous ne pouvez pas le supprimer, mais vous pouvez le rejeter. C'est la procédure.

M. Brian Jean: Pourquoi? Il va au-delà de la portée du projet de loi? Est-ce le cas?

Le président: C'est le principe du projet de loi.

Tout amendement visant à supprimer un article complet est jugé irrecevable. Vous pouvez donc rejeter l'article dans sa forme actuelle.

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

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: J'aurais une question à vous poser, au greffier et à vous, monsieur le président, qui pourrait peut-être faciliter les choses.

Je ne veux pas présumer de ce que veut faire le secrétaire parlementaire concernant cet article ou un autre amendement, mais si son intention est de réinsérer ce même amendement plus loin dans le projet de loi, il pourrait le modifier en proposant de déplacer l'article 2 à l'endroit où il le désire.

Un tel amendement serait-il jugé recevable, monsieur le président?

Le président: Non; lorsqu'on veut éliminer un article complet, on doit le rejeter et non pas le modifier en disant qu'on veut le supprimer.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Si vous me le permettez, je vais m'expliquer.

Je suis désolée, monsieur le président. J'ai fait le tour du projet de loi et j'aimerais...

Mes concitoyens vous sont reconnaissants pour la semaine dernière, monsieur Volpe, quand je suis resté en ville pour essayer de régler cette question particulière du projet de loi C-511.

D'après ce que je comprends, si l'article 2 est rejeté, nous pouvons intégrer la Loi sur l'application de mesures proactives et la responsabilité en cas de défaut ou peu importe ce qu'a proposé M. Volpe à la Loi sur la sécurité automobile, puis recourir aux dispositions d'exécution de cette loi. Est-ce exact?

Par conséquent, ce que nous devons faire, c'est voter contre cet article en vue de le rejeter.

Le président: Par contre, ce que j'essaie de dire au comité, c'est que si on ne veut pas que l'article reste tel quel parce que l'amendement est irrecevable, on devra rejeter l'article complet. Quant à savoir si on traitera de cette question plus loin dans le projet de loi, ce n'est pas à moi de me prononcer sur un article ou un amendement qui n'a pas été présenté...

M. Brian Jean: Je pense que nous comprenons, monsieur le président, la nécessité de rejeter l'article en question pour pouvoir

utiliser les dispositions d'exécution de la Loi sur la sécurité automobile.

Merci.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Non, en fait, cela vient de répondre à ma question.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): J'aimerais simplement savoir si l'amendement sera jugé recevable lorsque nous voudrions réinsérer ce même article un peu plus loin dans le projet de loi.

Comment peut-on voter de façon raisonnable si cela n'est pas clair?

Le président: Ce que j'ai dit au comité, c'est que l'amendement G-6, qui introduit le nouvel article 6.1, peut seulement être proposé si l'article 2 est rejeté.

L'hon. John McCallum: D'accord. Cela signifie qu'on pourra le proposer lorsque l'article 2 sera rejeté.

Le président: C'est exact.

L'hon. John McCallum: D'accord.

Je pense que c'est clair.

Le président: Très bien.

Y a-t-il d'autres commentaires?

(L'article 2 est rejeté.)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, pour ce qui est de l'intertitre qui précède cet article, allons-nous y revenir à la fin de l'étude article par article?

Oui: le greffier acquiesce.

Merci.

Le président: Je l'avais déjà dit.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

(Article 3 — *Restriction*)

Le président: Nous sommes maintenant saisis du deuxième amendement du gouvernement.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

L'amendement se rapporte à l'article 17. Évidemment, l'article 17 ne fait pas partie du projet de loi C-511. Toutefois, pour que ce soit plus clair, selon cet amendement, commet une infraction toute personne morale qui contrevient aux dispositions de la présente loi et de tous les règlements pris en vertu de cette loi.

Monsieur le président, le libellé actuel ne fait pas mention des règlements pris en vertu de la loi. Nous voulons donc que le gouvernement modifie cet article afin d'en tenir compte. Nous voulons clarifier les choses et, évidemment, nous assurer qu'une fois que les règlements sont publiés, les dispositions d'exécution s'appliquent également.

• (1600)

Le président: L'amendement est recevable.

Je vais maintenant vous céder la parole.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Cela nous convient.

Le président: Oui? Très bien.

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

(L'article 3 modifié est adopté.)

(Article 4)

Le président: Nous débattons du troisième amendement du gouvernement.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je suis désolé, mais mes aide-mémoire habituels ne m'aident pas beaucoup à m'y retrouver, alors je vais devoir m'arranger...

L'hon. Joseph Volpe: Puis-je vous aider?

M. Brian Jean: Oui, monsieur Volpe, je serais très heureux que vous proposiez l'amendement.

L'hon. Joseph Volpe: J'ai les notes du CPM à la place.

M. Brian Jean: Je vous remercie.

L'hon. Joseph Volpe: Je pense, monsieur le président, que vous trouverez que ce que le secrétaire parlementaire voudrait faire et ce à quoi nous voulons peut-être réfléchir au sujet de cet amendement, quand la question de l'article 2 aura été réglée, plus tard... On peut seulement s'occuper de la réglementation lorsque l'autorité est établie, et ce ne sera pas fait avant que la question de l'article 2 soit réglée.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Ce n'est pas ce que j'ai cru comprendre, monsieur le président, mais comme je l'ai dit, je suis désolé. J'ai quelques difficultés à comprendre l'amendement G-3. Je crois qu'il exige une certaine conformité en ce qui concerne les défauts relatifs à la sécurité, mais je...

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Dans la première partie, on supprime tout simplement l'article sur le système de priorité des freins, et nous avons un amendement à proposer pour cet amendement. Je ne suis pas certain quand il sera prêt. Nous voulons modifier cet article, mais pas l'éliminer.

Le président: D'accord. Je vais partir du principe que l'amendement G-3 a été présenté et dire au comité que si l'amendement G-3 est adopté, l'amendement L-1 ne peut être proposé.

Y a-t-il des observations?

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Nous nous opposons au retrait pur et simple de cet article sur le système de priorité des freins, mais nous avons une autre formulation à proposer, que le gouvernement pourrait approuver.

Je ne sais pas si nous pouvons la présenter maintenant. On peut dire que c'est un amendement à leur amendement, je suppose.

Le président: Encore une fois, nous devons surtout savoir si le secrétaire parlementaire est disposé à accepter un amendement favorable à son amendement. Nous devons examiner cela avant de pouvoir décider si l'amendement L-1 peut être proposé ou non. Si l'amendement G-3 est adopté dans sa forme actuelle, l'amendement L-1 ne peut pas être proposé.

M. Brian Jean: Monsieur le président, pourrions-nous faire une pause de cinq minutes?

Le président: Je pense que ce serait approprié, simplement pour obtenir des éclaircissements sur cet amendement, si cela vous convient.

M. Brian Jean: Absolument.

Le président: Nous allons nous arrêter cinq minutes, mais pas plus.

•

_____ (Pause) _____

•

• (1605)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, nous avons eu une discussion entre les parties, et j'aimerais entendre l'amendement que propose M. McCallum sur cette question, si possible.

Le président: Il le demande, et vous pouvez le faire.

L'hon. John McCallum: Merci.

Il porte sur la partie du projet de loi qui se trouve à la page 3, aux lignes 9 à 15, concernant le système de priorité des freins, que l'amendement du gouvernement a simplement retiré.

Nous proposons de retirer la disposition du projet de loi qui prévoit que:

a.1) dans le cas d'un véhicule muni d'un système de contrôle électronique de l'accélérateur, installation d'un système de priorité des freins;

Et de la remplacer par:

Le gouverneur en conseil élabore un projet de règlement concernant les systèmes de priorité des freins pour les catégories réglementaires de véhicules munis d'un système de contrôle électronique de l'accélérateur, dans les 280 jours suivant la date d'entrée en vigueur aux États-Unis de telles exigences.

Nous pourrions ainsi traiter de la question relative à la priorité des freins non pas dans la loi, mais dans la réglementation, et accorder le temps nécessaire en fonction des mesures prises aux États-Unis. Je crois que c'est une solution raisonnable.

• (1610)

Le président: Avant de vous donner la parole, j'aimerais demander à M. McCallum, si c'est possible, de le lire encore une fois pour l'interprétation et pour que tout le monde comprenne.

L'hon. John McCallum: Avec plaisir.

Le gouverneur en conseil élabore un projet de règlement concernant les systèmes de priorité des freins pour les catégories réglementaires de véhicules munis d'un système de contrôle électronique de l'accélérateur, dans les 280 jours suivant la date d'entrée en vigueur aux États-Unis de telles exigences.

M. Brian Jean: L'entrée en vigueur d'un règlement aux États-Unis?

L'hon. John McCallum: Je présume.

L'hon. Joseph Volpe: Ce serait américain, quel que soit le système américain...

L'hon. John McCallum: Ce pourrait être les deux.

M. Brian Jean: Je comprends. Cela convient dans les deux cas.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, en prévision de votre décision de déclarer mon amendement, l'amendement du gouvernement, irrecevable...

• (1615)

Le président: Il ne sera pas irrecevable. Ce que je vais proposer, en fonction de l'intervention qu'a faite M. McCallum tout à l'heure, c'est que M. McCallum place son amendement un peu plus loin dans l'ordre du jour, afin que nous puissions régler cette question concernant votre amendement, puis l'ajouter sous l'article 6.1, je crois, dans la partie qui traite de la réglementation.

D'accord? Donc, nous allons passer à l'amendement n° 3 du gouvernement.

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

(L'article 4 modifié est adopté.)

(Article 5)

Le président: Pour l'article 5, nous avons l'amendement n° 4 du gouvernement.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Oui, monsieur le président.

Vous remarquerez que certains changements sont assez simples dans la version anglaise, et je pense que vous avez tous reçu une copie en français et en anglais. Vous remarquerez en particulier que les modifications à cet article visent à en élargir la portée pour qu'elle soit appropriée. C'est pourquoi, par exemple, on précise qu'il s'agit de tous les véhicules et on d'ajoute les véhicules ou le matériel qui ont été importés au Canada. Il élargit donc la catégorie. Je pense que ce sont tout simplement des éléments que les premiers rédacteurs ont oublié d'inclure, par inadvertance.

Cela comprend donc non seulement les véhicules fabriqués au Canada, mais aussi la grande majorité, sinon presque tous les véhicules qui circulent sur les routes du Canada. C'est donc l'amendement a).

Et l'amendement b)(2)...

Le président: Je n'ai qu'un amendement.

M. Brian Jean: C'est l'amendement G-5, n'est-ce pas? Non, c'est l'amendement G-4, partie b).

Le président: C'est l'article 5, l'amendement G-4, et il y a deux parties.

M. Brian Jean: Excusez-moi, monsieur le président. Je vais recommencer.

On remplacerait les mots « selon les modalités réglementaires » par « conformément au règlement », pour que ce soit uniforme. Cela donnerait plus de latitude en ce qui a trait à un pouvoir plus général de réglementation. C'est la partie a). Nous ajouterions, à la partie b):

(4.1) L'entreprise qui donne l'avis prend des mesures correctives à l'égard du défaut relatif à la sécurité.

C'est pour préciser qui est responsable de remédier au problème, pour plus de certitude dans le projet de loi.

Le président: Y a-t-il des observations?

L'hon. Joseph Volpe: Nous le considérons comme un amendement favorable.

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

(L'article 5 modifié est adopté.)

(Article 6)

Le président: Pour l'article 6, nous avons l'amendement G-5.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, c'est l'amendement dont j'ai parlé tout à l'heure quand j'ai cru que nous parlions de l'amendement G-5, mais c'était l'article 5. Il remplacerait les lignes 10 à 12, à la page 5, inclurait le mot « any » dans la version anglaise et viserait également les véhicules importés. On parle également d'un éventuel défaut relatif à la sécurité, et pas nécessairement seulement d'un défaut relatif à la sécurité.

À la partie b) de l'amendement, on modifie par substitution les lignes 15 à 39, à la page 5. Cette partie porte sur un processus, y compris le processus de décision provisoire que toute partie ayant un intérêt légitime peut présenter au ministre et à l'entreprise sur la question.

Ensuite, le paragraphe 10.2(3) porte sur ce qui se passe après réception de l'avis.

Enfin, monsieur le président, le paragraphe 10.2(4) indique:

(4) Elle rapporte au ministre ses conclusions, ainsi que les résultats de ses études, essais, recherches et évaluations...

Au paragraphe 10.2(5), on indique que le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant ce qui est spécifié dans le paragraphe 10.2(5).

Le paragraphe 10.2(6) indique:

(6) Il est entendu que si l'entreprise conclut que des matériels présentent un défaut relatif à la sécurité, elle doit se conformer aux exigences visées à l'article 10.

Le président: L'amendement est recevable.

Y a-t-il des observations?

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: La partie a), qui remplace les lignes 10 à 12 de la page 5, ne nous pose aucun problème, puisqu'elle renforce la disposition, mais nous voudrions proposer une autre formulation pour la deuxième partie.

Le président: Je tiens à aviser le comité que nous avons un sous-amendement favorable à l'amendement de M. Jean. Je vais demander à M. McCallum de le lire lentement à l'intention des interprètes, et peut-être même une autre fois, si nécessaire.

• (1620)

L'hon. John McCallum: D'accord.

L'amendement du gouvernement propose de remplacer les lignes 15 à 39, mais l'amendement libéral remplacerait les lignes 23 à 39. Nous conserverions le paragraphe (2) proposé initialement, et après la ligne 23, nous ajouterions ce qui suit... Je n'ai que quelques exemplaires de la version anglaise seulement. Je ne peux pas les distribuer.

Au lieu du paragraphe (4) proposé par le gouvernement, nous aurions le paragraphe (3), qui se lirait comme suit... Je suis à la ligne 23, où l'on pourrait lire:

(3) Après avoir reçu avis d'une décision provisoire concernant un défaut relatif à la sécurité, l'entreprise communique au ministre, dans le délai précisé par celui-ci, les constatations des recherches, essais, études et évaluations qu'elle a menés, sa décision quant à la présence du défaut relatif à la sécurité ainsi que les mesures qu'elle prend pour corriger ce défaut, et elle publie le résumé de ces constatations et conclusions dans la *Gazette du Canada*.

À la suite de ce nouveau paragraphe (3), nous aurions un paragraphe (4), qui se lirait comme suit:

(4) Si le ministre estime insatisfaisantes les constatations ou les mesures prévues que l'entreprise lui a communiquées en application du paragraphe (3), il peut lui ordonner de prendre les mesures qu'il juge indiquées dans l'intérêt de la sécurité publique.

Nous éliminerions les paragraphes (2), (3) et (4) de l'amendement du gouvernement, et nous aurions le paragraphe (3) proposé et le nouveau paragraphe (4), que je viens tout juste de vous lire. Nous conserverions les nouveaux paragraphes (5) et (6) proposés par le gouvernement.

Le président: Je suis sûr que les députés voudront que vous les répétiez. Vous proposez beaucoup de modifications, et je ne veux pas que les députés se prononcent sans être certains d'avoir reçu toute l'information nécessaire.

Monsieur Paillé.

[Français]

M. Daniel Paillé (Hochelaga, BQ): Monsieur le président, je n'étais pas ici pour prendre la parole trop souvent, mais je veux simplement indiquer une chose à M. McCallum. En parlementaire aussi respectueux qu'il est, il aurait dû, d'autant plus qu'il aspire à revenir au gouvernement, avoir les versions française et anglaise.

Vous modifiez l'amendement de but en blanc. Il est déjà compliqué pour nos collègues de vous suivre puisqu'ils n'ont pas le texte et en plus il est rédigé seulement en anglais. Je n'ai aucune idée des arrangements que vous avez faits avec mon collègue que je remplace. Nous sommes probablement favorables à ce que vous proposez. Cependant, vous devriez avoir l'honneur et la gentillesse de présenter vos amendements dans les deux langues. Vous ne devriez pas avoir le culot de le faire uniquement en anglais. Vous n'êtes pas nouveau ici, monsieur McCallum. Votre expérience et votre longévité devraient témoigner de votre élégance. Merci.

[Traduction]

Le président: Je vais donner la parole à tout le monde, mais je tiens à informer M. Paillé qu'un député a le droit de présenter un amendement dans la langue officielle de son choix.

Monsieur McCallum.

[Français]

L'hon. John McCallum: Même si j'ai le droit de procéder ainsi, je pense que M. Paillé soulève un bon point, et je m'en souviendrai à l'avenir. Le problème est que nous venons d'écrire ces amendements il y a peut-être deux heures, après de longues discussions. Toutefois, la prochaine fois j'essaierai de présenter les amendements dans les deux langues.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

• (1625)

M. Brian Jean: Je ne parle pas aussi bien français que M. McCallum; en fait, mon français est probablement pire que la plupart des habitants de ce pays, mais je tiens à vous dire que je suis membre du comité depuis cinq ans, et que nous avons une longue tradition voulant que nous n'acceptions jamais quelque chose qui n'est pas traduit dans les deux langues officielles. C'est en raison d'une promesse faite à M. Laframboise il y a un certain temps, et c'est ce que nous faisons depuis.

Le président: Je crois bien que lorsqu'on fait des modifications à la dernière minute, c'est un peu difficile d'obtenir rapidement la traduction dans les deux langues. Nous lisons lentement afin que nos interprètes puissent suivre. C'est pourquoi j'ai demandé à M. McCallum de les présenter de nouveau, aussitôt que M. Volpe aura terminé.

M. McCallum propose un sous-amendement à l'amendement G-5 du gouvernement.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: À la page 5 du projet de loi, nous conservons le paragraphe 10.2(2) proposé et nous ajoutons les nouveaux paragraphes 10.2(3), (4), (5) et (6), que je vais vous lire.

(3) Après avoir reçu avis d'une décision provisoire concernant un défaut relatif à la sécurité, l'entreprise communique au ministre, dans le délai précisé par celui-ci, les constatations des recherches, essais, études et évaluations qu'elle a menés, sa décision quant à la présence du défaut relatif à la sécurité ainsi que les mesures qu'elle prend pour corriger ce défaut, et elle publie le résumé de ces constatations et conclusions dans la *Gazette du Canada*.

(4) Si le ministre estime insatisfaisantes les constatations ou les mesures prévues que l'entreprise lui a communiquées en application du paragraphe (3), il peut lui ordonner de prendre les mesures qu'il juge indiquées dans l'intérêt de la sécurité publique.

Les paragraphes 10.2(5) et 10.2(6) sont les mêmes que dans l'amendement du gouvernement.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Pour que ce soit clair, en fait, la partie a) de G-5 est correcte, ainsi que la partie b) jusqu'au paragraphe (2) inclusivement.

L'hon. John McCallum: Non. Nous retirons les paragraphes (2) et (3) de l'amendement du gouvernement et nous les remplaçons par les deux paragraphes qui existent déjà dans le projet de loi. Je crois que cela ne change pas grand chose.

M. Brian Jean: Moi de même. Je voulais seulement être sûr.

L'hon. John McCallum: Donc, dans l'amendement G-5, nous éliminons les nouveaux paragraphes proposés 10.2(2), (3) et (4) et nous présentons nos propres nouveaux paragraphes 10.2(3) et (4). Ensuite, nous conservons les nouveaux paragraphes 10.2(5) et (6) proposés.

M. Brian Jean: Je comprends.

Le président: Y a-t-il des observations?

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Je ne sais pas si cela pourrait être utile, mais certains d'entre nous en ont parlé. Je peux faire un résumé de deux minutes de... Non? D'accord.

(Le sous-amendement est adopté.) [Voir le *Procès-verbal*]

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

(L'article 6 modifié est adopté.)

Le président: Passons maintenant au nouvel article 6.1 et à l'amendement G-6.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Tout le monde a eu l'occasion d'examiner cet amendement. Il est assez long. Il porte sur la communication et l'examen des renseignements, les exigences et l'examen périodique des règlements.

Je crois qu'il apporte de l'uniformité au processus de réglementation pour cette mesure législative. Plus précisément, il supprime l'exigence de temps liée à la prise de règlement, comme la directive du Cabinet de simplifier la réglementation qui est en vigueur actuellement. Je crois qu'une période de 18 à 24 mois est raisonnable et permet de mener à bien le processus de réglementation. De plus, en vertu de la loi habilitante, le gouverneur en conseil n'est pas obligé de prendre des règlements, mais est invité à le faire. C'est pourquoi cet amendement est libellé de cette façon.

On retire les mots « qui fabrique des matériels », afin de définir le mot « entreprise » ailleurs dans le projet de loi. C'est pour assurer l'uniformité du texte, afin de donner une définition plus large du mot « entreprise » ailleurs dans la LSA.

On remplace également les mots « mauvais fonctionnement » par une meilleure définition, soit « un prétendu défaut relatif à la sécurité », ce qui cadre mieux avec le projet de loi présenté par M. Volpe.

•(1630)

Le président: L'amendement est recevable; je vais donc vous laisser en débattre.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: À titre de précision, ce que le gouvernement propose, c'est la réinsertion plus loin dans le projet de loi C-511 initial de l'article 2 qui a été rejeté...

[Français]

Ce que je comprends, c'est que le gouvernement nous présente une proposition pour insérer à nouveau l'article 2 que nous avons rejeté il y a quelques minutes à la fin du projet de loi du projet de loi C-511.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Et également pour aligner le projet de loi sur la LSA.

Et monsieur Volpe, s'il n'y a pas assez de place pour vous de l'autre côté, nous en avons amplement de ce côté-ci. Je tenais simplement à vous inviter.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

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

[Français]

L'hon. Joseph Volpe: Il me fait des offres. C'est vraiment sérieux.

[Traduction]

Le président: Merci.

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

Le président: Nous allons maintenant revenir à l'intervention précédente de M. McCallum et je lui demanderais, comme il s'agit d'un nouvel article, s'il a un numéro pour celui-ci.

L'hon. John McCallum: Article 6.2.

Le président: D'accord. Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: C'est l'amendement que j'ai lu tout à l'heure concernant le système de priorité des freins. Je l'ai lu à deux reprises; il est simplement placé à un endroit différent dans le projet de loi. Voulez-vous que je le lise encore une fois? Non? D'accord.

Le président: On considérera donc qu'il s'agit du nouvel article 6.2.

(L'amendement est adopté.)

Le président: Nous passons à l'article 7.

Monsieur Jean, l'amendement G-7.

M. Brian Jean: Oui, monsieur le président. Merci.

Nous recommandons que les lignes 9 et 10 soient remplacées par ce qui suit: « d'un défaut relatif à la sécurité, et en prendre des copies ou ».

Monsieur le président, cet amendement se justifie du fait qu'il faut supprimer le renvoi au paragraphe 10(1), car la définition des défauts relatifs à la sécurité se trouve désormais à l'article 2 à la suite de nos propositions et amendements précédents.

Le président: L'amendement est recevable.

(L'amendement est adopté.)

(L'article 7 modifié est adopté.)

Le président: Nous passons maintenant à un nouvel article, l'article 8.

Monsieur Jean, l'amendement G-8.

•(1635)

M. Brian Jean: Monsieur le président, d'après l'équipe juridique qui a travaillé sur ce projet de loi, il convient d'apporter des modifications de la sorte si l'on veut que les règlements pris en application de ce projet de loi, comme de n'importe quel autre, puissent résister à une contestation juridique. Je propose donc l'amendement G-8 qui vise l'ajout du libellé que vous avez sous les yeux, après la ligne 10 de la page 6, relativement à une infraction commise par une personne morale ou un individu.

Le président: La présidence est d'avis que cet amendement est irrecevable, car il vise à modifier un article d'une loi existante qui n'est pas explicitement modifiée par le projet de loi.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord et je conteste votre décision à cet égard.

Le président: Cela ne peut pas faire l'objet d'un débat. La décision de la présidence a été contestée. Je laisse la parole à mon collègue.

M. Chad Mariage (greffier à la procédure): La question est la suivante: la décision de la présidence doit-elle être maintenue?

L'hon. Joseph Volpe: Puis-je demander une précision? Je ne veux pas savoir si...

Le président: Il ne peut pas y avoir de débat.

L'hon. Joseph Volpe: Non, je ne veux pas de débat. Je demande seulement une explication.

Le président: La contestation n'est pas sujette à débat. La décision de la présidence a été contestée.

(La décision de la présidence est annulée par 11 voix contre aucune.)

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Quelle est la question?

Le président: Il semblerait donc que l'amendement soit recevable. Je vous permets maintenant d'en débattre.

[Français]

M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Mme Gallant n'a pas entendu son nom au cours du vote par appel nominal.

[Traduction]

Le président: Le vote a été exprimé. La décision de la présidence a été annulée. Nous poursuivons.

[Français]

M. Royal Galipeau: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Vous pouvez maintenant débattre de l'amendement G-8.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Je pense que c'est le seul amendement dont je ne comprends pas l'objectif. Je me demande si M. Jean ne pourrait pas nous expliquer brièvement quel est le but visé.

M. Brian Jean: J'aimerais bien qu'un juriste puisse vous l'expliquer. Je vais essayer de faire de mon mieux. D'après ce que j'ai pu comprendre de la justification fournie par l'équipe juridique, cet amendement vise à s'assurer que les règlements pris en application du projet de loi C-511 soient pris en compte de telle sorte que le tout puisse résister à une contestation juridique. C'est pour cette raison que ces modifications sont recommandées. C'est ce que je comprends. Je ne sais pas si je pourrais vous l'expliquer plus clairement.

(L'amendement est adopté) [Voir le procès-verbal]

Le président: Le titre abrégé est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il au président de faire rapport à la Chambre du projet de loi modifié?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi modifié pour l'usage de la Chambre à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons interrompre la séance quelques minutes, le temps de nous réorganiser en prévision de la seconde partie de notre ordre du jour où nous allons examiner des motions présentées par des membres du comité.

• _____ (Pause) _____

•

• (1640)

Le président: Nous sommes de retour.

Nous en sommes à la seconde portion de notre ordre du jour. Nous allons traiter des motions reçues par la présidence. Nous en avons quatre, toutes proposées par M. McCallum.

Comme à l'habitude, nous vous présentons les motions dans l'ordre où nous les avons reçues. M. McCallum, je crois que votre première motion propose une étude sur l'examen des services de transport ferroviaire.

• (1645)

L'hon. John McCallum: Merci, monsieur le président.

Deux de mes motions concernent des études. Je sais que nous avons déjà un bon nombre d'études en cours, alors je n'ai pas indiqué d'échéancier. Je crois donc qu'il s'agit d'une question de priorités et qu'il faudra, le moment venu, comparer ces propositions-ci avec celles déjà sur la table. Pour l'instant, il s'agit seulement de s'entendre sur le fait que nous souhaitons procéder à une étude.

La première motion touche l'examen des services de transport ferroviaire. J'estime qu'il s'agit d'une question importante. Le gouvernement semble dire que le rapport sera présenté sous peu, mais on a l'impression qu'il ne viendra jamais. Il est possible que nous le recevions dès demain, mais je crois tout de même qu'il s'agit d'un bon sujet d'étude pour notre comité.

Le président: Dans sa motion, M. McCallum propose que le comité lance une étude sur l'examen des services de transport ferroviaire et présente un rapport de ses conclusions à la Chambre des communes.

Vous pouvez maintenant formuler vos observations.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je me réjouis de constater que les libéraux commencent à s'intéresser à l'examen du transport ferroviaire et à toutes ces questions qui ont un impact sur les Canadiens.

Je m'attends bien sûr à ce que les députés du Bloc m'appuient entièrement à ce sujet, car notre gouvernement s'intéresse de près à tout ce qui se passe dans l'industrie ferroviaire, comme vous le savez.

Nous n'allons certes pas nous opposer à cette motion. Nous croyons qu'elle est formidable. Nous devons bien sûr attendre la traduction. Il semblerait que cette étape ne soit pas terminée. Comme vous l'avez indiqué, il n'y a pas d'échéancier pour cette étude, car nous attendons toujours que le gouvernement nous présente le rapport lorsque la traduction sera terminée. Il semblerait que ce soit pour très bientôt. Nous sommes assurément tout à fait en faveur d'une étude une fois que le rapport sera soumis.

Le président: Un commentaire, monsieur McCallum?

L'hon. John McCallum: Je suis heureux que le parti ministériel appuie ma motion. Pour ce qui est de la traduction, je dirais simplement que je ne crois pas qu'il s'agisse d'un rapport particulièrement long et que l'on accuse déjà plus de deux mois de retard. Je me demande donc s'il n'y a pas d'autres motifs que la traduction, mais ce ne serait que pures spéculations de ma part.

Je me réjouis de votre soutien à ma motion.

(La motion est adoptée.) [Voir le Procès-verbal]

Le président: Monsieur McCallum, parlez-nous de votre deuxième motion, datée du 11 février.

L'hon. John McCallum: Nous demandons une étude sur les stratégies concernant le dossier de la porte continentale Ontario-Québec et de la porte d'entrée de l'Atlantique. Nous indiquons les noms de deux ministres que nous souhaiterions convoquer comme témoins.

Selon de nombreuses sources, il y aurait de l'incertitude, voire de l'inquiétude concernant l'ensemble des stratégies touchant les portes d'entrée, à l'exception de celle du Pacifique. Dans ce dernier cas, tout semble bien se dérouler, tout au moins comparativement aux stratégies touchant l'Ontario, le Québec et l'Atlantique. Nous pensons donc qu'il serait bon de réaliser une étude à ce sujet.

Le président: Nous avons entendu la motion proposée par M. McCallum. Y a-t-il des commentaires?

Oui, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je crois qu'il s'agit d'une autre initiative d'importance pour le gouvernement et surtout pour l'industrie par rapport aux activités qui ont cours sur le fleuve Saint-Laurent et dans l'Est du Canada.

Nous sommes également heureux de voir les libéraux s'intéresser à ces questions et nous appuyons donc cette motion. Je me réjouis à la perspective de réaliser cette étude en espérant que de nombreux témoins pourront y contribuer.

Le président: La parole est à M. Watson.

M. Jeff Watson: Je ne sais pas ce que mon collègue vise exactement avec cette motion. Est-ce que cela pourrait inclure des discussions au sujet du nouveau poste frontalier proposé entre Windsor et Détroit? Allons-nous examiner des questions semblables?

À notre point de vue, c'est l'un des éléments clés pour définir les intentions du gouvernement dans ce corridor, mais je ne sais pas exactement ce qu'il a à l'esprit. Pourrait-il nous donner une idée des objectifs visés par sa motion? Je ne suis pas contre. J'aimerais simplement mieux savoir où mon collègue veut en venir.

L'hon. John McCallum: Eh bien, ma troisième motion vise justement à obtenir de l'information au sujet de ces dossiers. Je pense qu'à partir du moment où nous obtiendrons cette information, nous serons mieux en mesure de définir avec précision le contenu de l'étude proposée ici. Je dirais effectivement que le nouveau poste frontalier en question pourrait en faire partie.

•(1650)

M. Jeff Watson: On propose d'entreprendre une étude dont l'orientation ne pourra être déterminée qu'une fois certains documents obtenus. C'est comme si les deux motions avaient été inversées. Pourquoi ne pas obtenir d'abord l'information voulue et revenir ensuite à la charge avec cette motion?

Quoi qu'il en soit, je ne voudrais pas trop insister sur...

Le président: La motion propose que le comité lance une étude sur le progrès du développement des stratégies concernant le dossier de la porte continentale Ontario-Québec et de la porte d'entrée de l'Atlantique, et que la liste de témoins comprenne, sans s'y limiter, l'honorable Chuck Strahl, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités; l'honorable Keith Ashfield, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique et ministre de la

Porte d'entrée de l'Atlantique et que le comité présente un rapport de ses conclusions à la Chambre des communes.

(La motion est adoptée.)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Est-ce que notre greffier pourrait nous indiquer combien nous avons d'études en cours? Devrions-nous présenter une motion visant à étudier le nombre d'études que nous menons? Peut-être devrions-nous simplement étudier les études dont nous faisons l'étude...

Le président: Merci, monsieur Jean. Je vais trouver ces renseignements et vous les communiquer dès que cela me conviendra.

Nous avons une troisième motion de M. McCallum, datée du 14 février.

L'hon. John McCallum: Cette motion-ci ne propose pas d'étude. On demande simplement au gouvernement de nous fournir, dans un délai de sept jours civils, des documents sur les deux stratégies relatives aux portes ainsi que sur l'étude de faisabilité pour un service ferroviaire voyageurs entre Toronto et Peterborough.

Le président: Des commentaires?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: En sa qualité d'ancien ministre, M. McCallum comprendra bien qu'un délai de sept jours représente un lourd fardeau pour le ministère. J'appuie la motion. Je proposerais simplement que l'on accorde un délai plus raisonnable pour la production des documents demandés. À moins qu'un délai ait déjà été fixé à ce sujet, je dirais qu'une période de 21 jours conviendrait.

Dans le cas du Secrétariat de la Porte de l'Atlantique, il y aurait peut-être quelques préoccupations relatives à la protection des renseignements personnels, notamment. Je ne suis pas tout à fait sûr. Il m'apparaît simplement qu'il est particulièrement exigeant d'imposer un délai de sept jours à compter d'aujourd'hui, compte tenu de tout ce qui est en cause, et je me demandais si vous étiez disposé à modifier votre motion pour qu'elle indique 21 jours.

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Compte tenu du bel esprit de coopération qui semble régner aujourd'hui, nous sommes prêts à faire un compromis. Disons donc 14 jours, soit à mi-chemin entre 7 et 21.

M. Brian Jean: Parfait.

Le président: La motion a été modifiée de manière à accorder un délai de 14 jours civils.

Nous allons d'abord mettre l'amendement aux voix.

(L'amendement est adopté.)

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: Nous n'avons aucune autre question à régler.

Monsieur Gaudet, tout va bien?

[Français]

M. Roger Gaudet: C'est très bien.

[Traduction]

Le président: Merci.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>