



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 074 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 3 octobre 2017

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 3 octobre 2017

• (1530)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est ouverte.

Nous sommes réunis pour étudier, conformément à l'ordre de renvoi du lundi 19 juin 2017, le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

J'ai un texte que j'ai été invitée à vous lire afin que tous comprennent exactement comment se déroulera cette séance. J'aimerais faire quelques observations à l'intention des membres du Comité sur la procédure suivie par les comités lorsqu'ils font l'étude article par article d'un projet de loi.

Comme le nom l'indique, il s'agit d'étudier tous les articles dans l'ordre où ils figurent dans le projet de loi. Je passerai successivement d'un article à l'autre, et chacun fera l'objet d'un débat et d'un vote. Si un article est visé par un amendement, j'inviterai le membre qui a proposé l'amendement à l'expliquer. L'amendement sera ensuite débattu et, lorsque tous les membres qui le souhaitent seront intervenus, il sera mis aux voix. Les amendements seront étudiés dans l'ordre où ils figurent dans la trousse qui a été remise à chaque membre par la greffière. S'il y a des amendements corrélatifs, ils seront mis aux voix ensemble.

Les amendements, outre qu'ils doivent être rédigés correctement du point de vue juridique, doivent aussi être recevables sur le plan procédural. La présidence peut être appelée à déclarer un amendement irrecevable s'il va à l'encontre du principe du projet de loi ou au-delà de sa portée, tous deux approuvés par la Chambre à l'étape de la deuxième lecture, ou s'il attente à une prérogative financière de la Couronne.

Si vous souhaitez qu'un article du projet de loi soit carrément supprimé, il faut alors voter contre au moment de la mise aux voix, plutôt que de présenter un amendement pour le supprimer.

Comme ce sera une première expérience pour la plupart des nouveaux membres, je prendrai le temps qu'il faut pour leur permettre de bien suivre la procédure. Si, au cours de la séance, le Comité décide de ne pas mettre un article aux voix, il pourra être mis de côté, puis être repris par la suite. Un numéro, qui figure dans le coin supérieur droit, a été attribué à chaque amendement, indiquant quel parti en est l'auteur. Un amendement n'a pas besoin d'un second motionnaire. Une fois qu'un amendement a été proposé, il ne peut être retiré que par consentement unanime.

Au cours du débat sur un amendement, les membres peuvent proposer des sous-amendements. Un sous-amendement n'a pas besoin de l'appui du premier motionnaire. Un seul sous-amendement

est examiné à la fois et il ne peut être modifié. Lorsqu'un sous-amendement a été proposé, il est mis aux voix avant que d'autres sous-amendements puissent être proposés ou que le Comité reprenne la délibération sur l'amendement initial et le mette aux voix. Une fois que chaque article aura fait l'objet d'un vote, le Comité votera sur le titre abrégé et le projet de loi lui-même. Si des amendements ont été adoptés, il pourra aussi devoir ordonner la réimpression du projet de loi afin que la Chambre ait le texte définitif à l'étape du rapport.

En dernier lieu, le Comité devra donner à la présidence l'ordre de faire rapport à la Chambre du projet de loi. Le rapport ne contient que le texte des amendements adoptés, ainsi que la mention des articles supprimés, s'il en est.

Je remercie les membres de leur attention et je souhaite à tous une étude article par article fructueuse du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

Conformément à l'article 75(1) du Règlement, l'étude de l'article 1, qui est le titre abrégé, est réservée.

J'ouvre la discussion d'aujourd'hui en mettant en délibération l'article 2.

Monsieur Chong.

• (1535)

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Oui. J'invoque le Règlement, madame la présidente, pour soulever un problème plutôt mineur. Je me demande si, à l'avenir, nous ne pourrions pas tenir nos réunions aux heures qui nous sont normalement fixées, soit entre 15 h 30 et 17 h 30 le mardi et le jeudi, et, si les circonstances nous obligent à nous réunir en dehors de ces heures, que nous en soyons avertis, de préférence une semaine environ à l'avance, pour que nous puissions planifier notre emploi du temps. Je n'ai été mis au courant qu'hier après-midi de la présente réunion, ce qui a entraîné un surcroît de travail à mon bureau pour assurer la permanence et tenir mes autres engagements.

Je lance donc la proposition, qui devrait, me semble-t-il, être favorablement accueillie par mes collègues, de tenir nos réunions aux heures régulières qui ont été fixées, soit de 15 h 30 à 17 h 30 le mardi et le jeudi. Si des circonstances exceptionnelles nous obligent à nous réunir en dehors de ces heures, ça va, mais je demanderais alors que nous en soyons avertis une semaine environ à l'avance pour que nous puissions aménager notre emploi du temps en conséquence.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Chong.

Il y a un autre point que je voulais mentionner. Si le Comité y consent, nous pouvons regrouper les articles qui ne font pas l'objet d'un amendement. Cependant, si un membre veut dire quelque chose au sujet de l'un de ces articles, pour que son intervention figure dans le compte rendu, je lui prie de me le signaler. C'est une façon de faire tout à fait acceptable si vous souhaitez faire consigner vos commentaires sur certains articles particuliers dans le compte rendu.

Monsieur Lobb.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Madame la présidente, la greffière pourrait-elle nous dire dès maintenant combien des amendements il a jugé irrecevables parce qu'ils ne se rapportent pas directement au projet de loi.

S'il y en a, je suppose que vous nous en informerez avant que nous les abordions, de manière à ne pas perdre de temps à débattre les amendements que vous déclarerez irrecevables. Est-ce exact?

La présidente: Dès le début.

M. Ben Lobb: D'accord. Merci.

La présidente: Ce n'est pas un problème.

Tout au long du processus, nous avons bénéficié d'une remarquable coopération de tous les membres des différents partis. J'espère que cet esprit de coopération se maintiendra, de façon à pouvoir éventuellement mener à bien notre étude beaucoup plus tôt que certains d'entre nous le prévoyaient.

Passons maintenant à l'étude du projet de loi.

Les articles 2 à 8 inclusivement sont-ils adoptés?

(Les articles 2 à 8 inclusivement sont adoptés.)

(Article 9)

La présidente: Il y a un amendement du Parti conservateur.

Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Madame la présidente, je n'ai pas l'intention de consacrer beaucoup de temps à expliquer le bien-fondé des amendements que nous avons présentés. Il est certain que presque tous ceux qui se trouvent à cette table ont entendu la totalité des témoignages de nos témoins. Je dirais simplement que cet amendement reprend la recommandation faite par François Tougas.

Est-il nécessaire que je lise l'amendement pour le compte rendu? Je me contenterai de dire que cette recommandation se justifiait par le fait que le projet de loi C-49 ne prévoyait pas une divulgation suffisante, ni aux clients, ni à l'Office, ni au ministre. Par conséquent, ce témoin proposait de réviser en les simplifiant les dispositions relatives aux données sur le rendement du projet de loi C-49.

La présidente: Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement proposé par Mme Block?

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

Mme Kelly Block: Madame la présidente, je voudrais présenter un amendement à l'article 9. Je propose que le projet de loi C-49, à l'article 9, soit modifié par adjonction, après la ligne 37, page 4, de ce qui suit:

(4.1) Le ministre nomme, dans les trois ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet de son application et présente, dans un délai d'un an à compter du début de l'examen ou tel délai plus long autorisé par la Chambre des communes, un rapport au Parlement où sont consignées, entre autres, ses recommandations, s'il y a lieu, quant aux modifications qui seraient souhaitables.

•(1540)

La présidente: Il semble que l'amendement proposé par Mme Block est irrecevable, puisqu'il touche à la prérogative financière de la Couronne.

Je demanderai au greffier législatif s'il a quelque chose à ajouter.

M. Olivier Champagne (greffier législatif, Chambre des communes): La nomination d'une ou de plusieurs personnes suppose normalement la rémunération de leurs services, et c'est la raison de cette décision.

La présidente: Merci.

La parole est à vous, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): J'ai une question au sujet de la procédure, madame la présidente.

Lorsque des amendements nous sont présentés de façon impromptue, pourrions-nous nous assurer que la traduction en ait une copie avant que nous puissions en disposer? Le libellé que j'ai sous les yeux, qui arrive après la traduction, ne correspond pas tout à fait à au texte initial et cela prend un petit bout de temps pour comparer les deux textes.

[Traduction]

La présidente: Voudriez-vous que nous y revenions.

M. Robert Aubin: Non, ça va.

La présidente: Cela vous va? D'accord.

(L'article 9 est adopté.)

La présidente: Les articles 10, 11 et 12 ne sont visés par aucun amendement.

(Les articles 10 à 12 inclusivement sont adoptés avec dissidence.)

(Article 13)

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, nous proposons de modifier l'article 13 par substitution, aux lignes 8 et 9, page 6, de ce qui suit:

but d'exercer ses attributions relatives à une affaire dont il est saisi en application d'une loi fédérale. Malgré le paragraphe 51(4)

Ce point a été soulevé par l'un de nos témoins, qui estimait que cette question avait une grande importance pour la poursuite des activités de son entreprise.

La présidente: Y a-t-il d'autres observations?

Allez-y, monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Je suppose que les grands esprits se ressemblent, puisque j'ai un amendement similaire à présenter. Je voudrais le retirer...

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Je m'excuse de vous interrompre. Je cherche seulement à éviter un malentendu. Je pense que vous êtes en train de parler de deux différents amendements.

Kelly, auriez-vous la gentillesse de nous redire de quel amendement il s'agit? Je ne sais pas trop lequel de vos amendements proposés nous discutons.

Mme Kelly Block: Bien sûr. C'est l'article 13, aux lignes 8 et 9, en page 6.

La présidente: C'est l'amendement CPC-2.

Mme Kelly Block: Oui.

M. Gagan Sikand: Vous avez raison. Mes excuses.

La présidente: Madame Block, avez-vous d'autres observations à faire sur CPC-2?

Mme Kelly Block: Le témoin nous en a expliqué le bien-fondé. Il était d'avis que l'Office des transports du Canada devait être habilité à utiliser ces données pour s'acquitter de toutes ses responsabilités, puisque l'efficacité des prises de décision est renforcée par la capacité d'obtenir et d'analyser des renseignements détaillés sur tous les aspects du rendement des chemins de fer et du système.

(L'amendement est rejeté.)

La présidente: Madame Block, vous avez l'amendement CPC-3.

Si l'amendement CPC-3 est adopté, l'amendement LIB-1 ne peut être présenté. Je crois que c'est cette raison qui a amené M. Sikand à proposer de le retirer.

M. Gagan Sikand: Comme je le disais, les grands esprits se ressemblent.

Puisque nous avons entendu les témoins et que Mme Block en a déjà fait état, je souhaite retirer ma motion.

La présidente: D'accord. Merci.

Mme Kelly Block: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de fournir d'autres justifications.

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

(L'article 13 modifié est adopté.)

(Article 14)

• (1545)

La présidente: Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, si vous le permettez, je laisserai à mon collègue M. Chong le soin de faire valoir d'autres points à ce sujet.

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, j'ai présenté certains de ces amendements parce que je me préoccupe du fait que le projet de loi, dans son libellé actuel, permettrait au ministre d'approuver une coentreprise dont les effets sur la concurrence n'aurait pas fait l'objet d'un examen approfondi. Je suis d'avis que cela aurait pour résultat de diminuer la concurrence au Canada et d'affaiblir la capacité du Bureau de la concurrence d'assurer une économie concurrentielle au Canada.

En adoptant ces amendements, nous ferions en sorte que le commissaire de la concurrence aurait un rôle beaucoup plus important à jouer dans l'approbation des coentreprises, comme il le faisait auparavant quand il a refusé certains trajets proposés par des transporteurs afin d'assurer aux Canadiens les meilleurs prix possibles pour leurs déplacements.

L'amendement proposé vise — et nous n'examinons que cet amendement pour le moment...

La présidente: Il s'agit de l'amendement CPC-4.

L'hon. Michael Chong: ... est de veiller à ce que le commissaire de la concurrence lance le processus afin que l'on mène un examen adéquat et complet et que l'on confie à l'autorité indépendante d'application des règlements du Bureau de la concurrence le soin de décider si la création de l'entente en question sert l'intérêt public.

La présidente: Merci, monsieur Chong.

Pourrions-nous demander aux fonctionnaires de commenter l'amendement CPC-4?

Mme Helena Borges (sous-ministre déléguée, ministère des Transports): Le projet de loi vise à ce que le ministre des Transports détermine si la création d'une entente de coentreprise sert l'intérêt public. Pour cela, on demandera au commissaire de la concurrence d'évaluer les répercussions que cette entente aurait sur la concurrence. Cette évaluation du commissaire porterait principalement sur les aspects concurrentiels. Il remettrait ensuite un rapport au ministre qui disposerait, pour prendre sa décision définitive, d'une évaluation complète des répercussions de l'entente proposée sur la concurrence et sur l'intérêt public.

La présidente: Avez-vous d'autres commentaires au sujet de cet amendement?

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

À moins que les fonctionnaires me disent que je suis dans l'erreur, il me semble que, avant le projet de loi C-49, le commissaire de la concurrence pouvait, à lui seul, bloquer une entente. Alors, j'ai l'impression que, même si j'étais d'accord avec tous les amendements proposés par mes collègues conservateurs — et j'avoue que la trouvaille est intéressante —, au bout du compte, le fait est que le ministre peut encore passer outre la recommandation. Le commissaire n'aura donc plus les moyens de bloquer une entente qui, à son avis, serait dommageable à la concurrence.

Simplement pour être certain que je comprends bien la procédure — puisque c'est la première fois que je fais ce type d'exercice —, je pourrais donc soutenir chacune des mesures conservatrices mais, à la fin, voter contre l'article 14 parce que, selon moi et selon nous, il donne des pouvoirs déraisonnables au ministre et qu'il en enlève au commissaire de la concurrence.

Est-ce que ma lecture est la bonne quant à la procédure?

[Traduction]

La présidente: Oui, tout à fait. Vous pouvez faire cela. Vous pouvez voter en faveur de chacun de ces amendements, puis voter contre tout l'article 14.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Madame la présidente, en ce qui concerne les discussions que nous tenons sur ces articles, je n'aime pas l'esprit qui se développe dans la salle quand nous restons assis là sans parler. Je préférerais que ceux qui s'opposent à la motion présentent leurs raisons et peut-être même des données problématiques qui auraient influé sur les premiers amendements proposés.

Quant à cet amendement, j'hésite à l'appuyer à cause de l'intérêt public. Je sais qu'il est à la base de la proposition, mais je trouve que la raison politique de cette proposition est logique. Il ne me semble pas que l'organisme de réglementation sur la concurrence soit bien placé pour juger de l'intérêt du public. Je trouve que nous avons là une décision politique.

C'est pourquoi je vais voter contre l'amendement proposé. Je trouve que parfois, nous nous devons d'expliquer nos raisons et non de rester silencieux.

•(1550)

La présidente: Monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, que cet amendement soit adopté ou non, je tiens à soulever une observation. Il est vraiment crucial de comprendre que le Canada a adopté des lois sur la concurrence qui sont parmi les meilleures au monde. Il a commencé à le faire il y a environ 100 ans en édictant sa législation contre les coalitions — si je me souviens bien —, qu'il a modernisée au cours de ces dernières décennies en adoptant la Loi sur la concurrence.

Le Bureau de la concurrence, son commissaire et leurs tribunaux sont considérés comme des organes de réglementation de classe mondiale. Grâce à eux, notre économie est très concurrentielle. Les conditions imposées à Air Canada et à United Airlines en 2011 le prouvent clairement.

À mon avis, ce projet de loi affaiblit notre législation sur la concurrence. Il permet au ministre, je vous le dirai franchement, de déroger à un système qui, selon moi, sert l'intérêt public. Le public a intérêt à ce qu'un bureau indépendant se charge d'appliquer la loi sur la concurrence. Ce projet de loi accorde moins de choix aux consommateurs et hausse les prix que doivent payer les voyageurs.

Voilà pourquoi j'ai proposé ces amendements. Je ne veux pas reténir ces débats plus longtemps, mais je tiens à souligner que nous avons ici un écart important de la loi sur la concurrence qui, à mon avis, est une législation de classe mondiale. Ce projet de loi affaiblira un bureau et un tribunal de classe mondiale.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

S'il n'y a pas d'autres commentaires sur l'amendement CPC-4, je vais demander le vote.

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

La présidente: Nous passons à l'amendement CPC-5.

L'hon. Michael Chong: En quelques mots, cet amendement exigerait simplement que le commissaire rende public un sommaire que, selon le libellé actuel du projet de loi, il ne serait pas tenu de divulguer. Cet amendement est très simple et vise à assurer la transparence et l'ouverture du gouvernement. À mon avis, nous avons intérêt à divulguer le plus de choses possible au public. Cet amendement exige aussi que le ministre rende sa décision publique. C'est un amendement très simple.

La présidente: Les représentants du ministère voudraient-ils se prononcer sur l'amendement CPC-5?

Mme Helena Borges: En fait, l'intention du projet de loi C-49 est d'agir de façon aussi transparente que possible. Toutefois, nous ne voudrions pas que des renseignements confidentiels se glissent dans ces divulgations. Les dispositions sur la protection des renseignements personnels abondent dans cette loi. Bien que la loi n'exige pas la divulgation des rapports, nous ne nous y opposons pas. Nous demandons simplement que l'on protège consciencieusement les renseignements personnels en publiant un rapport, parce que certains renseignements ne doivent pas entrer dans le domaine public.

La présidente: M. Fraser a la parole, puis nous reviendrons à M. Chong.

M. Sean Fraser: Si je ne m'abuse, on voit là trois amendements consécutifs qui ont trait à cette même question de transparence. J'appuie ces mesures. Je reconnais parfaitement que certains renseignements confidentiels risquent d'être divulgués et que les participants du domaine commercial ont de bonnes raisons de

vouloir en protéger la confidentialité. Y aurait-il moyen d'accroître la transparence tout en protégeant les renseignements commerciaux confidentiels?

L'hon. Michael Chong: Est-ce que je sens venir un sous-amendement?

Des voix: Oh, oh!

M. Sean Fraser: Je n'ai pas préparé de libellé. Je demande simplement que nous propositions un sous-amendement.

Mme Helena Borges: Puis-je répondre à cela?

La présidente: Oui, voyons ce qu'en pensent les fonctionnaires.

Mme Helena Borges: Oui, je crois que nous pourrions ajouter quelques lignes dans les amendements proposés au sujet de... Il y aurait deux ou trois choses. Dans le premier amendement, on ne vise qu'à divulguer l'information si l'entente de coentreprise est acceptée. C'est primordial. Si l'entente est rejetée, l'information ne sera pas divulguée. On l'aura examinée, mais l'entente n'aura pas lieu. Il serait très utile que nous ajoutions cela à la fin de l'amendement. Donc le libellé deviendrait « un sommaire public des conclusions du rapport qui ne comporte aucun renseignement confidentiel ».

•(1555)

M. Sean Fraser: Je n'aime pas le fait que nous n'ayons pas cela dans les deux langues officielles.

[*Français*]

L'hon. Michael Chong: Si vous proposez un amendement en anglais, la traduction va...

[*Traduction*]

M. Sean Fraser: J'allais demander que nous mettions cela de côté. Nous pourrions peut-être faire une courte pause à un moment donné pendant laquelle nous rédigerions ce libellé. Je ne l'ai pas devant moi maintenant. Je ne pense pas qu'il nous faudrait beaucoup de temps, mais pour ne pas retarder les procédures, nous pourrions réexaminer ce sous-amendement une fois que nous en aurons rédigé le libellé.

La présidente: D'accord. Remettons donc l'amendement CPC-5 à plus tard.

(L'amendement est réservé)

La présidente: Passons donc à l'amendement CPC-6.

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, cet amendement propose que l'on rende aussi publiques les décisions prises à ce sujet. Si mes collègues d'en face s'opposent également à cet amendement, nous pourrions le réserver. Pendant les votes, qui ne vont pas tarder, nous pourrions rédiger un libellé qui convient.

M. Sean Fraser: Nous avons les mêmes préoccupations face aux amendements CPC-6 et CPC-7.

La présidente: Alors réservons l'article 14. Nous y reviendrons quand nos membres distingués du Comité auront trouvé les mots qui conviennent.

(L'article 14 est réservé)

La présidente: Il n'y a pas d'amendements pour les articles 15 à 18.

(Les articles 15 à 18 sont adoptés)

(Article 19)

La présidente: Monsieur Aubin, voulez-vous présenter votre amendement, je vous prie?

[Français]

M. Robert Aubin: Ce ne sera pas long, madame la présidente, j'y arrive.

[Traduction]

La présidente: Ne hâtons pas le processus. Nous avons toujours beaucoup de paperasse à brasser.

[Français]

M. Robert Aubin: S'agit-il bien de l'amendement NDP-1?

[Traduction]

La présidente: Oui monsieur.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Mon argument justificatif est très simple.

Le projet de loi C-49 contient une proposition qui, à mon avis, n'en est pas vraiment une. C'est plutôt une solution permettant de gagner du temps. À quelle fin? Nous pourrions en discuter longtemps.

En ce qui concerne la charte des droits des passagers aériens, le Canada n'a pas à réinventer la roue puisque ce type de charte existe bel et bien. De nombreux témoins nous ont parlé de façon très positive de la charte européenne, entre autres.

L'ensemble des propositions contenues dans cet amendement vise à inclure dans la loi les principaux droits dont les passagers pourraient se prévaloir en cas de problème. Le NPD n'est pas tout à fait insensible à l'approche libérale, selon laquelle il faut traiter l'ensemble de l'oeuvre par réglementation parce que, lorsque les conditions changent, c'est plus facile de modifier un règlement qu'une loi. De plus, nous sommes sensibles à certains détails, comme le montant des amendes.

Toutefois, en matière de droits, il me semble que les problèmes sont connus depuis longtemps et qu'il est possible d'appliquer l'équivalent de ce que propose la charte européenne, par exemple. D'ailleurs, c'est ce qui est proposé dans le texte de l'amendement. Il s'agit d'une proposition concrète sur laquelle j'invite mes collègues à se pencher et à l'égard de laquelle prendre position.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Aubin.

Nous allons écouter les observations des fonctionnaires, puis nous passerons la parole à M. Iacono.

Mme Helena Borges: Le projet de loi prévoit que l'on décrive dans les règlements les détails des mesures de dédommagement ou de toutes autres mesures. Nous appuyons cette disposition, parce qu'elle permet que l'on mène des consultations adéquates sur les différents éléments prévus dans la loi. Si nous les insérons dans le projet de loi, nous n'aurons pas le temps de consulter les Canadiens sur les aspects importants des dédommagements ou des obligations de diligence envers les passagers qu'ils désirent conserver.

Si une modification du système nous obligeait à apporter des changements, il serait plus rapide de le faire dans le système réglementaire que d'amender un projet de loi ou de revenir juste pour amender un article du projet de loi.

C'est pourquoi pour des dispositions aussi détaillées que celles que nous avons devant nous, nous avons avantage à passer par le processus de réglementation. Comme le ministre Garneau l'a assuré

quand il s'est présenté devant le Comité, nous avons la ferme intention de faire progresser ce dossier pour que ce système soit en vigueur en 2018.

• (1600)

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je comprends. Il s'agit d'une différence de point de vue fondamentale.

La grande majorité des témoins que nous avons entendus, à l'exception des représentants d'une ou deux compagnies aériennes majeures, était d'avis qu'on ne devait pas réinventer la roue puisque la charte existait déjà.

Utilise-t-on tout ce processus de consultation pour en arriver à quelque chose qui existe déjà et qui semble faire consensus dans le but de répondre à la pression de quelques compagnies aériennes? La question se pose. Or, il me semble que l'on pourrait d'ores et déjà trancher la question et offrir aux citoyens canadiens, dès la sanction royale accordée au projet de loi, non pas une consultation, mais bien une véritable charte des passagers. Cela leur a été promis par plusieurs partis et à plusieurs reprises, même lors de la campagne électorale.

Je pense que le temps est venu d'adopter une charte des droits des passagers aériens.

[Traduction]

La présidente: Tout à fait.

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Madame la présidente, j'ajouterais aux observations du ministre que d'autres administrations, comme celles de l'Union européenne et des États-Unis, ont reconnu la nécessité d'aborder cette question de droits des passagers aériens avec souplesse. Ces deux gouvernements en ont inclus les détails dans leurs règlements et non dans la loi.

La présidente: Y a-t-il autre chose sur NDP-1?

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

(L'article 19 est adopté)

La présidente: Il n'y a pas d'amendement pour les articles 20, 21 et 22.

(Les articles 20, 21 et 22 sont adoptés)

(Article 23)

La présidente: Nous avons l'amendement CPC-8.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, cet amendement porte sur le niveau de service. Plusieurs témoins ont exprimé leurs préoccupations au sujet du libellé du projet de loi C-49.

Il y a dans ce projet de loi un ajout aux dispositions sur le niveau de service qui exige que l'Office rejette une plainte s'il est convaincu que la compagnie ferroviaire a fourni le niveau de service le plus élevé qu'il soit raisonnable de donner dans les circonstances. Les témoins ont affirmé que malheureusement, cette disposition ne précise pas les preuves que les expéditeurs doivent fournir pour que leurs plaintes sur le niveau de service soient reçues.

Si l'intention de ce projet de loi est de prévoir qu'à moins d'avoir fourni le niveau de service le plus élevé qu'il soit raisonnable de le faire dans les circonstances, la compagnie ferroviaire sera accusée de ne pas avoir respecté ses obligations, alors il faudrait amender le nouveau paragraphe pour qu'il indique cela clairement. Voilà l'objectif de cet amendement, madame la présidente.

La présidente: Merci, madame Block.

Le ministère a-t-il une observation à ce sujet?

Mme Helena Borges: À notre avis, le libellé du projet de loi réalise déjà l'objectif de cet amendement. Il précise que l'expéditeur a le droit de recevoir le niveau de service le plus élevé possible. Nous n'avons pas vraiment besoin d'ajouter une phrase qui répète cela. Il mentionne aussi les facteurs dont l'Office devrait tenir compte pour déterminer ce niveau de service. Nous pensons donc que le projet de loi accomplit déjà l'objectif de cet amendement.

La présidente: Quelqu'un voudrait-il ajouter un commentaire à ce sujet?

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: J'ai une question quant à la formulation en français, que je n'arrive pas à bien saisir. Selon l'amendement, le paragraphe 116(1.2) proposé énoncerait ceci: « L'Office ne décide que la compagnie s'acquitte de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114 que s'il est [...] ». La règle en français est que si on utilise le mot « ne », il doit être suivi de « pas », donc « ne décide pas », mais ce n'est pas le sens de l'amendement, si je comprends bien.

Serait-il juste de dire: « L'Office décide que la compagnie s'acquittera de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114 que s'il est [...] », ce qui serait suivi de la série de conditions qu'on veut faire disparaître? Il me semble que le libellé en français, tel qu'il est présenté, n'a pas de sens.

• (1605)

[Traduction]

La présidente: Vous avez une observation à faire?

[Français]

M. Olivier Champagne: Je ne suis pas rédacteur législatif ni grammairien, mais je sais que ce « ne » s'appelle le « ne » explétif et qu'il est facultatif. C'est une question d'ordre cosmétique, stylistique. Ce ne serait pas impossible de l'enlever, j'imagine, mais je ne crois pas que ce soit un problème en soi.

M. Robert Aubin: Je voudrais seulement savoir si j'ai bien saisi l'esprit de l'amendement.

M. Olivier Champagne: Oui, absolument.

M. Robert Aubin: La compagnie s'acquitte donc de ses obligations, nonobstant les conditions qu'on veut retirer. S'agit-il bien de l'esprit de l'amendement?

M. Olivier Champagne: Oui, c'est ce que je comprends personnellement, mais le ministère pourrait peut-être le confirmer.

Mme Helena Borges: J'aimerais demander à mon collègue avocat de répondre à votre question.

Me Alain Langlois (avocat général et directeur exécutif adjoint, ministère des Transports): Je crois que vous avez bien compris l'essence de la modification. Le langage utilisé dans le projet de loi adopte la formulation positive. Alors, ce serait: « L'Office décide que la compagnie s'acquitte de ses obligations si... », plutôt que d'utiliser la formulation négative, comme il est fait dans l'amendement. La raison pour laquelle, en ce qui concerne la rédaction, le positif a été utilisé, c'est qu'ailleurs dans la Loi, on demande à l'Office de déterminer si la compagnie s'acquitte de ses obligations. Alors, cela a été fait de façon positive. La modification qui a été proposée dans le projet de loi est cohérente, en ce qui concerne la formulation des obligations de services qui incombent à l'Office suivant la Loi. Alors, c'est pour cette raison que pareille formulation a été proposée.

M. Robert Aubin: D'accord.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Y a-t-il d'autres commentaires sur l'amendement CPC-8?

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

(L'article 23 est adopté.)

(Les articles 24 et 25 sont adoptés.)

(Article 26)

La présidente: Nous avons l'amendement CPC-9.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, cet article et son amendement portent sur l'accès à des compagnies ferroviaires concurrentes. Un très grand nombre de témoins nous ont parlé de l'interconnexion de longue distance. Vous vous souvenez tous des multiples témoins qui trouvaient beaucoup de positif dans ce projet de loi, mais qui affirmaient que les mesures correctrices de l'interconnexion de longue distance causaient beaucoup de problèmes à nos expéditeurs. Ils ajoutaient qu'en particulier, les mesures correctrices proposées dans le projet de loi C-49 sont beaucoup plus difficiles à appliquer.

Je crois que cet amendement vise à conserver les conditions et les caractéristiques de l'interconnexion de longue distance que nos expéditeurs apprécient depuis longtemps.

La présidente: Le ministère souhaite-t-il ajouter quelque chose?

Mme Helena Borges: Comme le ministre et moi-même l'avons récemment précisé devant le Comité, la disposition relative à l'élargissement de la zone d'interconnexion n'était qu'une mesure temporaire prise en vertu de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains. Elle a été adoptée pour faire face aux conditions exceptionnelles qui ont prévalu en 2013 et 2014, avec des récoltes plus abondantes que jamais et un hiver très rigoureux.

Cette disposition a grandement compliqué l'établissement des prix en fonction des coûts. En la maintenant en place, nous ne faisons que perpétuer le risque que les chemins de fer cessent un jour d'investir dans leur infrastructure, ce qui entraînerait la détérioration du réseau.

Voilà pourquoi nous n'avons pas repris cette disposition dans ce projet de loi. En fait, elle a cessé d'exister le 1^{er} août dernier, pour cause de non-renouvellement. Elle figurait dans le projet de loi précédent.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: De manière générale, je pense que cet amendement est une façon pour vous de reconnaître que l'interconnexion élargie plaît à certains et qu'à votre avis, elle est supérieure à l'interconnexion de longue distance qui est proposée.

Pour revenir à ce qu'ont dit nos fonctionnaires, je crois que l'adoption du projet de loi C-30 était la bonne chose à faire. À l'époque, c'était une décision très judicieuse pour faciliter l'acheminement de marchandises qui étaient immobilisées. Je l'aurais moi-même approuvée à l'époque.

Nous avons eu l'occasion de mener des consultations aux quatre coins du Canada. Je n'arrête pas de penser que le point de départ de ce débat, ce n'est pas le projet de loi, comme nous le pensions tous. Pour le moment, ce système n'est pas en place. À mes yeux, l'interconnexion de longue distance est un élément d'un équilibre très complexe qui renforce la capacité des producteurs et des expéditeurs d'acheminer des produits différents dans différentes régions.

Quand je regarde certaines des protections offertes à nos expéditeurs, je trouve que ce projet de loi leur est très favorable. Je parle de la communication des données, du maintien du revenu admissible maximal, des sanctions réciproques et d'un service adéquat et adapté.

Je comprends que certains expéditeurs de grains travaillant dans une petite zone géographique soient habitués à leur système. Je tiens toutefois à dire, aux fins du compte rendu, que le point de départ que nous proposons maintenant constitue un complexe équilibre qui permettra aux expéditeurs de différentes marchandises, dans différentes régions, d'acheminer leurs produits sur le marché. Sincèrement, je ne peux appuyer un amendement qui ne fera que démanteler le système d'interconnexion de longue distance qui est vraiment au cœur d'une grande partie de ce projet de loi.

• (1610)

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Le gouvernement précédent a eu la sagesse d'inclure une disposition de temporisation à cet égard, parce que la loi s'appliquait à une situation particulière. Même si la disposition prescrivant une distance de 160 kilomètres n'a probablement jamais été utilisée — ou une seule fois peut-être durant toute cette période —, elle a été adoptée comme solution de remplacement dans ce qui devrait normalement être, espérons-le, un environnement concurrentiel.

La disposition sur l'interconnexion de longue distance aurait deux effets. Premièrement, elle ouvrirait une plus grande partie du pays à un régime de prix concurrentiels. Deuxièmement, elle permettrait l'acheminement d'un plus grand nombre de produits. La disposition originale visait bien entendu le transport du grain. Aujourd'hui, nous constatons un vif intérêt de la part des secteurs miniers et forestiers en Colombie-Britannique, dans le nord du Québec et ailleurs. Je pense que d'autres amendements seront proposés pour répondre à ces intérêts et permettront, à mon avis, d'atteindre le but de cette disposition sur l'interconnexion de longue distance.

La présidente: Au tour de Mme Block et ensuite de M. Aubin.

Mme Kelly Block: Une observation seulement. Comme cet amendement a été proposé par la Western Canadian Shippers' Coalition, il y a tout lieu de penser qu'il n'y avait pas qu'un seul

produit en jeu. La Colombie-Britannique est mentionnée dans l'amendement parce l'interconnexion de longue distance soulève également des préoccupations là-bas, en ce qui a trait aux zones d'exclusion.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Au cours des témoignages entendus durant la semaine, la valeur — si je puis dire — de la distance de 160 kilomètres a été clairement établie par bon nombre de témoins. Je n'ai pas l'intention d'en discuter à nouveau, ce qui me fait pencher en faveur de l'amendement proposé.

Ma seule question est la suivante. On propose cet amendement, qui précise l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba et la Saskatchewan. Je voudrais seulement connaître la raison pour laquelle, dans les autres provinces, la distance de 30 kilomètres prévue par la Loi est maintenue.

[Traduction]

La présidente: Souhaitez-vous répondre? Le ministère souhaite-t-il répondre à la question de M. Aubin?

Madame Block.

Mme Kelly Block: Je répète simplement que cet amendement a été proposé par la Western Canadian Shippers' Coalition qui ne souhaitait peut-être pas parler au nom des expéditeurs de l'est du pays.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord.

[Traduction]

La présidente: Madame Borges.

[Français]

Mme Helena Borges: C'est une bonne question. La raison pour laquelle nous n'avons pas renouvelé cette disposition de la Loi, c'est vraiment parce qu'elle ne s'applique qu'à quatre provinces et que le reste du Canada n'en bénéficie pas. La nouvelle proposition que nous présentons dans le projet de loi, c'est-à-dire l'interconnexion de longue distance, couvre tout le pays et de plus longues distances. Tous les produits de base que l'on doit transporter d'un endroit à l'autre sont compris. Nous croyons que la nouvelle proposition est meilleure que l'interconnexion étendue.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Ma prochaine question s'adresse à Mme Block.

Selon vous, l'idée d'une distance de 160 kilomètres dans l'ensemble du pays est-elle envisageable? Ou bien tenez-vous à ce que la proposition maintienne une distance de 160 kilomètres dans le cas de quatre provinces et de 30 kilomètres dans le cas des autres?

• (1615)

[Traduction]

Mme Kelly Block: Si vous proposiez un amendement visant à l'étendre à la grandeur du pays, je dirais alors qu'il s'agit d'un sous-amendement amical.

[Français]

M. Robert Aubin: Alors, je propose amicalement ce sous-amendement.

[Traduction]

La présidente: Vous devez le libeller en termes juridiques pour le greffier législatif et par écrit aussi. Nous pourrions le reporter.

L'hon. Michael Chong: Il n'est pas nécessaire qu'il soit présenté par écrit.

La présidente: S'il est vraiment très simple, monsieur Aubin, le greffier dit qu'il peut...

[Français]

M. Robert Aubin: C'est très simple. Il suffirait, il me semble, de mettre un point après le mot « interconnexion » et, en biffant les quatre provinces qui sont énumérées, on comprendrait que cela s'applique à toutes. Si on laissait tomber le reste de l'amendement, cela inclurait toutes les provinces.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je serais curieux de connaître l'opinion du ministère à ce sujet. Il me paraît évident que, lorsque la disposition sur l'interconnexion des 160 kilomètres a été élaborée, on a sérieusement calculé la quantité de grains qui devait être transportée dans un rayon de 160 kilomètres d'un lieu de correspondance. Comme j'ignore quelle est l'infrastructure en place dans le nord de l'Ontario, par exemple, je me demande si un rayon de 160 kilomètres serait raisonnable. Le ministre a mené des consultations, un processus qui lui a valu des félicitations de la part de nombreux témoins, ce n'est donc sûrement pas par hasard qu'il a proposé une distance d'interconnexion de 1 200 kilomètres.

Pouvez-vous nous expliquer si une distance de 160 kilomètres est réaliste, compte tenu de la géographie des différentes régions du Canada et de leur infrastructure?

Mme Helena Borges: Nous pensons que la disposition sur l'interconnexion de longue distance répond aux besoins des expéditeurs captifs qui se trouvent au-delà de cette distance et qui ne sont pas situés à proximité d'un lieu de correspondance. En fait, 165, 175 ou 200 kilomètres, c'est du pareil au même pour eux; c'est pourquoi le projet de loi propose 1 200 ou la moitié de la distance totale. Cela sera plus utile pour de nombreux expéditeurs du pays qui n'ont accès qu'à un seul chemin de fer. Ils auront ainsi une solution de rechange pour faire face à la concurrence au point d'interconnexion.

L'interconnexion étendue prévue à l'ancienne loi visait expressément les déplacements sur de très courtes distances, parce que les prix étaient établis en fonction des coûts. Ce n'est pas le cas pour l'interconnexion de longue distance; ils sont établis en fonction de prix comparables. Nous parlons donc de deux mécanismes différents, mais le véritable objectif de l'interconnexion de longue distance est d'offrir un avantage concurrentiel aux expéditeurs qui en sont privés.

La présidente: J'ai une suggestion à faire à mes collègues.

Afin de donner à M. Aubin le temps pour réfléchir au libellé de son sous-amendement amical, pourquoi ne pas mettre de côté l'article 26 un instant afin de lui donner le temps de le rédiger? Vous êtes d'accord?

[Français]

M. Robert Aubin: Avec tout le respect que je vous dois, madame la présidente, j'ai amicalement proposé un sous-amendement fort simple, mais je n'ai pas eu de réaction. Si la proposition convient à mes collègues, nous pouvons aller de l'avant parce qu'il n'y aurait rien à réécrire, il n'y aurait que des éléments à biffer.

[Traduction]

La présidente: Disons que le greffier ne comprend pas clairement où vous voulez en venir.

Mme Kelly Block: Moi non plus, je ne vois pas clairement quel serait le libellé. Si je l'avais sous les yeux...

[Français]

M. Robert Aubin: Je pourrais le lire.

[Traduction]

La présidente: Reportons donc l'examen de l'article 26.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Aubin, si vous arrivez, avec l'aide de personnel et celui de Mme Block, à rédiger un libellé qui serait acceptable pour le greffier législatif, nous pourrions y revenir plus tard.

L'article 26 est donc réservé. Tout le monde est d'accord.

(L'article 26 est réservé.)

(Les articles 27 et 28 sont adoptés.)

(Article 29)

La présidente: Avant de vous donner la parole, madame Block, permettez-moi de dire à M. Aubin que, comme l'amendement NDP-2 est identique au CPC-10, il ne peut donc être proposé avant la mise aux voix de l'amendement CPC-10.

Allez-y maintenant, madame Block.

• (1620)

Mme Kelly Block: Désolée, pouvez-vous répéter?

La présidente: C'est bien vous qui avez proposé l'amendement CPC-10?

Mme Kelly Block: Oui, c'est exact.

La présidente: L'amendement NDP-2 est identique au vôtre.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, je pense que cet amendement a été proposé par plusieurs témoins. Nous savons qu'au moins trois témoins ont formulé cette recommandation dans les mêmes termes. Elle concerne les articles relatifs à l'interconnexion de longue distance qui, avec tout le respect que je dois à mes collègues d'en face et à nos fonctionnaires ministériels qui ont qualifié le projet de loi C-49 de grande réussite lorsqu'ils sont venus ici au tout début de notre étude, chaque témoin, sans exception...

La présidente: Parlez-vous de l'amendement CPC-10 ou de celui que votre personnel vient de distribuer.

Mme Kelly Block: Je parle de l'amendement CPC-10.

La présidente: Merci.

Mme Kelly Block: Sans exception, tous les témoins qui nous ont parlé de l'interconnexion de longue distance ont dit qu'ils pourraient s'en accommoder, mais qu'il faudrait y apporter un certain nombre d'amendements pour qu'elle leur soit utile. C'est pour cela que nous proposons cet amendement aujourd'hui.

La présidente: Le ministère souhaite-t-il faire un commentaire?

Mme Helena Borges: Nous parlons de deux dispositions distinctes, l'une étant une proposition et l'autre étant déjà dans la loi... La loi prévoit déjà une zone d'interconnexion de 30 kilomètres que tous les expéditeurs peuvent utiliser. Ils peuvent acheminer leurs marchandises à l'intérieur de cette zone et les transférer ensuite à une autre compagnie de chemin de fer. Le prix exigé est établi en fonction des coûts. Vous utilisez l'interconnexion de longue distance lorsque vous êtes en dehors de la zone des 30 kilomètres, beaucoup plus loin. Vous n'êtes donc pas obligé d'utiliser l'interconnexion de 30 kilomètres. En fait, vous allez plus loin encore. Si vous aviez accès à l'interconnexion de 30 kilomètres... c'est celle-là que vous utiliseriez, et non l'interconnexion de longue distance.

Il y a donc chevauchement avec la disposition sur l'interconnexion de longue distance.

Lorsqu'un chemin de fer doit transporter un produit jusqu'à un lieu de correspondance en vertu de la disposition sur l'interconnexion de longue distance, il se dirige déjà dans la bonne direction, mais il devra parcourir plus de 30 kilomètres, parce qu'il n'a pas accès à la zone des 30 kilomètres.

Je pense que l'amendement contredit une disposition déjà présente dans la loi. Il est aussi en contradiction avec les nouvelles dispositions sur l'interconnexion de longue distance.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Non. Nous parlons bien de l'amendement CPC-10, qui énonce ceci: « destination du transport, dans la direction la plus judicieuse[...] », n'est-ce pas?

[Traduction]

La présidente: Oui.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord.

J'essaie de comprendre l'intervention des fonctionnaires. Je vais prendre quelques minutes pour lire le texte.

Ma première intervention n'allait pas dans ce sens, mais plutôt dans le sens d'adresser des félicitations à Mme Block pour m'avoir coiffé sur le poteau d'arrivée en ce qui concerne la présentation de l'amendement. Toutefois, comme nous proposons exactement le même, il est évident que j'allais m'y rallier.

Cependant, je vais maintenant prendre quelques minutes pour relire le texte à la lumière de ce qui nous a été dit.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Le personnel pourrait s'en occuper. Nous avons eu des discussions pour trouver un moyen d'éviter qu'un expéditeur soit obligé d'expédier ses marchandises dans la mauvaise direction pour se rendre à un lieu de correspondance. Si je comprends bien, la zone d'interconnexion de 30 kilomètres s'appliquerait. Trente kilomètres, ce n'est pas beaucoup, mais s'il n'y a pas de point de correspondance dans un rayon de 30 kilomètres, l'expéditeur serait alors libre de se rendre au point de correspondance qui se trouve sur son parcours vers son point de destination.

Mme Helena Borges: C'est exact.

M. Ken Hardie: D'accord.

Me Alain Langlois: J'aimerais attirer l'attention du Comité sur le nouvel article 136 du projet de loi. Si l'expéditeur et le chemin de fer ne s'entendent pas sur le lieu de correspondance le plus proche, le nouvel article 136 du projet de loi prévoit que c'est celui qui se trouve dans la direction la plus judicieuse sur le parcours des marchandises. L'article 136.1 exclut donc qu'un expéditeur soit obligé d'aller dans la direction opposée.

•(1625)

La présidente: D'autres commentaires au sujet de l'amendement CPC-10?

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

La présidente: Nous passons maintenant à l'amendement CPC-11.

Mme Kelly Block: N'était-il pas question de...?

La présidente: Bien, l'amendement CPC-10 a échoué et l'amendement NDP-2 est le même que le CPC-10, alors il n'a pas besoin d'un vote distinct.

Nous en sommes à l'amendement CPC-11.

Mme Kelly Block: Oui, merci beaucoup, madame la présidente.

C'est celui qu'on a fait circuler.

L'amendement CPC-11 supprime le passage commençant à la ligne 4, page 23, et se terminant à la ligne 5, page 24. Même si on nous dit que l'interconnexion de longue distance et tous les recours envisagés dans ce projet de loi sont une solution pour nos expéditeurs captifs, nous avons entendu de nombreux témoignages disant qu'il n'en serait rien. En fait, cela fonctionne comme les prix de ligne concurrentiels qu'ils devaient utiliser d'habitude, mais qui étaient rarement utilisés. C'est pourquoi nous avons proposé cet amendement.

La présidente: Le ministère voudrait-il se prononcer sur cet amendement?

Mme Helena Borges: Permettez-moi de répéter: l'interconnexion de longue distance sert à donner aux expéditeurs captifs l'accès à un deuxième transporteur, ce qu'ils n'ont pas aujourd'hui. Les expéditeurs situés à l'intérieur du rayon de 30 kilomètres d'un lieu de correspondance ont accès à un deuxième transporteur et dans certains cas à plus de deux, alors ils profitent déjà de la concurrence et de l'accès à plus d'une compagnie de chemin de fer.

Les autres exemptions se rapportent à du transport comme le trafic intermodal, le transport de véhicules automobiles. Elles offrent aussi des solutions concurrentielles, d'où leur exclusion.

Il y a eu d'autres exclusions proposées en raison de la manutention qu'exigent les marchandises transportées, comme des produits radioactifs ou des marchandises surdimensionnées qu'il serait très difficile de transférer d'un transporteur à un autre.

Tout cela pour dire que les exemptions qui figurent là ont toutes été mûrement réfléchies et qu'il y a une raison valable derrière chacune d'elles; soit qu'elles ont de la concurrence ou qu'il serait difficile de passer d'un transporteur à un autre.

Nous ne pouvons pas approuver cet amendement en raison de l'objet stratégique de l'interconnexion de longue distance, qui est d'offrir aux expéditeurs captifs un nouveau recours qu'ils n'ont pas aujourd'hui.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: J'allais demander à Mme Block pourquoi elle voulait supprimer tout ce passage, parce que dans le transport de matières toxiques à l'inhalation, de matières radioactives, etc., où le surplus de manutention lors d'une interconnexion pourrait accroître le risque d'un quelconque incident, les conséquences pourraient être assez fâcheuses.

La présidente: Madame Block, voulez-vous répondre?

Mme Kelly Block: Oui, j'aimerais répondre à deux choses.

D'abord, en tout respect, je trouve qu'il est très malvenu de la part du personnel d'un ministère de nous dire ce qu'il peut ou ne peut pas approuver dans un amendement présenté par un parlementaire lorsque nous étudions un projet de loi article par article.

Je veux bien qu'on m'explique le projet de loi vu qu'il est rédigé par les fonctionnaires du ministère, mais il n'y a pas lieu de savoir ce qu'ils peuvent ou ne peuvent pas approuver. Je crois que c'est aux parlementaires d'en décider.

La présidente: Oui, d'accord.

Mme Kelly Block: Deuxièmement, en réponse à la question de M. Hardie, nous avons entendu de la part des représentants de l'industrie de la chimie et des producteurs d'engrais qu'il y a déjà des lois qui régissent le transport des matières toxiques à l'inhalation et d'autres produits dangereux. Ils considèrent qu'on les prive du recours à l'interconnexion de longue distance, dont ils auraient pourtant besoin.

• (1630)

La présidente: Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Hardie?

M. Ken Hardie: Encore une fois, je demanderais aux gens du ministère à propos des produits toxiques à l'inhalation, des matières radioactives, des marchandises surdimensionnées, etc. Est-ce que les dispositions actuelles auxquelles Mme Block faisait allusion empêchent les expéditeurs de ces produits d'utiliser l'interconnexion de longue distance?

Mme Helena Borges: Oui. Dans l'état actuel du projet de loi, les produits toxiques à l'inhalation sont exclus de l'interconnexion de longue distance.

M. Ken Hardie: Non, excusez-moi. Ce que je voulais dire, c'est que si l'amendement de Mme Block était adopté et que tout ce passage était retiré du projet de loi, est-ce que les expéditeurs de ces produits seraient empêchés d'utiliser l'interconnexion de longue distance?

Maître Langlois.

Me Alain Langlois: Si nous enlevons toutes les exceptions de la liste du paragraphe 129(3) proposé, alors plus rien n'empêche les expéditeurs de produits toxiques à l'inhalation d'utiliser le recours.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse aux fonctionnaires, mais aussi à Mme Block.

Depuis le début, concernant l'interconnexion, on parle d'un avantage économique que peut obtenir l'expéditeur. Or, on vient de dire que tous ceux qui font l'objet d'une exception n'auraient pas droit à cet avantage concurrentiel. Je me demande si on situe le problème au bon endroit.

Dans le cas du transport de matières dangereuses, je comprends qu'on ne veuille pas augmenter le risque en faisant cette

interconnexion, mais s'agit-il du vrai problème? Si on transporte des produits dangereux, comme du pétrole dans des wagons de spécification DOT-111, le problème n'est pas lié à l'interconnexion, mais au wagon proprement dit. À mon avis, on devrait régler ce problème autrement que par cette disposition du projet de loi. Je ne vois pas la raison d'être de priver un producteur de grains ou de quelque autre matière d'un avantage économique si le problème est lié au véhicule de transport.

Suis-je dans l'erreur?

Mme Helena Borges: Il n'y a aucune interdiction en ce qui concerne le transport de ces marchandises, à la condition qu'elles soient entreposées dans le conteneur approprié. Comme vous l'avez dit, la disposition proposée dans le projet de loi offre une option aux expéditeurs qui n'ont accès qu'à un seul transporteur pour transporter leurs marchandises. C'est la raison pour laquelle ils sont exclus. Toutes les marchandises dangereuses peuvent déjà être transportées par train.

M. Robert Aubin: Les entreprises pourraient aussi utiliser le camion comme autre moyen de transport, n'est-ce pas?

Mme Helena Borges: Oui, et il y a aussi le bateau.

M. Robert Aubin: Selon plusieurs témoins, ce n'était toutefois pas un véritable choix.

Merci. Cela m'aide à prendre ma décision.

[Traduction]

La présidente: Pour l'information du Comité, avant que nous passions au vote, si l'amendement CPC-11 est adopté, le CPC-12, le NDP-3 et le CPC-13 n'ont plus de raison d'être, parce que l'amendement supprime effectivement ce passage.

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

La présidente: Nous passons à l'amendement CPC-12. Pour l'information du Comité, encore une fois, les avis sont unanimes. L'amendement NDP-3 est identique au CPC-12.

Madame Block, aimeriez-vous intervenir?

Mme Kelly Block: Madame la présidente, je suis intervenue sur un amendement antérieur qui ressemblait beaucoup à celui-ci pour décrire le transport effectué dans la direction la plus judicieuse, alors je ne prendrai pas plus de temps.

• (1635)

La présidente: Y a-t-il des commentaires au sujet du CPC-12?

Le ministère a-t-il quelque chose à ajouter?

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Voilà une fois de plus la preuve de l'expérience. Mme Block m'a pris de vitesse, mais je suis d'accord et sur l'amendement et sur la justification.

[Traduction]

La présidente: L'amendement CPC-12 est mis aux voix.

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

La présidente: Nous passons à l'amendement CPC-13.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Oui. Il propose que le projet de loi C-49, à l'article 29, soit modifié par suppression des lignes 32 et 33. Ceci touche mon premier amendement concernant cet article, qui a été rejeté. Nous appuyons la recommandation de plusieurs témoins de supprimer ce qui suit:

les marchandises à transporter sont des matières toxiques par inhalation;

Je crois qu'on visait davantage les obligations de transporteur public d'une compagnie de chemin de fer quand il s'agit de transporter des matières de ce genre. Si on n'a pas accès à l'interconnexion de longue distance à cause des marchandises transportées, on n'a pas fini d'en voir.

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires au sujet du CPC-13?

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Nos fonctionnaires ont laissé entendre précédemment que si certaines marchandises sont exclues de l'interconnexion de longue distance, ce n'est pas parce que nous ne les aimons pas. Il y a des raisons précises en rapport avec leur manutention.

Auriez-vous des commentaires au sujet de cet amendement qui pourraient nous éclairer davantage?

Mme Helena Borges: Oui. Cela fait partie des marchandises dont j'ai parlé, à savoir les produits toxiques à l'inhalation et les matières radioactives. Comme elles exigent une manutention particulière, il y a des considérations de responsabilité qui entrent dans la tarification de leur transport. Si on les transfère d'une compagnie de chemin de fer à une autre, le mécanisme d'attribution de cette responsabilité devient très complexe. Voilà pourquoi on les a exclues, parce qu'il y a conflit entre ce qu'une compagnie peut faire et ce à quoi l'autre s'est engagée par contrat.

M. Sean Fraser: N'y a-t-il rien qui limite leur accès à d'autres recours?

Mme Helena Borges: Non, pas du tout. En fait, je crois que beaucoup de ces expéditeurs ont accès aux autres recours prévus par la loi, comme les dispositions sur le niveau de services, l'arbitrage sur l'offre finale et tous les autres éléments qui sont déjà dans la loi.

M. Sean Fraser: Merci.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Juste une observation: l'uranium n'est pas transporté par train parce que les compagnies de chemin de fer en ont fait une option beaucoup trop onéreuse. Ceux qui veulent expédier de l'uranium doivent le faire par camion.

Les compagnies de chemin de fer ne respectent pas leurs obligations de transporteur public. Elles les ont contournées en rendant beaucoup trop cher de transporter l'uranium par train, alors on le transporte par camion. Voilà le recours qui s'offre actuellement à nos producteurs d'uranium.

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires sur le CPC-13?

(L'amendement est rejeté.)

La présidente: Nous passons à l'amendement LIB-2.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Cet amendement vise à régler un problème qui est apparu lors de l'examen du plan d'interconnexion de longue distance. Il s'agit des corridors d'exclusion et des restrictions imposées aux expéditeurs qui se trouvaient à l'extérieur de ces corridors et qui avaient besoin d'un accès. Les corridors eux-mêmes, d'après ce que nous comprenons, offrent amplement de concurrence

aux expéditeurs, parce qu'il y a au moins deux compagnies qui les exploitent et davantage dans bien des cas.

Afin d'offrir l'interconnexion en plus d'endroits au pays, aux endroits qui en ont besoin, je propose d'ajouter ce qui suit après la ligne 5, page 24:

(4) Pour l'application de l'alinéa (3)b), dans le cas où le lieu de correspondance le plus proche au Canada est situé dans l'axe Québec-Windsor, le lieu de correspondance situé dans la région métropolitaine de Montréal est réputé être à l'extérieur de cet axe si l'expéditeur a accès aux lignes d'un seul transporteur ferroviaire de catégorie 1 au point d'origine du transport et que ce point est situé au nord de l'axe Québec-Windsor au Québec.

Dans la pratique, on offrirait ainsi l'interconnexion de longue distance et, bien sûr, des tarifs de concurrence aux localités du Nord du Québec, comme Chibougamau, Val-d'Or et Lac-Saint-Jean.

Dans le même esprit, je propose ce qui suit:

(5) Pour l'application de l'alinéa (3)b), dans le cas où le lieu de correspondance le plus proche au Canada est situé dans l'axe Vancouver-Kamloops, le lieu de correspondance situé dans la Ville de Kamloops est réputé être à l'extérieur de cet axe si l'expéditeur a accès aux lignes d'un seul transporteur ferroviaire de catégorie 1 au point d'origine du transport et que ce point est situé au nord ou au sud-ouest de l'axe Vancouver-Kamloops en Colombie-Britannique.

Là encore, on offrirait l'avantage concurrentiel de l'interconnexion, cette fois aux localités du Sud de la Colombie-Britannique dans la région de Columbia-Kootenay, ainsi qu'au Nord en passant par Blue River, au Nord de Kamloops et jusqu'à Prince George et les environs.

Je crois, madame la présidente, qu'on remédie ainsi aux effets limitatifs de ces zones d'exclusion et, comme je disais plus tôt, on permet certainement aux expéditeurs d'autres marchandises des secteurs minier et forestier de profiter eux aussi de la concurrence des prix.

● (1640)

La présidente: Le ministère aurait-il un commentaire à faire sur l'amendement LIB-2?

Mme Helena Borges: Merci.

La raison pour laquelle nous avons exclu des lieux de correspondance dans ces deux corridors tient simplement à leur degré d'achalandage. Les lieux de correspondance qui s'y trouvent offrent normalement de la concurrence, mais vous avez raison en ce qui concerne les expéditeurs captifs, surtout dans le Nord du Québec et le Nord de la Colombie-Britannique, d'ailleurs aussi dans le Nord et le Sud de l'Alberta: s'ils ont accès à un seul transporteur ferroviaire, le lieu de correspondance le plus proche pour certains d'entre eux se trouve à l'intérieur de ce corridor.

Par exemple, en Colombie-Britannique, le lieu de correspondance est Kamloops. Les autres lieux sont plus au sud. En fait, de la façon dont nous l'avons formulé dans le projet de loi, ils ne pourraient pas faire d'interconnexion à cet endroit. Je pense qu'en leur donnant accès à Kamloops, nous permettrons à beaucoup de ces expéditeurs en région éloignée d'avoir un lieu de correspondance qui leur convienne.

La même chose s'applique au corridor Québec-Windsor pour les expéditeurs du Nord du Québec, qui ont accès à un seul transporteur ferroviaire. Dans ce corridor, le lieu de correspondance logique serait Montréal, parce qu'il n'y en a pas d'autre en cours de route. Je pense que M. Hardie a raison: on leur offrirait l'interconnexion aux deux endroits.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Je me demandais juste une chose. Ce que je viens de lire ici, c'est notre idée d'une formulation possible. Peut-être les fonctionnaires du ministère en ont-ils une qui irait bien dans le projet de loi?

Mme Helena Borges: Je crois que oui. De façon plus particulière, je suis d'avis que le libellé pose moins de problèmes dans le cas du Québec, étant donné que nous pouvons nous concentrer sur le Nord, mais en ce qui a trait au libellé pour l'axe Vancouver-Kamloops, compte tenu de la façon dont ce dernier est défini à l'heure actuelle dans le projet de loi, il s'agit réellement de Kamloops vers l'ouest.

Si nous faisons de Kamloops le lieu de correspondance, il vaudrait mieux l'exclure de la définition et faire commencer l'axe juste à l'ouest. Nous pouvons modifier la définition de la longitude dans le projet de loi. À l'heure actuelle, je crois qu'il s'agit de la longitude 120,25 °. Celle-ci serait déplacée un peu plus à l'ouest, vers le point le plus proche, à savoir probablement Ashcroft, en Colombie-Britannique. Il y a un lieu de correspondance là, qui se situerait à la longitude 121,21 °. Il s'agit d'un changement qui est plus simple à effectuer.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Y a-t-il d'autres remarques?

Mme Kelly Block: J'aimerais seulement mentionner que je suis réellement reconnaissante du fait que les députés de l'autre côté aient tenu compte de certaines des préoccupations de nos expéditeurs captifs dans le Nord de la Colombie-Britannique et le Nord du Québec et aient trouvé une façon de modifier cet article.

• (1645)

La présidente: Excellent.

(L'amendement est adopté.)

La présidente: Concernant l'amendement NDP-4, M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Cet amendement vise à faire référence aux paragraphes 127(1) et 127(2), qui présentent, sous le titre « Interconnexion », un processus par lequel tous les intéressés peuvent demander à l'Office d'ordonner une interconnexion et où l'Office a le pouvoir de forcer une compagnie de chemin de fer à fournir les installations convenables pour permettre l'interconnexion à un lieu de correspondance.

Nous pensons que ce même énoncé devrait s'appliquer à la fois à « Interconnexion » et à « Interconnexion de longue distance ». C'est par souci de cohérence que nous proposons cet amendement.

[Traduction]

La présidente: Y a-t-il des observations concernant l'amendement NDP-4?

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Monsieur Aubin, j'ai eu de la difficulté à comprendre à quoi rime cet amendement. J'apprécie vos précisions.

Je me demande si le ministère peut clarifier dans une certaine mesure les répercussions que cela aura. Je reviendrai peut-être à

M. Aubin, parce que j'ai encore un peu de mal à comprendre le but visé ici, mais si déjà les représentants du ministère pouvaient commenter, cela m'aiderait à clarifier les choses dans mon esprit.

Mme Marcia Jones (directrice, Analyse des politiques ferroviaires et Initiatives législatives, ministère des Transports): Je peux répondre à cela et préciser un point ou deux.

De façon plus particulière, le recours d'interconnexion de longue distance vise à faire en sorte que les transporteurs ferroviaires sur de courtes distances ne soient pas assujettis à un arrêté d'interconnexion de longue distance. C'est donc dire que si cet amendement vise à soumettre ces transporteurs aux dispositions relatives à l'interconnexion ou à l'interconnexion de longue distance, cela ne va pas dans le sens du recours prévu. Évidemment, des mesures ont été prises au moment de la conception du recours, afin que les expéditeurs qui utilisent des transporteurs ferroviaires sur de courtes distances puissent accéder à l'interconnexion de longue distance, au lieu de connexion avec un transporteur de catégorie 1.

En ce qui a trait aux dispositions s'appliquant au transport contenu dans un rayon de 30 kilomètres, ce sont celles relatives à l'interconnexion qui continueront de prévaloir.

J'espère que cela répond à vos questions.

M. Sean Fraser: Je suis curieux. Est-ce que vous visiez les transporteurs sur de courtes distances avec l'amendement proposé?

[Français]

M. Robert Aubin: Je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi la question, mais je dirai que l'objectif de l'amendement est d'harmoniser les possibilités, les règles appliquées aux interconnexions de courte distance et celles appliquées aux interconnexions de longue distance. Il faudrait que les mêmes obligations s'appliquent. Dans le cas des transporteurs ferroviaires de catégorie 1, par exemple, il s'agirait d'offrir des installations convenables. Ce serait valable pour une interconnexion aussi bien de courte distance que de longue distance.

Me Alain Langlois: Les règles relatives à l'interconnexion de courte distance, qui figurent à l'article 127 de la Loi, vont continuer de s'appliquer au transfert de trafic entre un chemin de fer d'intérêt local et un chemin de fer de catégorie 1. Les dispositions de la Loi qui traitent d'interconnexions de courte distance vont continuer de s'appliquer dans le cas de ce mouvement. Si la distance est supérieure à une distance de 30 kilomètres, comme cela est déjà prévu dans la Loi, ultimement, comme l'a précisé Mme Jones, le recours à l'interconnexion de longue distance ne pourra pas s'exercer si le chemin de fer n'est pas de catégorie 1.

[Traduction]

La présidente: Y a-t-il d'autres questions ou commentaires concernant l'amendement NDP-4?

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

La présidente: En ce qui a trait à l'amendement CPC-14, à titre d'information pour le Comité, encore une fois, les grands esprits se rencontrent. L'amendement NDP-5 est identique à l'amendement CPC-14.

• (1650)

Mme Kelly Block: Madame la présidente, j'aimerais souligner à nouveau que de nombreux témoins ont comparu devant le Comité et nous ont fait cette recommandation. Laissez-moi citer ce que nous avons entendu:

... nous sommes aussi très inquiets par rapport à la capacité des dispositions de l'ILD à répondre aux préoccupations des expéditeurs quant à la fixation des prix. Autrement dit, dans sa forme actuelle, C-49 définit un plancher pour les prix d'ILD, en indiquant qu'un prix doit être égal ou supérieur à la moyenne des recettes par tonne-kilomètre pour un transport comparable. Il faut que la formulation du projet de loi donne à l'Office des transports du Canada, ou OTC, la capacité de prendre en considération des prix concurrentiels commercialement comparables lorsqu'il détermine les prix d'interconnexion.

Selon la recommandation soumise:

L'OTC devrait également tenir compte du coût réel pour transporter les marchandises, et non de ce que les compagnies de chemin de fer ont réussi à percevoir dans le passé, quand les pouvoirs monopolistiques étaient à l'oeuvre.

Merci.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Tout d'abord, je voudrais rassurer la présidente en disant que Mme Block et moi ne nous sommes pas consultés. Toutefois, il est évident que nous avons entendu les mêmes témoins. Si deux partis en arrivent fréquemment aux mêmes conclusions sans se consulter, c'est probablement parce qu'il y avait un très large consensus chez les témoins.

Je dois dire que je suis un peu déçu de voir à quel rythme les amendements sont rejetés alors que, à mon avis, ils semblent faire l'objet d'un large consensus.

J'espère que, de ce côté-ci de la table, nous pourrions réussir ce qui n'a pas été réussi auparavant.

Nous sommes dans une situation de duopole. Ainsi, si nous comparons les prix précédents et que nous ne sommes pas en mesure de les inclure dans la fourchette des prix concurrentiels, le processus ne sert à rien. Le but de l'amendement, c'est de veiller à ce que les éléments comparés puissent eux aussi être basés sur une mesure concurrentielle.

[Traduction]

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je vois où vous vous situez tous les deux.

Une des choses que j'ai réellement eu de la difficulté à comprendre est la façon dont l'interconnexion de longue distance créera un prix concurrentiel, alors que dans les faits, on a affaire à une pseudo-concurrence.

Quelque chose m'a frappé dans les témoignages que nous avons entendus, à savoir qu'à l'heure actuelle, le Canada a peut-être les tarifs d'expédition les plus compétitifs au monde. Je ne sais pas si nous avons entendu un témoignage en particulier qui faisait état de tous les pays, mais nous nous situons certainement parmi eux.

Je me rappelle d'un témoin, de Teck Resources je crois, qui a expliqué que certains de ces grands expéditeurs captifs fonctionnent dans un environnement plus ou moins compétitif, du fait du grand pouvoir de négociation qu'ils détiennent. J'ai oublié le nom de cet homme, mais je me souviens qu'il avait expliqué que lorsque l'on compare les tarifs qu'ils réussissent à obtenir, en dépit du fait qu'ils sont captifs, aux tarifs en vigueur sur les marchés concurrentiels aux États-Unis, ils sont à peu près à égalité.

Je m'inquiète beaucoup que l'on compromette l'équilibre qui a été établi en ce qui a trait à l'interconnexion de longue distance. Je vois certaines mesures qui sont proposées dans les amendements qui pourraient faire en sorte que les compagnies de chemin de fer ne soient pas économiques. Je crois que nous disposons d'un grand

nombre de mesures pour les expéditeurs, dont je suis extrêmement satisfait, mais si les chemins de fer ne tirent pas eux aussi leur épingle du jeu, le système en entier pourrait s'effondrer.

Je suis extrêmement sensible aux mesures qui modifieront sensiblement l'équilibre qui a été établi grâce au processus de consultation, dont de nombreux témoins ont dit qu'il était très bon. Je suis très hésitant concernant ces amendements très importants du système d'interconnexion de longue distance.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Le modèle d'interconnexion compris dans la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains prévoyait que le prix pour l'interconnexion soit fixé, sans être soumis à aucun critère commercial.

Dans ce cas, et il s'agit peut-être d'une question au sujet de laquelle le personnel pourrait se prononcer, il est dit « établi un prix en tenant compte des recettes par tonne-kilomètre pour un transport comparable qui est effectué par le transporteur local en cause et dont le prix n'est pas établi par un arrêté d'interconnexion de longue distance ».

Tout d'abord, la mention « en tenant compte » indique un certain degré de subjectivité. Vous pourriez peut-être expliquer quelle serait la latitude à cet égard. En deuxième lieu, pourquoi devrait-on s'intéresser aux prix dans des régions où il n'existe pas de prix comparables pour l'interconnexion?

• (1655)

Mme Helena Borges: Bien sûr. Je peux ajouter des précisions ici.

Selon les dispositions législatives, l'Office établira le prix sur la base d'un transport comparable, comme vous l'avez mentionné. Le paragraphe 135(3) qui est proposé comprend une liste des facteurs que l'Office peut utiliser pour décider de cela. Ce transport ne comporterait pas nécessairement de prix pour l'interconnexion de longue distance. Il s'agirait du transport de marchandises similaires, sur une distance similaire et dans des conditions similaires. Il s'agirait d'un transport commercial, ou d'un transport qui est assuré maintenant sans faire l'objet d'aucun recours.

Lorsque l'Office évalue le transport, il utilise ce que l'on appelle un taux combiné. Les 30 premiers kilomètres comportent un taux fondé sur le coût, qui équivaut à la limite d'interconnexion actuelle de 30 kilomètres prévue dans le règlement. Par définition, il s'agira d'un taux très faible. Le reste du taux sera fondé sur cette notion de transport comparable, qui tiendra compte des autres types de transport. On veut ainsi savoir réellement quels sont les autres modes de transport utilisés sur des distances similaires, avec un type de manutention similaire, et tout le reste. C'est ainsi que l'Office fixera le prix.

La façon dont on évalue le transport comparable donne lieu à un certain niveau de discrétion, mais les facteurs dont il faut tenir compte figurent à la page 26 du projet de loi.

M. Ken Hardie: Je ne l'ai pas devant moi maintenant, mais je peux y jeter un coup d'oeil plus tard.

Pour ce qui est des prix pour un transport comparable, inclurait-on les prix déterminés de façon concurrentielle, si vous voulez, dans les axes exclus?

Mme Helena Borges: C'est bien cela.

M. Ken Hardie: D'accord.

La présidente: Y a-t-il d'autres points à soulever concernant l'amendement CPC-14?

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

La présidente: Madame Block, vous avez soumis un amendement à la greffière. J'imagine que nous allons l'appeler l'amendement « CPC-17 » et l'étudier à la fin.

Est-il possible de le distribuer aux membres, afin qu'ils puissent en prendre connaissance à l'avance?

Mme Kelly Block: Oui, absolument, à condition qu'ils ne soient pas surpris que nous fassions cela maintenant.

La présidente: Non. Pas maintenant. Nous passons à l'amendement CPC-15.

Mme Kelly Block: Merci.

Je crois que la justification de cet amendement est très similaire à celle que j'ai fournie pour l'amendement précédent, à savoir modifier le libellé pour remplacer « revenu » par tonne par « coût » par tonne.

La présidente: Soit dit en passant, l'amendement NDP-6 est identique. Il est évident que les grands esprits se rencontrent.

Y a-t-il d'autres observations au sujet de l'amendement CPC-15? (L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: L'amendement NDP-6 est donc aussi rejeté.

Nous allons maintenant passer à celui qui vient d'être remis aux membres par Mme Block. Il s'agit de l'amendement CPC-17-A.

Vous pouvez prendre la parole.

Mme Kelly Block: Bien sûr. Nonobstant le fait que des décisions ont été prises concernant des amendements similaires que j'ai soumis, par exemple, un examen au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de ce projet de loi, et la nomination d'une ou de plusieurs personnes, j'aimerais mentionner deux choses:

Je respecte les décisions de nos greffiers dans ce cas. J'imagine que cela laisse supposer que l'examen des dispositions législatives ne se ferait pas au ministère. Si la décision concerne les coûts que cela représente, étant donné que nous ignorons qui sera nommé, je crois que nous avons présumé qu'il s'agit de Transports Canada.

Enfin, je suis déçue que cet examen n'ait pas été inclus dans les dispositions législatives au départ, un certain nombre de témoins semblent avoir indiqué que cela serait une très bonne idée, compte tenu particulièrement du nouveau recours qui est inclus dans ce projet de loi, l'interconnexion de longue distance. Un examen aurait permis d'en évaluer l'efficacité et de déterminer s'il atteint l'objectif pour lequel il a été créé.

La présidente: Madame Block, je dois déclarer cet amendement irrecevable parce que, encore une fois, il a des répercussions sur la prérogative financière de la Couronne. L'amendement CPC-17-A est irrecevable.

Nous allons maintenant passer à l'amendement LIB-3.

Monsieur Fraser.

• (1700)

M. Sean Fraser: Madame la présidente, cet amendement pose un léger problème. Afin de tenir compte de la possibilité que des amendements connexes ou similaires soient regroupés en un seul, je crains que l'adoption de l'un ait pour effet de renier les autres, à tort.

L'essence de l'amendement proposé est de donner un plus grand préavis aux expéditeurs concernant la suppression possible d'une interconnexion et de confirmer que la suppression d'une interconnexion n'a pas de répercussions sur les obligations en matière de niveau de service. Je crois que les autres partis présents à la table avaient des amendements similaires.

En outre, je crois que c'est Mme Block, ou peut-être bien un autre député, qui a soulevé une chose à laquelle je n'avais pas pensé. Cela a trait à l'inclusion de l'Office dans le processus de suppression des interconnexions.

Je crois qu'un document circule maintenant, et j'ai inclus une traduction en français aussi, qui propose un sous-amendement à ma propre proposition, de façon à tenter de tenir compte des divers éléments.

Le sous-amendement proposé comporte essentiellement trois éléments principaux.

Le premier a trait au nombre de jours qui augmenterait, pour passer de 60 à 120, afin que les expéditeurs aient un préavis plus grand. Je crois qu'il s'agit de quelque chose que la Canadian Oilseed Processors Association et la Western Grain Elevator Association ont demandé, afin que personne ne soit pris par surprise et qu'il existe un peu plus de certitude.

En ce qui a trait à la deuxième proposition, le libellé proposé par les partis était différent, et j'espère que cela rend compte du même esprit. J'ai ajouté un paragraphe qui se lit comme suit:

(3) Il est entendu que le fait pour la compagnie de chemin de fer de supprimer un lieu de correspondance au titre de l'article (2) ne la relève pas de ses obligations en matière de service.

Je ne peux pas me rappeler qui a proposé l'autre version que j'ai vue. Je crois que M. Aubin et Mme Block ont soumis quelque chose concernant le fait de nuire à la capacité en matière de niveau de service. J'avais des préoccupations concernant l'utilisation de ce que je percevais comme un libellé ambigu, parce que je ne savais pas ce que l'on entendait par « nuire à la capacité ». Je crois qu'il est un peu plus clair de parler d'obligations en matière de service.

Enfin, j'ai ajouté au sous-amendement qu'une interconnexion peut être supprimée de la liste uniquement après les étapes mentionnées précédemment et l'envoi d'une copie de l'avis à l'Office.

C'est la proposition que je soumetts. Je crois que tout le monde en a reçu une copie.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Madame la présidente, je ne sais pas comment je dois interpréter le fait que tous les partis aient les mêmes idées que moi. C'est probablement parce que nous travaillons dans un esprit de collégialité intéressant.

Monsieur Fraser, effectivement, nos deux amendements se rejoignent, mais pourraient-ils être fondus en un seul sur une base amicale? Vous pourriez modifier votre amendement ainsi, ce qui me permettrait de l'appuyer: après les mots « l'article (2) ne la relève pas de ses obligations en matière de service », on pourrait ajouter « par les articles 113 ou 114 ». Le passage en question de l'amendement NPD-7 est ainsi rédigé: « [...] nuirait à sa capacité de s'acquitter de ses obligations prévues par les articles 113 or 114 ». Si l'on pouvait ajouter « par les articles 113 ou 114 » à la fin de votre amendement, nous dirions exactement la même chose.

[Traduction]

M. Sean Fraser: Je crois que nous entrons dans des nuances techniques qui pourraient avoir des conséquences auxquelles nous ne pensons pas. Je suis curieux de savoir si le ministère pourrait préciser les conséquences potentielles de cette suggestion.

Mme Helena Borges: Oui, je vais demander à l'avocat.

[Français]

L'avocat va répondre.

[Traduction]

Me Alain Langlois: Curieusement, dans la version anglaise, on ne peut pas renvoyer à l'article 113 ou à l'article 114 parce que l'article 111 de la Loi définit les obligations de service comme incluant les obligations énoncées aux articles 113 et 114.

Dans la version française cependant, il faut mentionner « ses obligations prévues par les articles 113 ou 114 » puisque ce n'est pas une expression définie dans la Loi.

M. Sean Fraser: D'accord.

Mme Helena Borges: Juste pour préciser, dans la version anglaise, nous pouvons renvoyer aux obligations de service, mais dans la version française, nous devons renvoyer expressément aux articles 113 et 114, qui précisent tous deux les obligations de service. Ce n'est là qu'une distinction d'ordre linguistique. L'intention est la même.

• (1705)

M. Sean Fraser: Il n'y a pas de conséquence substantielle à proprement parler.

Mme Helena Borges: Non.

La présidente: Veuillez poursuivre, monsieur Champagne.

M. Olivier Champagne: En gros, je pense que cela devrait être directement proposé comme amendement, parce que vous proposez l'amendement et le sous-amendement en même temps. Par souci de précision, je pense que vous devez le proposer directement dans la deuxième case que nous avons ici, en plus de ce que nous venons de dire au sujet de la version française. Cela faciliterait la compréhension selon moi.

Mme Kelly Block: Du point de vue de la procédure, y aurait-il lieu de retirer cet amendement LIB-3 et de soumettre à la place ce nouvel amendement?

M. Olivier Champagne: C'est ce que je propose.

M. Sean Fraser: J'ai déjà des devoirs à faire avec un amendement que nous avons mis de côté.

Je suis moi-même confus, et comme mon français est horrible, il serait préférable que j'obtienne de l'aide derrière moi et que je revoie le tout sur une copie papier que je pourrais soumettre à tout le monde.

Cela vous va?

La présidente: C'est une excellente idée.

D'accord, nous allons aussi mettre en réserve l'amendement LIB-3.

(L'étude de l'amendement LIB-3 est reportée.)

La présidente: D'accord, passons à l'amendement CPC-16... Nous allons reporter le reste de cette étude. Nous avons fait du très bon travail avec cet article, mais nous allons reporter le reste de l'étude de l'article 29 à plus tard.

(L'étude de l'article 29 est reportée.)

La présidente: Il n'y a pas d'amendement aux articles 30 à 41.

Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter? Dans la négative, pouvons-nous voter sur les articles 30 à 41?

Des députés: D'accord.

(Les articles 30 à 41 inclusivement sont adoptés.)

(Article 42)

La présidente: Passons à l'amendement CPC-17.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, vous avez l'amendement devant vous, et on y propose que l'article 42 soit modifié par substitution, au passage commençant à la ligne 37, page 34, et se terminant à la ligne 5, page 35, de ce qui suit:

a) d'une part, des prévisions, pour chaque marchandise et chaque couloir de destination principal, portant sur le volume total par mois du grain dont elle devra effectuer le mouvement pour la campagne agricole;

b) d'autre part, les plans opérationnels qu'elle a établis afin d'effectuer le mouvement du grain qu'elle devra effectuer pour cette campagne, lesquels comportent des renseignements liés précisément au mouvement du grain, notamment sur la taille du parc de wagons-trémies, les hypothèses relatives à l'utilisation du parc et les opérations ferroviaires.

Encore une fois, un certain nombre de témoins ont soulevé ce point sous l'angle de la transparence en ce qui concerne les données.

La présidente: Le ministère a-t-il quelque chose à ajouter?

Mme Helena Borges: Ce projet de loi, outre les dispositions déjà dans la Loi, exige que les compagnies de chemins de fer fournissent beaucoup de données, et que ces données soient inscrites dans des rapports sur le rendement. Comme certaines d'entre elles seront mises à la disposition du ministère et de l'Office aux fins des prix, nous avons déjà beaucoup d'information, et cette information est du domaine public. Il y aura d'autres données.

En outre, dans ce projet de loi, le ministre a la possibilité de demander aux compagnies de chemins de fer de fournir les informations relatives au transport de leurs récoltes pour la campagne agricole, de préciser comment ces informations seront communiquées, la forme qu'elles prendront, les détails des données à fournir, et tout cela se fera dans le cadre du système de réglementation. Nous estimons qu'il est préférable d'y aller par voie de réglementation, puisque nous devons consulter toutes les parties, les expéditeurs, les compagnies de chemins de fer, pour nous assurer que nous obtenons les informations les plus utiles qui soient pour ceux qui les utilisent. Le ministre réserve également le droit de demander chaque année leurs plans d'urgence aux compagnies de chemins de fer.

Nous avons dans le projet de loi ce qui est proposé dans l'amendement, et je parle ici du mécanisme, que ce soit par voie de réglementation ou par le projet de loi. Nous estimons qu'il est préférable de régler les détails par voie de réglementation.

• (1710)

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Pour une rare fois, je n'ai pas d'amendement équivalent à celui de Mme Block, mais cela ne m'empêche pas d'être en faveur de l'amendement, parce que je trouve qu'il vient préciser les exigences. Si je comprends bien, en plus de devoir démontrer leur capacité à faire le travail, les compagnies ferroviaires devront aussi fournir une prévision, ce qui permettra à tout le monde de respecter ses échéances et d'honorer ses contrats. C'est une belle précision que je vais appuyer.

[Traduction]

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires au sujet de l'amendement CPC-17?

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 42 est adopté.)

(Les articles 43 à 45 inclusivement sont adoptés.)

(Article 46)

La présidente: Passons maintenant à l'amendement CPC-18.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, il s'agit d'ajouter un point sous b) à l'alinéa 161(2)b) proposé:

si l'expéditeur a l'intention de se prévaloir de la procédure d'arbitrage prévue à l'article 164.1, une déclaration à cet effet;

Je crois que cela exprimerait plus clairement les intentions de l'expéditeur.

La présidente: Y a-t-il des commentaires sur l'amendement CPC-18?

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Il ne s'agit que d'un détail de procédure. Peut-être que la greffière pourrait s'en occuper.

Il y a deux dispositions connexes ici, et si je ne m'abuse, l'amendement CPC-18 pourrait dépendre de l'adoption du CPC-19, n'est-ce pas?

La présidente: Nous allons laisser la greffière...

Madame Block, ces deux amendements sont de vous.

Mme Kelly Block: J'aurais soumis la question au conseiller législatif en ce qui a trait à l'ordre dans lequel doivent figurer ces amendements, à savoir lequel doit être inscrit en premier et lequel annule l'autre.

M. Sean Fraser: Si nous devons les étudier dans l'ordre inverse, soit.

La présidente: Comme ils sont très étroitement liés l'un à l'autre, peu importe lequel arrive en premier.

L'amendement CPC-18 vient en premier.

Mme Kelly Block: D'accord.

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires sur l'amendement CPC-18?

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je vous prie de m'excuser si je les ai un peu mélangés, parce que je les ai examinés ensemble. Je constate essentiellement qu'un système mis en place a entraîné la création d'une sorte de cour des petites créances. Je crains que si nous le modifions comme le propose Mme Block, nous allons créer un contexte dans lequel les gens rechercheront la tribune la plus favorable, ce qui pourrait entraîner la congestion d'un côté ou de l'autre.

M^e Langlois est probablement le mieux placé pour en parler. Le choix de la mise en place du processus d'arbitrage a été délibéré.

Me Alain Langlois: Oui. Il existe deux possibilités à l'heure actuelle. Il y a d'abord le montant qui est actuellement inscrit dans la loi, mais il est proposé de le porter à 2 millions de dollars. Si les frais de transport sont inférieurs à 2 millions de dollars, une procédure sommaire est déclenchée, sauf si l'expéditeur opte effectivement pour la procédure plus longue. Si les frais de transport sont supérieurs à 750 000 \$, en vertu de la Loi en vigueur, ou à 2 millions de dollars, en vertu du projet de loi, c'est la procédure plus longue qui est enclenchée.

Selon ce que je comprends du deuxième amendement, l'expéditeur pourrait dès le départ choisir sa procédure, quels que soient les frais de transport indiqués dans la décision d'arbitrage sur l'offre finale, ce qui permettrait à l'expéditeur de choisir entre les deux procédures, peu importe la valeur en dollars indiquée dans la décision d'arbitrage.

•(1715)

M. Sean Fraser: Je vous remercie.

La présidente: Je vois qu'il n'y a rien à ajouter au sujet de l'amendement CPC-18.

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 46 est adopté.)

(Article 47)

La présidente: Passons maintenant à l'amendement CPC-19.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Encore une fois, c'est un amendement proposé par la Western Canadian Shippers' Coalition. Il s'agit d'une modification par rapport à ce qui est indiqué dans la procédure sommaire. Elle modifie essentiellement les lignes 12 à 17, qui renferment beaucoup de détails et précisent un montant d'argent dans la version modifiée de la loi.

Je pense qu'il s'agit simplement de préciser que les articles 163 et 164 ne s'appliquent pas.

La présidente: Y a-t-il des questions ou des commentaires au sujet de l'amendement CPC-19?

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Encore une fois pour le personnel, si je comprends bien, l'on souhaite offrir aux plus petites entreprises la possibilité d'utiliser un mécanisme moins fastidieux, difficile ou coûteux, et exclure de ce processus les plus grandes entreprises, et c'est pourquoi les chiffres en dollars étaient inclus dans la version initiale.

La présidente: Puis-je vous interrompre un instant? Les cloches nous indiquent que le moment est venu de voter. Avons-nous le consentement unanime du Comité pour prolonger nos échanges de cinq minutes?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci.

Poursuivez.

Mme Helena Borges: M. Hardie a raison. Il y a les deux procédures que M^e Langlois a expliquées pour les plus petits expéditeurs. La procédure sommaire serait plus efficace. Il s'agit d'une procédure sur papier, mais elle ne vise que les réclamations inférieures à 2 millions de dollars. Les autres seront soumises à la procédure courante de l'arbitrage sur l'offre finale.

Elle vise à aider les plus petits expéditeurs à accéder plus efficacement à ce recours.

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires?

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

(L'article 47 est adopté.)

(Les articles 48 à 51 inclusivement sont adoptés.)

(Article 52)

La présidente: Madame Block, voulez-vous parler de l'amendement CPC-20?

Mme Kelly Block: L'amendement consiste à modifier l'article 52 du projet de loi C-49 par suppression des lignes 11 et 12, à la page 39.

Je pense que nous avons déjà proposé un amendement pour supprimer cet article, et nous l'avons supprimé ici par souci de cohérence.

La présidente: Le ministère a-t-il quelque chose à ajouter?

Mme Helena Borges: L'instauration de sanctions réciproques visait à faire en sorte que les sanctions appliquées à l'expéditeur touchent également la compagnie de chemin de fer et que l'arbitre puisse déterminer ce que j'appellerais le caractère raisonnable de la sanction.

Si nous supprimons l'article, cela signifie que l'application de la sanction pourrait être injuste en ce sens qu'elle viserait la compagnie de chemin de fer, mais pas nécessairement l'expéditeur de manière équilibrée et réciproque. Les dispositions exigent que les accords prévoient des sanctions réciproques pour les deux parties.

• (1720)

La présidente: Y a-t-il autre chose à ajouter au sujet de l'amendement CPC-20?

(L'amendement est rejeté.)

La présidente: Passons maintenant à l'amendement CPC-21.

Voulez-vous que nous attendions et que nous allions plutôt en pause?

Mme Kelly Block: Oui, c'est ce que je ferais.

La présidente: Nous reviendrons à l'amendement CPC-21 au sujet de l'article 52.

Je demande à tout le monde de revenir rapidement. Si nous poursuivons à ce rythme, nous pourrions finir plus tôt que nous le pensions.

Je vous remercie tous beaucoup.

La séance est suspendue.

• (1720)

(Pause)

• (1825)

La présidente: Reprenons la séance.

Merci beaucoup d'être revenus si rapidement.

Nous nous penchons sur l'article 52, soit l'amendement CPC-21, présenté par Mme Block.

Madame Block, voulez-vous nous en parler?

Mme Kelly Block: Oui. Merci beaucoup, madame la présidente.

Encore une fois, je vais vous citer certains témoignages que nous avons entendus à propos de cette recommandation. Il s'agit encore de M. Tougas, qui a dit:

C-49 précise que l'arbitre doit trancher de manière équitable. Or, d'après moi, c'est déjà le cas. Les arbitres sont connus pour leur impartialité et leur sens de l'équité et les cours d'appel se montrent déférentes à leur égard. Il est rare qu'une sentence arbitrale soit portée en appel. Cette disposition ne s'impose donc aucunement. La procédure relative aux accords sur le niveau de service est justement prévue pour les cas où un transporteur ferroviaire refuse de fournir le service exigé par l'expéditeur. S'il s'avère, après examen, que l'expéditeur n'a effectivement pas besoin du niveau de service auquel il prétendait, il ne l'obtiendra pas. Dans cette situation, un arbitre a le pouvoir discrétionnaire de prendre les décisions qui s'imposent face à la présentation très irrégulière d'accords sur le niveau de service par un expéditeur.

L'arbitrage qui entoure ces procédures se situe au niveau du service.

Nous avons recommandé cet amendement sur la base de ce témoignage.

• (1830)

La présidente: Monsieur Fraser, allez-y.

M. Sean Fraser: Pour préciser, parle-t-on de l'amendement CPC-20 ou CPC-21?

La présidente: L'amendement CPC-21.

M. Sean Fraser: D'accord, j'ai un commentaire à faire. Je voulais simplement m'assurer de parler de la bonne disposition.

Je me souviens bien du témoignage de M. Tougas. Je pense que cette disposition est en partie utile en ce moment, en ce qui concerne l'examen de l'efficacité du système. Quand je regarde le réseau ferroviaire efficace que nous avons au Canada... Un arbitre devra décider si le différend en cours peut être examiné dans le cadre de quelque chose que je comparerais à un service de bus. Si nous supprimons cette disposition, cela reviendrait essentiellement à dire que nous avons laissé un arbitre déterminer de la justesse du tarif imposé par un taxi pour vous mener d'un endroit précis à un autre, plutôt que dans le cadre d'un système global. Si je suis à la place de l'arbitre, j'ai toutes les raisons de me demander comment rendre une décision qui est à la fois équitable et qui est aussi dans l'intérêt du système.

En aparté, j'oublie quel témoin l'a souligné, mais quelqu'un a dit que sauf dans deux cas, les expéditeurs ont remporté tous les cas d'arbitrage sur l'offre finale qui nous ont été soumis.

Je ne pense pas qu'il soit inapproprié d'inclure l'efficacité. Les représentants du ministère ont-ils quelque chose à ajouter?

Mme Helena Borges: Cela nous ramène à la disposition relative aux sanctions réciproques et à l'équilibre. Si les sanctions sont équilibrées, l'efficacité sera plus grande. Si un côté est favorisé plus que l'autre, l'efficacité ne sera pas aussi grande qu'avec une décision rendue au sujet de sanctions réciproques. Cela ne signifie pas que l'arbitre doit accorder à l'expéditeur exactement la même chose qu'il accorde à la compagnie de chemins de fer, mais qu'il doit y avoir un équilibre dans la façon dont les sanctions sont appliquées. Si nous supprimons cette obligation, cet équilibre n'est plus garanti, et c'est ce qui est au cœur de cette disposition, que les expéditeurs demandent depuis très longtemps.

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires au sujet de l'amendement CPC-21?

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

(L'article 52 est adopté.)

La présidente: Aucun amendement n'est proposé pour les articles 53 à 59.

Mme Kelly Block: L'article 59.1, madame la présidente...

La présidente: Ce sera après l'article 59.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, si vous incluez l'article 59, qu'est-ce qui se passera avec l'amendement que j'ai soumis à propos de l'article 59.1 proposé?

La présidente: Il viendra après.

Mme Kelly Block: D'accord, donc cela ne fait pas partie de l'article 59.

La présidente: C'est un tout nouvel article.

• (1835)

Mme Kelly Block: Je vous remercie.

(Les articles 53 à 59 inclusivement sont adoptés.)

La présidente: Nous allons maintenant passer à l'article 59.1.

Mme Kelly Block: L'article 59.1 modifie le projet de loi C-49 par adjonction, après la ligne 23, page 41, d'une nouvelle clause qui parle de ceci:

Le ministre nomme, dans les trois ans suivant le premier jour où les articles 2 à 59 de la présente loi sont tous en vigueur, une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet de l'application de la présente loi en relation avec la Loi sur les transports au Canada

Vous avez le reste devant vous.

Avant de prendre votre décision, je pense qu'il pourrait y avoir un sous-amendement.

La présidente: Y a-t-il des sous-amendements à proposer relativement à ce nouvel article 59.1?

[Français]

M. Robert Aubin: En fait, j'attendais d'entendre la conclusion et l'explication.

Je m'interroge sur la pertinence de nommer une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet. Si l'examen relève déjà du ministère, il me semble que nous pourrions simplifier l'amendement.

Voilà ce que je voudrais proposer.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Aubin et madame Block, nous vous demandons de proposer officiellement l'article 59.1.

Mme Kelly Block: Cela signifie-t-il que je dois lire tout cela?

M. Olivier Champagne: Si vous le proposez dans sa forme actuelle, puisque la présidente le jugera probablement irrecevable, il ne peut pas être sous-amendé.

La présidente: Vous ne pouvez proposer le sous-amendement.

M. Olivier Champagne: ... ou vous pouvez décider de le proposer avec la modification déjà présentée.

La présidente: Il est effectivement irrecevable.

Mme Kelly Block: D'accord, je vais donc proposer cet amendement, et nous l'appelons CPC-21-A?

La présidente: Exact.

Mme Kelly Block: D'accord, je propose que le projet de loi C-49 soit modifié par adjonction, après la ligne 23, à la page 41, du nouvel article suivant:

59.1(1) Le ministre nomme, dans les trois ans suivant le premier jour où les articles 2 à 59 de la présente loi sont tous en vigueur, une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet de l'application de la présente loi en relation avec la Loi sur les transports au Canada et de toute autre loi fédérale dont le ministre est responsable et qui porte sur la réglementation économique d'un mode de transport ou sur toute activité de transport assujettie à la compétence législative du Parlement.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'aimerais simplement comprendre une chose. Dans ce qui vient d'être lu, on dit « le ministre nomme », puis on fait disparaître l'idée selon laquelle des personnes seraient nommées. Si je comprends bien, le ministre n'a plus à nommer personne. On devrait donc lire « Dans les trois ans suivant le premier jour où les articles 2 à 59 de la présente loi sont tous en vigueur, le ministre procède », puisqu'il n'y a plus de nomination. Est-ce bien cela? À mon avis, il faudrait biffer le verbe « nomme » au début de l'amendement.

[Traduction]

La présidente: Oui, d'accord.

Du côté du ministère, avez-vous des commentaires? Avez-vous eu le temps de passer tout cela en revue?

Mme Helena Borges: Non, mais je crois comprendre que l'amendement prévoit une révision de la loi.

Le ministre peut réviser la Loi à tout moment. En fait, je pense que le ministre précédent l'a démontré, avec la révision récente de M. Emerson, et qu'elle a même été avancée. Les dispositions de la Loi ont également été révisées en 2013 et 2014. La Loi peut essentiellement être révisée à tout moment et le ministre a déjà le pouvoir de le faire. Nous ne pensons pas qu'un amendement en ce sens soit nécessaire pour l'instant.

Nous n'avons rien inclus dans ce projet de loi à ce sujet, mais le ministre a déjà les pouvoirs de révision nécessaires.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: À l'heure actuelle, la révision du ministre est, si je puis dire, facultative. Je me demande si nous devrions envisager de rendre cette révision obligatoire, comme le propose cet amendement, même si le passé tend à démontrer que la Loi a été révisée très fréquemment, certainement beaucoup plus souvent qu'aux trois ans. Nous pourrions faire valoir qu'il serait utile de le faire à une date fixe.

• (1840)

Mme Helena Borges: S'il devait y avoir une révision, comme l'a dit Mme Block je crois, aux trois ans, cela laisserait peu de temps, car au moment où ces amendements entreraient en vigueur... Certains d'entre eux entrent en vigueur six mois ou un an après l'adoption des dispositions. Cela laisserait-il assez de temps pour que le bon fonctionnement de la Loi soit appuyé par des données probantes? Il y a là matière à réflexion.

D'autres textes législatifs prévoient des délais de révision obligatoires, mais en général, les révisions ne sont pas plus fréquentes qu'aux 5 ans et, dans certains cas, aux 10 ans, selon la loi. Un délai de trois ans serait donc très court en comparaison.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Madame la présidente, je suis en grande partie d'accord avec les membres du personnel. Les transports sont considérés non seulement isolément avec les problèmes liés aux transports, mais aussi dans le cadre de la surveillance continue de l'économie.

Si nous pensons à l'examen mené par l'Office des transports, c'était le cas. Le gouvernement précédent a reconnu à juste titre la situation de ralentissement économique dans laquelle nous nous trouvons à l'époque et il a aussi évidemment reconnu l'incidence qu'aurait ce ralentissement sur la révision de la Loi sur les transports au Canada. Lorsque notre gouvernement est entré en fonction, nous avons également reconnu non seulement la nécessité d'une révision de la Loi, mais aussi le besoin d'établir et de proposer en matière de transport une véritable stratégie qui serait conforme à notre stratégie économique. Cela va de soi parce que le transport représente une grande part de notre force économique.

Cela dit, j'estime que cela serait tout simplement redondant.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, j'aimerais simplement préciser que le projet de loi C-30 a été déposé en 2013-2014 afin de tenir compte d'une situation très inhabituelle et qu'en 2017, trois ans plus tard, nous sommes en train de dire que nous avons toutes les informations dont nous avons besoin pour conclure que même si l'extension des limites d'interconnexion répondait parfaitement au problème pour lequel elle avait été conçue, nous devons laisser cette mesure prendre fin et passer à une autre solution.

Sauf votre respect, je ne suis pas d'accord pour dire qu'un délai de trois ans est insuffisant pour examiner un projet de loi visant à déterminer si un certain recours est efficace. Puisque c'est manifestement ce qui s'est passé avec l'extension des limites d'interconnexion, j'aimerais que quelqu'un prolonge cette période, mais je pense que pour l'interconnexion de longue distance, il serait vraiment judicieux de réviser cette mesure législative afin de déterminer si elle permet de réaliser l'objectif visé.

La présidente: Monsieur Chong, et ensuite M. Aubin.

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, j'aimerais proposer un sous-amendement à l'amendement, afin de remplacer le mot « trois » par le mot « cinq ».

La présidente: D'accord, merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vais dire deux choses.

D'abord, je suis d'accord pour dire que ce dont nous discutons exige une révision. La période de trois ans m'apparaissait suffisante dans la mesure où c'était trois ans suivant le premier jour où les articles 2 à 59 auront force de loi. Ce qu'on nous disait être une période de transition n'entre pas dans le calcul. C'est trois ans à partir du moment où tout sera en place, ce qui m'apparaît tout à fait raisonnable.

Le deuxième aspect, c'est de redonner au ministère sa pleine responsabilité plutôt que de confier l'évaluation à un autre comité. Il y a deux éléments dans l'amendement dont on doit tenir compte: l'obligation de faire une évaluation après trois ans et que celle-ci relève directement du ministère.

Ce n'est pas à moi de décider si l'amendement favorable sera recevable ou pas, mais en ce qui me concerne, je suis d'accord au sujet de ces trois ans.

[Traduction]

La présidente: Y a-t-il d'autres discussions? Y a-t-il des commentaires de la part du ministère?

Mme Helena Borges: Peut-être en ce qui a trait à l'examen de certaines dispositions de la Loi, je crois que l'article 49 de la Loi donne au ministre un pouvoir de révision complet. Nous avons déjà invoqué ce pouvoir pour examiner, par exemple, le niveau de service. Deux grandes études ont été réalisées au cours des sept dernières années relativement au niveau de service.

Puisque la Loi accorde déjà ce pouvoir au ministre, s'il y a quelque chose de particulier, et si vous voulez par exemple que l'interconnexion de longue distance soit révisée, le ministre pourrait étudier cette requête et demander que cette révision soit menée par le ministère, l'Office, ou un tiers de l'extérieur.

•(1845)

La présidente: Y a-t-il autre chose à ajouter?

S'il n'y a rien de plus, M. Chong propose un sous-amendement pour remplacer « trois ans » par « cinq ans ».

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

La présidente: Ensuite, nous avons l'amendement de Mme Block, « dans les trois ans suivant ». Vous avez le texte complet devant vous.

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

(L'article 60 est adopté.)

La présidente: L'amendement LIB-4 concerne l'article 60.1 proposé. Qui veut en parler?

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Madame la présidente, vous avez devant vous un amendement proposant une modification de la Loi sur la commercialisation du CN, qui permettra au CN de porter de 15 % à 25 % le pourcentage des actions détenues par les actionnaires de la société. C'est un amendement technique mineur qui pourrait être apporté au projet de loi pour que cette augmentation entre en vigueur à la date de la sanction royale. Cela simplifierait le processus pour le CN et s'harmoniserait avec l'intention stratégique de la proposition.

[Français]

C'est un changement demandé par le CN, qui croit que cela va l'aider.

Cet amendement vise à ce que le projet de loi soit juste et équitable pour toutes les parties prenantes. Aucune autre compagnie de chemin de fer n'est soumise à de telles limites.

[Traduction]

Merci.

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires au sujet de l'amendement LIB-4?

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

(Article 61)

La présidente: Passons maintenant à l'amendement NPD-8.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Dans les prochaines minutes, vous allez voir passer un certain nombre d'amendements proposés par le Nouveau Parti démocratique. Ils vont tous dans le même sens, car il faut que le discours soit cohérent.

Dans toutes les présentations, on nous a dit que les bandes de ces enregistreurs audio-vidéo ne seraient pas utilisées dans telle ou telle situation. Le seul élément sur lequel l'ensemble des témoins s'entendaient était que ces bandes ne devraient être utilisées que par les membres du Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou BST. Il ne faut pas qu'un quelconque article du projet de loi ne donne un pouvoir aux compagnies ferroviaires de faire autre chose à cause de balises plus ou moins claires. C'est ce que nous tentons de corriger ou de faire disparaître.

L'amendement NDP-8 propose que le projet de loi C-49, à l'article 61, soit modifié par substitution, aux lignes 17 à 20, page 42, de ce qui suit:

(1) d'utiliser les renseignements qu'elle enregistre, recueille ou conserve au titre de ce paragraphe. Plutôt que d'avoir à expliquer comment elle ne pourra pas le faire dans de mauvaises situations, disons au départ qu'elle ne pourra pas le faire.

[Traduction]

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, en ce qui concerne cet amendement, je voudrais simplement rappeler aux membres de notre comité l'étude sur la sécurité ferroviaire que nous avons menée. Je ne me souviens même pas à quel moment nous l'avons fait. C'était peu de temps après notre rentrée pendant la 42^e législature. La recommandation 12 de cette étude se lisait comme suit:

Que Transports Canada élabore immédiatement des structures législatives et réglementaires pour rendre obligatoire l'utilisation d'enregistreurs audio et vidéo à bord des locomotives par les compagnies ferroviaires, et que des règles efficaces spécifient que l'utilisation des enregistrements est réservée exclusivement aux autorités gouvernementales compétentes pendant les enquêtes du Bureau de la sécurité des transports sur les accidents ou les enquêtes criminelles qui en découlent directement.

Je crois que l'amendement de M. Aubin est conforme à la recommandation que nous avons présentée dans le rapport issu de l'étude sur la sécurité ferroviaire.

• (1850)

La présidente: Les représentants du ministère voudraient-ils commenter?

Mme Helena Borges: Oui, peut-être pour aborder la raison pour laquelle nous permettons à l'entreprise et à Transports Canada, et pas seulement au bureau de la sécurité, d'avoir accès aux données d'enregistrement audio-vidéo de locomotive. En fait, cela vient des recommandations du Bureau de la sécurité des transports, pour lequel la sécurité est primordiale et qui considère que trois parties jouent un rôle important dans la sécurité ferroviaire.

Il y a d'abord le bureau de la sécurité, parce que c'est lui qui nous recommande des mesures pour améliorer la sécurité en fonction des accidents qui sont survenus. Il y a ensuite Transports Canada, parce que c'est le ministère qui établit les normes législatives et réglementaires de la sécurité ferroviaire.

Il y a enfin les compagnies ferroviaires proprement dites, qui sont dotées de systèmes de gestion de la sécurité leur permettant de créer une culture de la sécurité. Les données d'enregistrement audio-vidéo sont considérées comme une base essentielle, et, si nous ne leur donnons pas accès à ces données, il se pourrait que leurs pratiques, en fait, compromettent la sécurité. Il serait bon qu'elles tirent parti de ces données.

C'est pour cette raison que, dans les amendements, on propose de permettre aux trois parties d'avoir accès aux données. Ainsi, chacune peut employer les données recueillies pour améliorer la partie du mandat de sécurité qui lui revient dans le système.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, j'ai une question pour vous. Je crois savoir que nous avons reçu une lettre du commissaire à la protection de la vie privée à ce sujet. Vous rappelez-vous ce qu'il y disait?

La présidente: Est-ce que quelqu'un se souvient de cette lettre?

L'hon. Michael Chong: Non.

Mme Kelly Block: Vous n'étiez pas ici.

La présidente: Je suis désolée, nous ne savons pas... Il faudrait que la greffière essaie de la retrouver.

Mme Kelly Block: Très bien.

La présidente: Peut-être pouvons-nous continuer les questions pendant qu'elle essaie de la retrouver.

C'est au tour de M. Hardie.

M. Ken Hardie: Aujourd'hui, à la Chambre, j'ai demandé au ministre de clarifier cette question, parce que je suis inquiet du fait que, entre le moment où la loi est adoptée et le moment où la réglementation entre en vigueur, il peut se produire toutes sortes de situations ambiguës où les gens ne savent vraiment pas à quoi s'attendre. Il s'est engagé aujourd'hui à ce que l'on ne permette pas l'usage de ce matériel à des fins disciplinaires...

L'hon. Michael Chong: On avait dit également que les banques n'utiliseraient jamais les NAS pour vérifier l'ouverture de comptes.

M. Ken Hardie: Eh bien, le fait est...

L'hon. Michael Chong: Je plaisante.

M. Ken Hardie: ... qu'on peut très bien imaginer une situation où un enregistreur audio-vidéo saisirait le comportement flagrant d'un chauffeur de taxi, et je pense qu'une personne sensée et raisonnable voudrait qu'on prenne des mesures disciplinaires à son égard. C'est là que, à mon avis, la réglementation devra être aussi étanche que possible pour garantir que les choses se passent comme il se doit.

Le témoignage de Mme Fox, qui demande qu'on emploie cette technologie depuis un certain temps, a permis de préciser que, dans un climat de confiance, on peut facilement voir comment cela pourrait être une mesure très productive, mais elle a passé sous silence le fait que, notamment dans le syndicat, on ne croit pas que ce soit un milieu très juste.

Il doit y avoir des garanties, mais nous devons aussi tenir compte de la sécurité publique, qui est un principe primordial. Je pense que les choses se clarifieront dans la réglementation. Il faudra que nous suivions cela de très près.

• (1855)

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je trouve que la présentation de M. Hardie était particulièrement éloquente. Il a parlé d'un environnement de confiance, et c'est justement ce qui fait défaut.

On est en train d'énumérer toutes les situations pour lesquelles on ne pourra pas utiliser les enregistreurs audio-vidéo, mais on dit qu'on va les définir plus tard dans la réglementation, dans le but de l'enjoliver. Nous nous opposons à cela. De toute façon, nous ne travaillons pas nécessairement sur la sécurité. Si nous voulions vraiment travailler sur la sécurité, il aurait été intéressant que le projet de loi C-49 propose des mesures contre la fatigue au volant chez les conducteurs de train. Nous avons dû faire face au même problème en matière de sécurité aérienne.

Selon nous, les enregistreurs audio-vidéo sont des outils qui permettent au BST de mesurer, après le fait accompli, c'est-à-dire après l'accident, malheureusement, ce qui a fait défaut ou non. Si nous voulons vraiment parler de la sécurité, il faut revoir l'ensemble des mesures qui touchent les événements avant que ne survienne un accident. Les enregistreurs audio-vidéo ne font rien pour prévenir les accidents.

Personnellement, je ne souhaiterais pas qu'une caméra audio-vidéo soit installée dans mon bureau pour surveiller mon travail quotidien. J'imagine que le premier ministre et M. Hardie n'aimeraient pas cela non plus. Pourtant, c'est ce que nous offrons aux conducteurs de train. Nous leur disons que chaque fois qu'ils entreront dans leur bureau, c'est-à-dire dans leur locomotive, leurs gestes seront enregistrés sur une bande audio-vidéo.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, je dois insister, parce que j'ai entendu cela dans tous les témoignages de la semaine, de la part de tous les protagonistes du secteur d'activité, et je parle de la sécurité en termes proactifs et non réactifs. Nous essayons — quand je dis « nous », je veux dire les entreprises, le gouvernement — d'utiliser les bandes vidéo pour prévenir les accidents et éviter que des gens soient blessés. C'est ce que nous faisons avec le gouvernement. Il s'agit de mettre ce mécanisme à la disposition des parties intéressées pour prévenir les accidents et sauver des vies. Je crois que l'enregistreur audio-vidéo peut nous y aider. Au lieu de réagir et de prendre des mesures après avoir examiné le contenu d'une bande vidéo, nous pouvons être proactifs et nous servir de cet instrument pour enseigner, pour apprendre et, bien entendu, pour continuer de prévenir les accidents.

Ce sont de nouveaux éléments que nous avons appris grâce aux témoins que nous avons reçus. C'est la valeur de l'enregistreur audio-vidéo pour la formation. Nous comprenons bien.

Enfin, le BST ne veut pas de cette information, il ne veut pas être le seul propriétaire de cette information. Il voudrait que les entreprises, et il les y encourage, prennent des mesures proactives et utilisent ces bandes vidéo pour faire de la formation, sauver des vies et prévenir les accidents.

La présidente: Nous entendrons maintenant M. Fraser, puis Mme Block, et ensuite M. Hardie.

M. Sean Fraser: Madame la présidente, c'est l'une des questions qui me préoccupaient dans les délibérations relatives au projet de loi, sans doute plus qu'aucune autre. Je prends très au sérieux le droit à la vie privée, ma vie privée et celle des autres, et je m'inquiète, compte tenu notamment du témoignage d'un représentant de compagnie ferroviaire qui parlé de l'usage potentiel de ces renseignements.

Quand je me suis interrogé sur la façon de bien faire les choses, j'ai tenu compte du revers de la médaille, à savoir que des vies sont littéralement en jeu et que les enregistreurs, bien utilisés, pourraient sauver des vies. D'après ce que je me rappelle de ce témoignage — et je crois que c'était avec des représentants du ministère —, la réglementation devait servir dans des circonstances limitées aux fins d'une vérification systémique visant à circonscrire les problèmes de sécurité systémiques. À moins qu'un accident n'ait pas fait l'objet d'une enquête, cela se limitait à ce champ d'application. Pourvu qu'on obtienne un témoignage honnête au cours de notre audience, il n'est pas permis à une compagnie d'utiliser cet instrument à des fins punitives, sauf dans le cas exceptionnel où une vérification systémique est entreprise et qu'un vérificateur tombe sur un comportement flagrant, ce qui très peu probable.

Pourriez-vous confirmer que la réglementation sera limitée, sans l'ombre d'un doute, à ce genre de vérification systémique de la sécurité, qui porte non pas sur les personnes, mais sur ce qui se passe dans l'ensemble du système, de sorte que nous puissions mettre en oeuvre des politiques permettant de sauver des vies?

Mme Helena Borges: Vous avez raison. En fait, je vous renvoie à la page 43 du projet de loi, où il est question de l'information à laquelle la compagnie ferroviaire peut avoir accès. Il s'agit du nouveau paragraphe 17.91(2), proposé à l'article 62 du projet de loi. On peut y lire que l'information ne peut être sélectionnée qu'aléatoirement. Cela interdit l'observation quotidienne d'un employé pour vérifier son travail. On ne peut pas faire cela. Compte tenu de cette information, et on passe ici à la disposition suivante, si la compagnie constate une menace à la sécurité des opérations

ferroviaires et si, en consultant des données sélectionnées aléatoirement, elle constate une menace à la sécurité, telle qu'elle est définie dans la Loi, elle pourrait les utiliser à des fins disciplinaires le cas échéant. Mais, à mon avis, il s'agirait d'une situation flagrante et très rare.

Il y a des limites à la façon dont les données peuvent être sélectionnées. Nous veillerons à ce qu'elles soient respectées. La réglementation précisera comment les données doivent être traitées. Quelqu'un a parlé du commissaire à la protection de la vie privée. Dans le cadre de l'élaboration de la réglementation, nous devons rédiger un énoncé des incidences sur la vie privée qui montre en quoi la réglementation aurait un effet sur la vie privée des gens. Nous sommes en train d'y travailler et nous sommes en contact avec le commissaire à la vie privée, car nous devons nous assurer que nous faisons les choses comme il se doit.

Il y a des limites à la façon dont les données peuvent être consultées, utilisées et conservées. Ces données font l'objet de beaucoup de mesures de contrôle.

•(1900)

M. Sean Fraser: Est-ce que l'énoncé des incidences sur la vie privée dont vous avez parlé comprendra une analyse de la façon dont c'est mis en oeuvre dans le souci du minimum de nuisance?

Mme Helena Borges: C'est exactement cela, et aussi la façon dont ces données seront protégées. Par exemple, comment les données seront stockées, qui y aura accès dans la compagnie, comment les données devront être signées, je dirais par intermitence, si on veut, quand les données devront être supprimées, tout cela sera inclus.

M. Sean Fraser: Prévoyez-vous d'autres consultations auprès des parties concernées pendant l'élaboration de la réglementation? Je pense notamment aux syndicats qui représentent les travailleurs dont le droit à la vie privée pourrait être compromis.

Mme Helena Borges: Tout à fait. Nous avons affaire aux syndicats, aux compagnies ferroviaires et à d'autres parties. Nous avons aussi affaire, par exemple, aux exploitants de navettes et de moyens de transport en commun liés à VIA Rail. Nous consultons donc toutes sortes de parties.

M. Sean Fraser: Merci.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, je tiens à remercier la greffière d'avoir retrouvé la lettre adressée par le commissaire à la protection de la vie privée le 12 septembre. Je pense que ce devait être la dernière journée de réunion de notre comité sur le projet de loi C-49. Je pense qu'il est très important de signaler que le commissaire avait rappelé... je vais citer quelques passages de la lettre:

Toutefois, nous estimons que le fait de permettre aux compagnies ferroviaires d'avoir accès à ces données pour des vérifications ponctuelles de la sécurité de façon proactive est moins clairement défini.

Je pense qu'il dénonce là une faille dans le projet de loi. Il dit également ceci:

Selon nous, le fait de permettre aux compagnies ferroviaires d'avoir un large accès à des données audio et vidéo à des fins non liées à une enquête a une plus grande incidence sur la vie privée et pourrait ouvrir la porte à une possibilité d'utilisation inadéquate des données ou de détournement d'usage.

Je crois que nous devons être conscients que le commissaire à la protection de la vie privée se prononce sur ce projet de loi et nous fait remarquer qu'il faudrait peut-être le clarifier. Je suppose que notre comité doit décider s'il convient de laisser les détails de clarification à la réglementation. Qu'est-ce qui s'ensuivra? Que se passera-t-il si nous ne donnons pas suite aux préoccupations formulées par le commissaire à la protection de la vie privée...?

La présidente: Nous avons tous reçu cette lettre et nous avons donc tous reçu l'information. Nous sommes tous très conscients des préoccupations du commissaire. Bien entendu, si le ministère souhaite y donner suite, mais nous avons tous reçu et lu la lettre. Le commissaire y indique ses préoccupations. Je pense que, dans l'ensemble, tout le monde s'inquiète de la même chose, qui est de s'assurer que l'information ne sert pas à d'autres fins que celles qui sont prévues.

Souhaitez-vous avoir une brève réponse à cela?

Mme Helena Borges: Peut-être que Brigitte pourrait répondre. Elle s'est occupée de cela et de la question de la protection de la vie privée. Elle pourrait peut-être expliquer les mesures de contrôle qui seront mise en place dans le cadre de la réglementation.

• (1905)

Mme Brigitte Diogo (directrice générale, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Merci.

Sur le plan de la proposition, il était très important de prévoir les deux modes d'utilisation dans la loi, c'est-à-dire de préciser ce que les compagnies ferroviaires seront autorisées à faire de l'information. Il s'agissait vraiment de veiller à ce qu'il n'y ait aucun pouvoir discrétionnaire ni interprétation concernant l'utilisation de l'information et de s'assurer que la réglementation définirait clairement mesures de contrôle à mettre en place.

Quand on parle de sélection aléatoire des données, on parle d'instaurer dans la réglementation les paramètres qu'une compagnie ferroviaire devra utiliser pour procéder à cette sélection aléatoire. Encore une fois, cela ne laisse aucun pouvoir discrétionnaire à la compagnie ferroviaire pour déterminer les politiques qu'elles devront mettre en place pour protéger l'information, pour interdire leur utilisation en dehors des usages prévus, pour veiller à ce qu'on puisse vérifier qui a accès aux données et dans quel but, et pour s'assurer que le système est doté d'un mécanisme de vérification. Il ne s'agit pas de se contenter de la parole de la compagnie ferroviaire dans les documents qu'elle présentera sur la façon dont elle se sert de l'information. On peut établir des comparaisons avec une piste de vérification électronique permettant de confirmer effectivement ce que les documents fournis affirment.

Ces politiques devront donc être soumises à Transports Canada pour examen des modes d'échantillonnage aléatoire.

La présidente: Merci beaucoup.

M. Hardie, puis M. Aubin.

M. Ken Hardie: Si nous nous engageons, par l'entremise du ministère, à utiliser le SGS, nous devons sans doute en permettre l'utilisation pour assurer la sécurité du système. C'est un outil de gestion. Nous devons certes nous prémunir contre les risques d'utilisation sans discernement, mais si un contrôle révélait que quelqu'un a pénétré le système, j'aimerais savoir ce qui se passerait à ce moment-là.

Et ensuite? Existe-t-il une sorte de formation de rattrapage ou que sais-je encore, ou alors la règle est-elle absolument respectée? Je m'attendrais à ce que, dans ce domaine, le règlement soit aussi

normatif que possible. Certes, le syndicat est aussi là pour protéger ses membres.

La présidente: M. Aubin sera le dernier à intervenir à ce sujet.

[Français]

M. Robert Aubin: J'y vois toujours un problème quand on ne peut pas se prononcer sur une réglementation à venir parce qu'on ne l'a pas. Plus j'écoute les interventions, plus cela me conforte dans ma position de départ. Bien que nous voulions tout ficeler, nous sommes toujours en train d'ajouter ou d'ouvrir une porte quelque part, à moins d'une exception rare.

J'aimerais savoir si les fonctionnaires ont en mémoire l'étude faite par Transports Canada, dont le rapport a été déposé en 2013. Si ma mémoire est bonne, c'était dans la législature précédente. Un comité de travail avait réuni des syndicats et des patrons et en était arrivé à la conclusion que ces enregistreurs audio-vidéo n'étaient pas nécessairement un gage d'efficacité en matière de sécurité.

Vous souvenez-vous de ce rapport?

Mme Helena Borges: Madame Diogo, vous pouvez répondre.

Mme Brigitte Diogo: Oui. Effectivement, la conclusion de ce rapport était de laisser les compagnies le faire volontairement. À notre avis, le projet de loi donne un cadre pour l'utilisation possible de l'information, au lieu de laisser cela à la discrétion des compagnies de chemin de fer.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Qui est en faveur de l'amendement NDP-8 ?

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

La présidente: Nous passons maintenant à l'amendement PV-1 que vous avez tous sous les yeux.

Mme Kelly Block: Dois-je le proposer?

La présidente: Non. Il vient d'un membre indépendant, et il est automatiquement proposé ici.

La motion propose de modifier le projet de loi C-49 à l'article 61, par l'ajout, après la ligne 20, page 42, de ce qui suit:

Les renseignements qu'une compagnie consigne, recueille ou conserve en vertu du paragraphe (1) ne peuvent être détruits s'ils sont utilisés ou s'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'ils soient utilisés à des fins autorisées aux termes de la présente loi.

Y a-t-il débat sur l'amendement?

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 61 est adopté.)

(Article 62)

La présidente: Nous passons à l'amendement NDP-9.

Monsieur Aubin.

• (1910)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Nous avons déjà fait un bout de réflexion sur les amendements qui ont été déposés à ce sujet, et l'amendement NDP-9 va exactement dans le même sens. Il vise à veiller à ce que les compagnies ferroviaires n'utilisent pas les enregistrements après les avoir recueillis et conservés. Il est dans la même ligne de pensée que l'amendement NDP-8. Je ne pense pas qu'il serait très utile de perdre beaucoup de temps à revenir sur les arguments de fond.

[Traduction]

La présidente: Y a-t-il d'autres interventions?

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

La présidente: L'amendement PV-2, qui nous vient également de Mme Elizabeth May propose que l'article 62 du projet de loi C-49 soit modifié par l'ajout, après la ligne 4, page 43, de ce qui suit:

Il est entendu que les renseignements qu'une entreprise consigne, recueille ou conserve en vertu du paragraphe 17.31(1) ne doivent pas être utilisés à d'autres fins que celles visées au paragraphe (1), y compris l'examen par la direction ou l'évaluation de la productivité et de la production des employés.

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 62 est adopté.)

(Les articles 63 et 64 sont adoptés.)

(Article 65)

La présidente: Nous passons à l'amendement NDP-10.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Donnez-moi quelques secondes pour trouver la bonne page, madame la présidente.

Cet amendement est dans la même ligne de pensée que les autres que nous avons présentés. Au moins, nous sommes cohérents dans nos amendements.

Nous souhaitons que seul le BST puisse avoir accès aux enregistrements audio et vidéo, mais cet amendement ne donne pas la permission au ministre de demander les enregistrements.

[Traduction]

La présidente: Y a-t-il d'autres interventions au sujet de l'amendement NDP-10?

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

(L'article 65 est adopté.)

(L'article 66 est adopté.)

(Article 67)

La présidente: Passons à l'amendement NDP-11.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: La justification est la même que pour les précédents amendements, et j'ai l'impression que le résultat sera le même également.

[Traduction]

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires ou discussions au sujet de l'amendement NDP-11?

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

(L'article 67 est adopté.)

(L'article 68 est adopté.)

(Article 69)

La présidente: Monsieur Aubin, pourriez-vous proposer votre amendement NDP-12, s'il vous plaît?

[Français]

M. Robert Aubin: L'amendement NDP-12 propose que le projet de loi C-49, à l'article 69, soit modifié par substitution, aux lignes 1 à 6, page 49, de ce qui suit:

(3) Les coûts entraînés pour la fourniture de services de contrôle par l'Administration au titre d'une entente conclue en vertu du paragraphe (1) sont à la charge de l'Administration et ne peuvent être recouverts auprès de l'autre partie.

• (1915)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin.

D'après ce que nous a dit le greffier législatif, cet amendement n'est pas recevable parce qu'il vise un projet de loi dont le Comité n'a pas été saisi après la deuxième lecture. Il est donc irrecevable, puisqu'il échappe à la portée et au principe du projet de loi.

Je déclare donc que le NDP-12 est irrecevable.

(L'article 69 est adopté.)

(Les articles 70 à 76 inclusivement sont adoptés.)

(Article 77)

La présidente: Nous passons à l'amendement CPC-22.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, cette recommandation émane de notre comité, par le truchement de M. Tougas. C'est simple. Comme le projet de loi C-49 ne visait pas à imposer une divulgation complète, ni aux clients, ni à l'Office, ni au ministre, il serait question de faire une simple révision des dispositions du projet de loi relatives aux données sur le rendement.

La présidente: Y a-t-il des commentaires?

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Qu'en pense le ministère?

Mme Helena Borges: Les dispositions concernant les données prévoient que les compagnies ferroviaires disposent de suffisamment de temps pour nous soumettre l'information, puis, qu'une fois l'information reçue, l'Office ait suffisamment de temps à son tour pour afficher les données sur le rendement. Par ailleurs, à la faveur de l'entrée en vigueur de ces dispositions, nous proposons d'accorder aux compagnies ferroviaires un délai d'un an pour présenter ces données, tout simplement parce qu'il s'agit de nouvelles données n'ayant jamais été soumises auparavant. Nous devons veiller à ce que les compagnies mettent en place un système pour nous communiquer ces données, et l'on prévoit ici un temps suffisant pour l'application de cette exigence.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: À l'examen, vous constaterez que les choses sont précisées par l'ajout des mots « pour chacune de ces lignes de chemin de fer ». Il est question de produire un rapport plus complet.

La présidente: Y a-t-il d'autres questions ou des commentaires au sujet du CPC-22?

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

La présidente: Avant que vous ne parliez du CPC-23, madame Block, je précise que le LIB-5, qui suit, est identique au CPC-23.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Dans l'esprit de coopération qui nous anime et étant donné que nous voulons insister sur la transparence, et que le projet de loi C-49 exige davantage de données à soumettre et à prendre en compte, je souhaite retirer ma motion.

La présidente: Voulez-vous parler du CPC-23, madame Block?

Mme Kelly Block: Oui. Nous avons entendu ce que les témoins nous ont dit et nous prenons évidemment tous acte de cette réalité, puisque deux amendements identiques ont été déposés en ce sens. Je m'en tiendrai à cela.

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

(L'article 77 modifié est adopté.)

(Les articles 78 à 97 inclusivement sont adoptés.)

(Article 98)

• (1920)

La présidente: Passons à l'amendement CPC-24.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, je pense que cet amendement est assez simple. Il recommande que l'article 98 soit modifié par substitution, aux lignes 25 et 26, page 65, de ce qui suit:

L'article 77 entre en vigueur 60 jours après la date de sanction de la présente loi.

Dans cet amendement, nous avons réduit le délai à compter de la date anniversaire de l'entrée en vigueur de la loi ou de sa sanction royale à 60 jours, cela d'après les témoignages que nous avons recueillis.

La présidente: Y a-t-il des commentaires?

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Je souhaite proposer un sous-amendement, parce que nous avons proposé quelque chose de semblable qui vise à porter le délai de 60 à 180 jours. La procédure imposée risque d'être lourde, compte tenu de l'importante quantité de données à fournir.

La présidente: Vous proposez un sous-amendement.

Un député: Quel est ce délai?

La présidente: Vous avez dit 180 jours?

M. Gagan Sikand: Oui, 180 jours après la sanction royale.

La présidente: Quelqu'un a quelque chose à ajouter?

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Très rapidement, au sujet des chiffres... J'aurais tendance à préférer 180 jours, mais je veux m'assurer que ce délai ne soit pas de nulle part.

Le ministère a-t-il besoin d'un délai raisonnable pour que ce projet de loi soit applicable?

Mme Helena Borges: À l'origine, nous avons songé à une année, mais comme 180 jours correspondent à six mois, je pense que c'est jouable.

Il faudra être très précis quant au type de données exigées, ce que nous ferons dans le règlement. Il faut veiller à ce que les choses soient très claires pour les compagnies ferroviaires quant au genre de données qu'elles devront déposer, au moment où elles devront le

faire et à la façon de le faire. Si les dépôts par voie électronique sont possibles, nous devrions leur faire gagner du temps. Je pense que nous pouvons y arriver.

M. Sean Fraser: On nous a maintes fois répété qu'une année, c'est trop long.

Quant au délai de 60 jours pour commencer, ne risque-t-on pas de compliquer les choses?

Mme Helena Borges: Ce serait en effet difficile. En deux mois, il peut être difficile...

Les compagnies devront mettre la main sur les données, puisque la procédure est rétroactive. Les données concerneront aussi l'année précédente. Ce délai risque d'être très serré pour rassembler toutes les données — pour l'ensemble des opérations de chaque compagnie au Canada — et pour tous les groupes de produits.

Je ne pense même pas qu'elles seraient en mesure d'améliorer leur système informatique pour faire les calculs nécessaires et nous présenter les données, telles qu'exigées, et pour les rendre publiques aux expéditeurs. Je pense que ça pourrait fonctionner avec un délai de six mois.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: J'ai remarqué, depuis le début de votre intervention concernant cet amendement, que vous avez parlé immédiatement de 180 jours alors que l'amendement favorable propose entre 60 et 180 jours.

Y a-t-il un compromis possible entre 60 jours et 180 jours ou considérez-vous, selon votre expérience, que la période de 180 jours est la seule norme — inférieure à celle d'un an qui était prévue — que vous risquez de pouvoir respecter?

Mme Helena Borges: Compte tenu du volume de données que nous allons recevoir, ce sera difficile. S'il s'agit d'un très petit volume, nous pourrions peut-être y arriver dans un délai de 30 à 60 jours, mais dans le cas présent, ce sera très difficile. Nous voulons donc que les données soient déjà préparées pour que l'Office les rendent publiques le plus rapidement possible. Il va falloir que nous apportions des changements aux systèmes informatiques, et c'est ce qui nous préoccupe. Nous savons qu'il sera difficile de le faire en moins de trois ou quatre mois.

[Traduction]

La présidente: Très bien, nous avons un sous-amendement qui vise à remplacer 60 jours par 180 jours.

(Le sous-amendement est adopté.)

(L'amendement modifié est adopté.)

La présidente: Le LIB-6 ne peut pas être proposé et nous allons donc le supprimer.

(L'article 98 modifié est adopté.)

(Article 14)

La présidente: Nous devons refaire un peu de travail sur l'article 14.

Monsieur Fraser.

• (1925)

M. Sean Fraser: Cela vient de moi. Je n'avais pas le libellé sur le moment, mais c'est réglé. Je souhaitais répondre à la motion de M. Chong qui consistait essentiellement à adopter les amendements qu'il proposait, soit les CPC-5-A, CPC-5-B et CPC-6, si je ne m'abuse.

A-t-on des exemplaires pour tout le monde?

La présidente: Je crois que nous allons commencer par l'article 14.

Mme Kelly Block: Il s'agit des amendements CPC-5, CPC-6 et CPC-7.

La présidente: Je cède la parole à Mme Block au sujet du CPC-5.

Mme Kelly Block: Ce devrait être M. Chong.

La présidente: Excusez-moi. Allez-y, monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong: Parfait. Y a-t-il un sous-amendement?

M. Sean Fraser: Oui. C'est ce que j'allais expliquer. En l'essence, il est question d'exclure toute information confidentielle.

Avons-nous des copies pour que tout le monde puisse voir ce dont il s'agit? Ah, on est en train de les distribuer.

L'hon. Michael Chong: Nous n'en faisons pas déjà la proposition?

La présidente: Le greffier législatif recommande que vous retiriez votre CPC-5 en faveur du...

M. Olivier Champagne: Si le Comité est d'accord... Nous sommes au CPC-5.

Mme Kelly Block: J'essaie de comprendre. Pourquoi ne pourrait-on pas voir là un simple sous-amendement? Est-ce, encore une fois, parce qu'il est jugé irrecevable ou qu'une procédure que je ne comprends pas nous l'interdit?

M. Olivier Champagne: Je veux simplement m'assurer que... Pour le moment, il est trop long pour que, selon moi, il corresponde au CPC-5 et je trouverais plus prudent que le Comité décide à l'unanimité de retirer le CPC-5 et d'accepter que ce nouvel amendement soit déposé.

L'hon. Michael Chong: Je suis d'accord.

La présidente: Ai-je le consentement unanime des députés pour retirer le CPC-5?

Des députés: D'accord.

(L'amendement est retiré.)

La présidente: Sean doit présenter sa motion. Comment l'intitulez-vous?

M. Olivier Champagne: Ça n'a pas d'importance.

La présidente: Mais si.

Il s'agit de la motion de M. Fraser.

M. Sean Fraser: Je devrais peut-être la reformuler, parce que j'envisageais d'en faire un sous-amendement.

Nous pourrions peut-être en traiter en tant que sous-amendement à l'article 14 du paragraphe 53.73(3) proposé.

Vous en avez tous une copie sous les yeux. Dois-je en faire la lecture?

La présidente: Non, tout le monde en a une.

M. Sean Fraser: Il est proposé d'adopter le libellé consigné dans le document que vous avez.

La présidente: Tout le monde est-il d'accord? Nous allons marquer cette pièce 14A.

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

La présidente: Nous passons à CPC-6.

M. Olivier Champagne: Je crois comprendre que les CPC-6 et CPC-7 ont été proposés.

La présidente: Non. Ils sont nuls.

D'accord. C'est fantastique.

L'hon. Michael Chong: A-t-on voté sur l'amendement de Sean Fraser?

La présidente: Oui, et il a été adopté à l'unanimité.

L'hon. Michael Chong: D'accord. Madame la présidente, je souhaite parler de l'article 14 modifié, quand nous y arriverons.

• (1930)

La présidente: Je crois que vous avez la parole.

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, certes, au début de notre réunion, nous avons proposé des amendements à l'article 14 dont la formulation était maladroite, mais c'était pour faire que le projet de loi donne au ministre le pouvoir de passer outre les préoccupations relatives à la concurrence au nom de l'intérêt public. Ces amendements n'ont pas été adoptés et nous sommes donc saisis de l'article principal modifié par M. Fraser.

Je tiens simplement à dire — et je sais que les députés d'en face vont voter en faveur de l'article 14 modifié, ou du moins je m'attends à ce qu'ils le fassent — que je suis résolument opposé à cet article.

J'estime qu'il constitue un véritable pas en arrière en matière de droit de la concurrence au Canada. Je me souviens des modifications apportées à la Loi sur la concurrence en 2004 par le gouvernement du premier ministre de l'époque, Paul Martin, qui ont abouti en situation de gouvernement minoritaire. Nous avons renforcé le droit de la concurrence au Canada en instaurant des recours civils pour que le Bureau puisse prendre des mesures contre tous ceux qui auraient adopté des comportements anticoncurrentiels. Ces recours civils étaient assortis de sanctions administratives pécuniaires importantes, ce qui a permis au Canada de redevenir un chef de file mondial en droit de la concurrence.

Nous avons toujours été un chef de file dans ce domaine. Je crois me souvenir que ça n'a pas toujours été parfait. Le Canada s'est doté d'un droit de la concurrence au Canada avant les États-Unis, à une époque où la concurrence était monopolistique et, au fil des décennies, celui-ci n'a cessé de se renforcer.

Les gens du Bureau nous ont dit clairement en comité, dans ce qui a été, je pense, un témoignage assez direct, que cette loi affaiblirait la concurrence, parce qu'elle permettrait au ministre — pour des considérations d'ordre politique — d'ignorer la concurrence au nom de l'intérêt public, bien que ce ne soit pas très clairement défini, et de permettre la création de coentreprises échappant aux conditions imposées par le Bureau.

En ma qualité de député représentant une circonscription de la région du Grand Toronto, je serai le premier à me déclarer en faveur d'une industrie aérienne vigoureuse au Canada. Je pense qu'Air Canada et WestJet sont d'excellents transporteurs offrant tous deux un excellent service, mais je crois aussi en la concurrence. Des électeurs m'ont dit à maintes reprises que les vols au Canada coûtent plus cher qu'à l'étranger et, même si divers facteurs contribuent à cet état de fait — comme les redevances d'atterrissage dans les aéroports ainsi que les loyers aéroportuaires, les taxes sur le carburant et autres —, il est clair qu'une concurrence accrue entraînerait également une baisse des tarifs.

Cette question n'est pas anodine. Nous parlons ici d'une industrie dont le chiffre d'affaires annuel se décline en dizaines de milliards de dollars. Je pense que les revenus d'Air Canada se situent entre 13 et 14 milliards de dollars par année et ceux de WestJet entre 4 et 5 milliards de dollars, les autres joueurs étant des petites compagnies aériennes. Le secteur représente 1 % du PIB. Permettre à une compagnie aérienne de créer une coentreprise sans que le Bureau puisse lui imposer de conditions serait évidemment très avantageux, surtout pour Air Canada, mais ce serait très désavantageux sur le plan de la concurrence et pour les consommateurs canadiens. Ce serait d'autant plus le cas que les compagnies aériennes ont déclaré des profits records, ce que je suis très heureux de constater, et qu'elles sont sorties intactes de la grande récession. Je pense que ce serait un véritable pas en arrière. Je veux simplement que nous votions sur ce projet de loi les yeux grands ouverts, car je considère que le gouvernement a pris une position radicale avec ce projet de loi en proposant une exception à la loi qui permettrait au ministre, au nom de l'intérêt public, d'écarter les préoccupations en matière de concurrence.

Je ne sais pas si M. Disend, du ministère de l'Industrie — désolé, j'oublie le nouveau nom — a des commentaires à faire à ce sujet, mais c'est là ma grande préoccupation en ce qui concerne ce projet de loi.

• (1935)

Une grande partie de ce projet de loi porte sur des secteurs du système de transport canadien qui ne sont pas assujettis au même genre de concurrence que le secteur des transports aériens. Nous avons consacré beaucoup de temps à la question ferroviaire, précisément parce qu'il existe une concurrence monopolistique dans la livraison des céréales et des oléagineux de l'Ouest canadien. Or, dans ce projet de loi, il est aussi question d'une industrie, celle du transport aérien, qui est passée d'un secteur étatique, plutôt inefficace et non axé sur le service à la clientèle, à une industrie vigoureuse, 20 ou 30 ans après de grands changements, après la privatisation d'Air Canada et la quasi-privatisation de nos principaux aéroports. Cette industrie est en pleine croissance, ce qui permet de créer des emplois, d'accroître la rentabilité et d'améliorer le service à la clientèle.

Je crains pour tout cela. J'aimerais entendre ce que M. Disend a à dire au sujet de l'article 14 du projet de loi, en particulier à cet égard. Si l'article 14 avait été en vigueur en 2011, si les compagnies aériennes de l'époque, comme Air Canada, avaient décidé de faire appel au ministre au nom de l'intérêt public et si celui-ci avait accepté, au nom de ce même intérêt public, de passer outre aux préoccupations en matière de concurrence et de permettre la constitution sans conditions de la coentreprise Air Canada-United Airlines, cela aurait-il renforcé ou affaibli la concurrence dans l'industrie aérienne canadienne?

M. Ian Disend (analyste principal des politiques, Direction générale des politiques-cadres du marché, ministère de l'Industrie): Évidemment, je ne peux pas parler de la position du

gouvernement sur le projet de loi dans son ensemble. Je peux cependant préciser — et c'est ce que les membres du Bureau de la concurrence ont déclaré au Comité — que le projet de loi a été structuré afin que le commissaire à la concurrence n'ait pas le dernier mot sur un projet de coentreprise. Cela ne revient pas à dire que les opinions du commissaire sont écartées du processus ou ne sont pas prises en compte. Si un rapport public est prévu, c'est principalement pour que le ministre des Transports ait à rendre compte de sa décision finale.

Le public peut déterminer, en se fondant essentiellement sur les conclusions du Bureau de la concurrence, s'il est d'accord avec le principe de l'intérêt public tel qu'il a été appliqué. Il est délibérément conçu pour être un processus transparent qui prend en compte différents facteurs.

En fin de compte, je n'irais pas jusqu'à dire que les représentants du Bureau ont déclaré que cela affaiblirait la concurrence. Je ne pense pas qu'ils voudraient spéculer sur les conséquences de l'adoption du projet de loi, mais il est évident que leur rôle dans le processus serait un peu différent, puisqu'à l'heure actuelle, le commissaire de la concurrence ne peut déjà pas unilatéralement imposer de contraintes. Cela se fait toujours dans le cadre d'un processus décisionnel.

En effet, le commissaire dispose toujours d'une tribune où il peut exprimer son point de vue sur une transaction potentielle, en se fondant uniquement sur les principes de l'antitrust et de l'économie de la concurrence. En fin de compte, c'est le ministre des Transports qui pèse le pour et le contre et qui décide, sur la foi d'un vaste éventail de facteurs tenant compte d'autres considérations, s'il faut tenir un examen pouvant aller au-delà d'une analyse antitrust stricte.

En fin de compte, je ne peux pas me prononcer sur ce qui aurait pu advenir de la proposition de coentreprise d'Air Canada et de United, en 2011. Une entente consensuelle a été conclue dans cette affaire qui visait à corriger l'attribution des routes, mais cela ne veut pas dire qu'une telle situation ne se produira plus, parce qu'il est toujours possible d'imposer des conditions à l'approbation d'une coentreprise.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Messieurs, vous avez plus ou moins couvert avec une plus grande précision technique que moi les points que je voulais aborder. J'ai l'impression, et c'est peut-être un peu à cause de mon inexpérience, que le Bureau de la concurrence a une vision assez étroite de l'intérêt public.

Il est évident que le Bureau souhaite une concurrence vigoureuse. Il ne veut pas constater d'activités prédatrices, mais il me semble, à la lumière de mes autres expériences professionnelles, que l'intérêt public doit parfois obéir à une vision plus large. Les projecteurs doivent balayer un peu plus large. Cela devrait certainement permettre au Bureau de la concurrence de faire son travail, mais quelqu'un comme le ministre pourrait ensuite adopter une vision plus large de l'intérêt public et s'ajuster en conséquence.

Bien sûr, tout sera transparent et soumis à examen. Nous ferons notre travail si nous observons quelque chose et posons des questions.

La présidente: L'article 14 modifié est-il adopté?

(L'article 14 modifié est adopté.)

(Article 26)

La présidente: Nous revenons maintenant à l'article 26, avec l'amendement CPC-9.

•(1940)

Mme Kelly Block: Rafrâchissez-moi la mémoire. Je crois avoir parlé de cet amendement et que nous devons étudier un sous-amendement.

La présidente: Oui. Avez-vous un sous-amendement, monsieur Aubin?

[Français]

M. Robert Aubin: Non, madame la présidente. Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai présenté plus tôt.

[Traduction]

La présidente: Très bien, madame Block.

Mme Kelly Block: Si nous n'avons rien à examiner relativement à un sous-amendement...

La présidente: Nous allons voter sur l'amendement que vous nous avez présenté.

Mme Kelly Block: Comme il s'est écoulé un peu de temps depuis que nous en avons parlé pour la première fois, j'aimerais réitérer certaines des raisons pour lesquelles nous avons soulevé cette question. Nombre de nos témoins nous ont dit bien des choses au sujet de l'interconnexion réglementée. Ils croient que cette mesure corrective favorable à la concurrence a bien fonctionné parce que les transporteurs ferroviaires qui l'appliquent sont prêts à se livrer concurrence pour le trafic et parce que les tarifs applicables sont connus de tous les participants éventuels, au moment où ils négocient les itinéraires, les tarifs et les autres conditions.

Ils nous ont également fait remarquer que la solution d'interconnexion à longue distance prévue dans le projet de loi C-49 est beaucoup moins conviviale. Ils ont fait de nombreuses remarques, mais il y en a deux que je tiens à souligner pour conclure. Premièrement, et à un niveau plus fondamental, le concept et la structure générale de la tarification d'ILD sont très semblables au recours actuel relatif au prix de ligne concurrentiel, le PLC, qui figure dans la loi depuis 1988. Cette formule ne donne rien depuis le début des années 1990 parce que le CN et le CP ont refusé de se livrer concurrence pour le trafic sur la base du PLC. C'est la conclusion à laquelle on en est arrivé lors de l'examen législatif de la Loi nationale sur les transports, en 1993, il y a près de 25 ans.

Deuxièmement, en ce qui concerne les quatre provinces de l'Ouest, le groupe de témoins a déclaré que, pour la plupart des expéditeurs de cette région, l'échange le plus proche avec un deuxième transporteur est un échangeur entre le CN et le CP. Selon ces témoins, à l'instar de ce qui se passe avec le PLC, la question de savoir si l'IDL offrira des solutions de rechange concurrentielles à tout expéditeur dépendra en grande partie de la volonté du CN et du CP de se livrer concurrence en recourant à cette mesure corrective. À moins que tel soit le cas, l'IDL demeurera un concept sur papier qui n'aura que peu ou pas d'application pratique.

La présidente: Y a-t-il des commentaires ou des questions?

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

(L'article 26 est adopté.)

(Article 29)

La présidente: Je crois que nous en étions au LIB-3. Quelques sous-amendements ont été discutés.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Si je ne m'abuse, nous nous en étions arrêté au fait qu'il fallait ajouter quelque chose en français à cause d'une tournure qui n'était pas définie dans aucune des deux langues.

Avons-nous une autre copie à distribuer? D'accord.

Voici une proposition de libellé. Je crois savoir que le greffier législatif l'a déjà vue; il est donc essentiellement question d'adopter le libellé de M. Aubin pour le paragraphe 136.9 (3) proposé dans la version française.

Je vous fais remarquer que la version révisée qu'on est en train de vous remettre ne comporte pas le paragraphe 136.9(3) proposé dans la version anglaise, lequel figurait dans la modification initiale que j'ai déposée. Celui-ci devrait demeurer inchangé. Je crois que l'on traite ici d'un aspect qui a été soulevé par plusieurs parties, parce qu'on s'assure ainsi que, lorsqu'une compagnie supprime un échangeur, elle n'est pas pour autant déchargée de ses obligations de service.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Il est vrai que nous discutons d'un amendement proposé par nous, l'amendement CPC-16, dans lequel nous proposons l'ajout, après la ligne 17, page 29, de quelques paragraphes similaires à ceux que M. Fraser souhaite inclure dans son amendement et qu'il a changés depuis.

Dans notre amendement, nous avons demandé que l'article 29 soit modifié par adjonction, après la ligne 17, page 29, de ce qui suit:

(3) Elle ne peut supprimer un lieu de correspondance de la liste sans en demander l'autorisation à l'Office.

Je constate que cette disposition n'était pas incluse dans l'amendement LIB-3 et qu'elle ne l'est pas non plus dans le sous-amendement. Je demanderais donc à l'auteur du sous-amendement de prendre la parole à ce sujet.

•(1945)

M. Sean Fraser: Certainement.

Le ministère aurait peut-être aussi quelques réflexions à présenter à ce sujet, mais on a créé un mécanisme — un processus de 90 jours, je crois — par lequel un expéditeur peut porter plainte pour la suppression d'un lieu de correspondance. Il peut déposer une plainte à l'OTC, qui interviendrait à cette étape. En forçant l'expéditeur à devoir recourir à ce mécanisme chaque fois que le problème se présente, on ne ferait sûrement que créer une étape bureaucratique inutile. Si nous augmentons à 120 jours la période de transmission du préavis, cela laissera plus de temps pour diffuser le message et permettra de réduire l'incidence sur les obligations de l'expéditeur en matière de niveau de service. L'expéditeur pourra également se prévaloir du processus de plainte en introduisant une plainte relative au niveau de service. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'inclure le libellé que vous avez suggéré.

Je serais ravi d'entendre le point de vue des fonctionnaires, car cela ne faisait pas initialement partie de ma motion; ça m'est venu en cours de séance. Je suis également ouvert aux commentaires et aux réactions.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Je comprends ce que vous dites à propos des conséquences que peut entraîner une plainte et de la prolongation du délai pendant lequel un expéditeur peut porter plainte.

J'aimerais exposer au Comité le fait que si une compagnie de chemin de fer doit présenter une demande à l'Office pour supprimer un lieu de correspondance, nous renonçons alors à tout ce que vous venez tout juste de décrire comme étant le lourd processus lié au traitement des plaintes d'un expéditeur. L'Office étudierait la situation et conclurait: « En supprimant ce lieu de correspondance, vous n'offrez plus le même niveau de service. » En fait, en adoptant une disposition portant qu'une compagnie de chemin de fer qui souhaite supprimer un lieu de correspondance doit présenter une demande à l'Office, nous rendrions le processus vraiment plus simple.

M. Sean Fraser: Je trouve votre point de vue intéressant. Je me suis en fait demandé ce qu'il adviendrait en l'absence d'objection à la suppression d'un lieu de correspondance. Allons-nous quand même nous employer à astreindre la compagnie de chemin de fer à solliciter une autorisation réglementaire?

Je réfléchis à voix haute, alors que nous avons des experts ici présents. Pouvez-vous nous éclairer à cet égard?

Mme Helena Borges: En vertu de la Loi actuelle, aucune compagnie de chemin de fer n'est tenue de fournir un préavis. Le projet de loi propose d'obliger la compagnie de chemin de fer à faire part de son intention de supprimer un lieu de correspondance de sa liste au moins 60 jours à l'avance. Dans toutes les consultations que nous avons eues avec les expéditeurs, c'est la plainte qui est revenue le plus souvent, le fait de ne pas être informés à l'avance.

L'amendement proposé nous permettrait d'accomplir deux choses: l'Office devrait être avisé et la période pour communiquer un préavis passerait de 60 à 120 jours. Comme l'a mentionné M. Fraser, si un expéditeur souhaite déposer une plainte, il peut, grâce à cet amendement, s'adresser à l'Office pour lui demander de procéder à un examen du service pour déterminer si la compagnie de chemin de fer doit maintenir un lieu de correspondance. En outre, le projet de loi réduit de 120 à 90 jours la période au bout de laquelle l'Office doit rendre une décision relative au niveau de service, l'Office sera donc en mesure d'effectuer cet examen du service.

Si nous voulions un processus qui prévoit qu'une compagnie de chemin de fer peut cesser d'exploiter un lieu de correspondance chaque fois qu'elle le souhaite, il nous faudrait créer tout un nouveau système sur la façon d'appliquer ce processus dans le respect de la loi, parce qu'à l'heure actuelle, il n'existe aucun processus qui tienne compte de cela. L'amendement proposé nécessiterait encore plus de sous-amendements pour assurer la transparence et le fonctionnement d'un tel processus. Nous croyons cependant qu'avec les amendements proposés, tout expéditeur qui a intérêt à ce qu'un lieu de correspondance soit maintenu disposera de suffisamment de temps pour demander à l'Office de prendre la décision de le garder ouvert.

• (1950)

La présidente: Quelqu'un veut-il ajouter quelque chose?

Mme Kelly Block: J'ai juste une question par rapport au stade où nous en sommes en ce moment.

Nous mettons de côté l'amendement CPC-16 pour nous pencher sur ce que M. Fraser estime être un chevauchement entre les deux amendements. Il croit qu'en sous-amendant l'amendement LIB-3, cela...

La présidente: Couvrirait les questions...

Mme Kelly Block: Oui, il croit que cela couvrirait les questions relatives à l'amendement CPC-16.

La présidente: Et à l'amendement NDP-7.

Mme Kelly Block: Oui, les questions relatives à l'amendement NDP-7 aussi.

Si nous ne sommes pas d'accord pour dire que c'est exactement ce qu'il a fait en modifiant l'amendement LIB-3, devons-nous voter sur les amendements CPC-16, NDP-7 et LIB-3 séparément?

La présidente: Oui.

Mme Kelly Block: D'accord.

La présidente: Il faut quand même commenter et voter sur les autres amendements. De mon côté, cela ne pose pas de problème, mais il en va peut-être autrement pour le greffier législatif.

Des députés: Oh, oh!

La présidente: Nous allons nous arrêter un instant.

• (1950)

(Pause)

• (2000)

La présidente: Nous reprenons la séance.

Merci de votre patience.

Nous allons voter sur l'amendement LIB-3 présenté par M. Fraser.

Mme Kelly Block: Puis-je poser une question? De quel amendement LIB-3 parle-t-on?

M. Olivier Champagne: Du nouveau.

Mme Kelly Block: Le nouveau, d'accord, c'est bon.

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

La présidente: Bien, et maintenant, l'amendement CPC-16.

Madame Block, voulez-vous nous en parler?

Mme Kelly Block: Non, je crois l'avoir déjà fait.

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

La présidente: Au tour de l'amendement NDP-7.

Monsieur Aubin, voulez-vous le commenter?

[Français]

M. Robert Aubin: Non, l'amendement a déjà été présenté.

[Traduction]

La présidente: D'accord, merci.

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

(L'article 29 modifié est adopté.)

La présidente: L'article 1 est-il adopté?

Des députés: Oui.

La présidente: Le titre est-il adopté?

Des députés: Oui.

La présidente: Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des députés: Oui.

La présidente: Puis-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

Des députés: Oui.

La présidente: Le Comité doit-il demander la réimpression du projet de loi?

Des députés: Oui.

La présidente: Merci à tous de votre patience, ainsi qu'aux représentants ministériels.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, je tiens moi aussi à remercier le Comité de faire avancer ce projet de loi.

Madame la présidente, dans le même ordre d'idées, je propose que le Comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, le mardi 17 octobre 2017. Les députés qui souhaitent proposer des amendements doivent les présenter à la greffière du Comité au plus tard à 17 heures, le jeudi 12 octobre 2017.

La présidente: Monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, avons-nous une réunion ce jeudi?

La présidente: Quelle est la volonté du Comité?

M. Vance Badawey: Qu'avez-vous l'intention de faire, Michael?

L'hon. Michael Chong: J'ai réorganisé mon horaire de façon à pouvoir être ici de 15 h 30 à 17 h 30 jeudi.

Comme j'étais prêt pour une réunion, je demande, tout simplement.

La présidente: Normalement, nous avons prévu les deux jours, mais honnêtement, tout dépend de ce que souhaite le Comité. Vous pouvez convenir à l'unanimité, avec les responsables ministériels, que vous préférez qu'il n'y ait pas de séance jeudi, étant donné les heures supplémentaires que nous travaillons ce soir. Nous pourrions passer à l'étude du projet de loi S-2 à notre retour de la semaine de relâche.

Mme Kelly Block: Pour quelle raison avons-nous prolongé la réunion?

La présidente: Non, je pensais que nous utiliserions tout ce temps, en plus du jeudi.

L'hon. Michael Chong: Êtes-vous en train de confirmer au Comité qu'il n'y aura pas de séance jeudi parce que...

La présidente: Je veux simplement savoir ce qu'en pense le Comité. Si vous souhaitez que l'on se réunisse, nous avons suffisamment de travail pour justifier la tenue d'une réunion.

L'hon. Michael Chong: Pour ma part, je suis ici vendredi, donc...

La présidente: D'accord. Puisque nous sommes ici jeudi, réunissons-nous à l'heure habituelle. Il nous reste encore plusieurs questions à régler, nous pourrions faire le point.

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, n'avons-nous pas dit que jeudi, nous étudierions le projet de loi S-2?

La présidente: Nous avons adopté une motion portant que nous entamerons l'étude du projet de loi S-2 lors de la séance suivant la relâche.

L'hon. Michael Chong: D'accord.

La présidente: Il nous reste des questions internes à examiner, nous le ferons jeudi. La séance sera probablement écourtée.

Oui?

M. Vance Badawey: Si vous permettez, madame la présidente...

•(2005)

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, si je comprends bien, les amendements proposés par Kelly et par moi ont déjà été présentés à la greffière du Comité. S'il y a d'autres amendements à...

La présidente: Vous parlez des amendements proposés au projet de loi S-2.

Mme Kelly Block: Oui.

La présidente: Monsieur Aubin, avez-vous déjà présenté votre liste de témoins pour le projet de loi S-2?

[Français]

M. Robert Aubin: Je ne crois pas que la liste des amendements ait été déposée, mais c'est ce que je voulais vérifier.

[Traduction]

L'hon. Michael Chong: Dans ce cas, qu'allons-nous faire jeudi?

La présidente: Nous allons traiter des affaires courantes du Comité.

L'hon. Michael Chong: D'accord, merci.

La présidente: Très bien, merci beaucoup. Merci à tous.

Merci au ministère.

Bonne soirée à tous.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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

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

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

Also available on the House of Commons website at the
following address: <http://www.ourcommons.ca>