



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 003 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 11 mai 2006**

**Président**

**M. Merv Tweed**

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

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

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

Le jeudi 11 mai 2006

•(1110)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour, mesdames et messieurs. Je vous souhaite la bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Le premier rapport du comité a été distribué à ses membres. J'aimerais que vous le lisiez attentivement puis que quelqu'un présente une motion à l'effet que le rapport soit adopté tel quel. C'est essentiellement l'information que l'on a pu obtenir auprès du comité directeur après la dernière réunion.

Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Si je comprends bien, vous voulez qu'on adopte le rapport immédiatement. Est-ce qu'on en discute d'abord?

[Traduction]

**Le président:** Si vous voulez, nous pouvons en discuter d'abord ou placer cette question à la fin de l'ordre du jour et entendre les témoins. Quelle est votre préférence?

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Nous pourrions en parler après avoir entendu les témoins.

[Traduction]

**Le président:** Êtes-vous tous d'accord?

Aucun problème. Bien, je vous remercie.

Alors, conformément à l'ordre de renvoi du lundi 1er mai 2006, nous passons directement à l'étude du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

Nous accueillons des témoins aujourd'hui et j'aimerais qu'ils se présentent.

Allez-y.

**M. Brian Hicks (directeur, Politiques et programmes des ponts, ministère des Transports):** Je m'appelle Brian Hicks. Je suis directeur des Politiques et programmes à Transports Canada.

**Mme Evelyn Marcoux (directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres, ministère des Transports):** Mon nom est Evelyn Marcoux et je suis la directrice générale des Programmes des infrastructures terrestres à Transports Canada.

[Français]

**M. Éric Harvey (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports):** Je m'appelle Éric Harvey. Je travaille aux services juridiques de Transports Canada.

[Traduction]

**Le président:** Soyez les bienvenus.

J'aimerais que vous fassiez votre exposé.

**Mme Evelyn Marcoux:** Bonjour, monsieur le président. Bonjour, messieurs et mesdames les membres du comité.

Je tiens tout d'abord à vous remercier de nous avoir permis de nous adresser à vous aujourd'hui concernant le projet de loi C-3, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux. Je vais vous entretenir de l'historique du projet de loi et de son importance pour les ponts et tunnels internationaux du Canada.

Notre pays compte 24 ponts et tunnels routiers, et neuf ponts et tunnels ferroviaires qui le relient avec les États-Unis. On a fait mention de cinq ponts et tunnels ferroviaires; toutefois, il semble maintenant y en avoir neuf.

Des ponts qui accueillent la circulation routière, 14 se trouvent en Ontario, neuf au Nouveau-Brunswick et un au Québec. Les ponts et tunnels ferroviaires sont tous en Ontario, sauf un, situé au Nouveau-Brunswick.

La plupart des ponts et tunnels ont vu le jour en vertu de lois spéciales du Parlement, adoptées depuis longtemps. Ces lois servent principalement à incorporer l'entreprise chargée de construire le pont ou le tunnel, et à définir les conditions de la construction. Elles visent exclusivement le pont ou le tunnel en question, et la plupart, sinon toutes, ne tiennent pas compte des préoccupations d'aujourd'hui, notamment en ce qui concerne la sécurité et la sûreté.

Le projet de loi à l'étude porte sur bon nombre de questions qui nous préoccupent. Que ce soit le renforcement des corridors commerciaux que nous partageons avec les États-Unis, ou encore la protection de nos frontières nationales. L'intention de ce projet de loi est que nous atteignions un juste équilibre entre ces deux réalités. La portée générale de ce projet de loi est très simple. Elle est d'assurer un courant de circulation efficace des personnes et des marchandises aux passages frontaliers. Il s'agit d'un moyen de donner au gouvernement fédéral les outils nécessaires pour régler les problèmes, le cas échéant.

[Français]

Nos ponts et tunnels internationaux sont des éléments très précieux de notre réseau de transport national. Ils sont indéniablement importants pour le commerce international, car c'est par eux que se réalise la majorité de nos échanges commerciaux avec les États-Unis. Directement ou indirectement, ils font en sorte que bon nombre de Canadiens et de Canadiennes obtiennent des emplois dans les industries du transport et du tourisme.

Les ponts et tunnels internationaux sont de compétence fédérale. Aucune loi n'a jamais été adoptée et appliquée uniformément à tous les ponts et tunnels internationaux ni établi la manière dont le gouvernement fédéral pouvait exercer sa compétence relativement à ces ouvrages. Cette situation fait en sorte qu'aujourd'hui, et jusqu'à ce que le projet de loi entre en vigueur, le gouvernement fédéral n'a que des pouvoirs limités lorsque vient le temps de déterminer : qui peut construire un nouveau pont ou tunnel international; où les ponts et tunnels peuvent être construits; l'usage qu'on veut en faire; la façon dont ils seront entretenus et finalement, le niveau de sûreté qui s'appliquera à l'ouvrage en question.

[Traduction]

Ce projet de loi est le point culminant des efforts du passé visant à modifier la Loi sur les transports au Canada afin d'insérer des dispositions sur les ponts et tunnels internationaux, et pour renforcer, peaufiner et améliorer ces dispositions.

Il emprunte des parties des anciens projets de loi C-26 et C-44, tous deux morts au *Feuilleton*. Comme le projet de loi est désormais autonome, le sujet des ponts et tunnels internationaux occupe maintenant bel et bien l'avant-scène.

Le projet de loi propose les mêmes pouvoirs que ceux de l'ancien projet de loi C-44 sur les questions d'entretien et de réparation, d'exploitation et d'utilisation, ainsi que de sécurité et de sûreté. Avec ce projet de loi, le gouvernement pourra veiller à ce que les ponts et tunnels internationaux soient convenablement entretenus et, le cas échéant, exiger que certaines réparations soient faites afin que l'ouvrage reste en bon état. Il pourra en outre s'assurer que les mesures de sûreté appropriées soient mises en place et que l'information en matière de sûreté lui soit communiquée.

Tout comme le prévoyait l'ancien projet de loi C-44, le projet de loi C-3 propose également le même processus d'agrément pour la construction de nouveaux ponts et tunnels internationaux et pour la réfection des ouvrages actuels. Il se pourrait qu'en établissant des lignes directrices pour régir le processus d'agrément, le gouvernement s'inspire des États-Unis — plus spécifiquement de leur processus de permis présidentiel, institué depuis déjà bon nombre d'années, pour la construction de nouveaux ponts internationaux. De cette façon, on s'assure que le demandeur obtienne tous les permis requis et consulte l'ensemble des ministères concernés, y compris le gouvernement canadien.

• (1115)

[Français]

Permettez-moi d'attirer votre attention sur les nouvelles dispositions. Elles sont réparties en deux catégories, soit la construction de ponts internationaux au-dessus du fleuve Saint-Laurent et l'approbation des transactions affectant le titre des propriétés ou de contrôle ou encore l'exploitation des ponts et tunnels internationaux.

La partie portant sur la construction de ponts au-dessus du fleuve Saint-Laurent est de nature technique et sert à corriger une erreur ou un oubli dans la loi actuelle. M. Harvey, avocat au ministère de la Justice affecté à Transports Canada, sera en mesure de vous expliquer cette disposition et de vous guider à travers les questions juridiques.

En vertu de cette nouvelle partie, il ne sera pas obligatoire d'obtenir une loi spéciale du Parlement à l'égard des nouveaux ouvrages internationaux au-dessus du fleuve Saint-Laurent comme c'est le cas à l'heure actuelle. Ce projet de loi propose également que toutes les transactions qui ont une incidence sur les titres de propriété

ou de contrôle, ou encore sur l'exploitation des ponts et tunnels internationaux, soient approuvées par le gouvernement.

[Traduction]

La décision de principe derrière cette mesure est simple. Le gouvernement a le devoir d'assurer la sécurité et la sûreté de ses citoyens, et par conséquent, il doit savoir qui est propriétaire et qui exploite ces ouvrages.

Enfin, au moment du dépôt de l'ancien projet de loi C-44, nous avons tenu des consultations auprès d'intervenants en matière de ponts et de tunnels, bon nombre desquels vous entendrez probablement parler au cours des présentes audiences. Depuis que le projet de loi C-3 a été déposé, nous avons approfondi les discussions auprès des intervenants. Comme ce fut le cas avec le projet de loi C-44, nous croyons que les intervenants appuient d'une façon générale le projet de loi et la participation du gouvernement fédéral concernant la question des ponts et tunnels internationaux.

Toutefois, l'étendue de cette participation deviendra évidente lors de l'élaboration de la réglementation. Nous prévoyons pertinemment travailler de concert avec les intervenants au processus réglementaire, au cours duquel ils seront encore une fois consultés afin qu'on tienne compte de leurs points de vue et de leurs préoccupations. À Transports Canada, nous nous sommes engagés à collaborer avec ces intervenants et les autres pour faire en sorte que tous les ponts et tunnels internationaux soient sécuritaires et sûrs, et exploités de façon à assurer l'efficacité de la circulation lorsqu'elle franchit nos frontières.

Merci.

**Le président:** Merci, madame Marcoux.

Nous entamons la période des questions, tel que convenu précédemment.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** N'avez-vous pas trois...

**Le président:** En fait, il n'y a qu'un exposé.

Madame Stronach.

**L'hon. Belinda Stronach (Newmarket—Aurora, Lib.):** Merci beaucoup.

Ma question concerne les articles 23 à 28, à savoir les nouvelles dispositions relatives au changement concernant la propriété, l'exploitation ou le contrôle. Elle a pour but d'obtenir quelques éclaircissements sur la portée de ces nouvelles dispositions.

Cette partie contient une disposition qui précise que l'agrément du gouverneur en conseil est essentiel pour la construction, la vente ou la cession d'un pont ou tunnel... Est-ce pour l'avenir? Comment cela s'applique-t-il? C'est un peu vague en ce qui concerne le passé. Est-ce rétroactif? Et dans quelles circonstances cette disposition serait-elle appliquée?

À qui ou à quoi s'applique-t-elle? Est-ce à une municipalité ou à une province? Je voudrais quelques éclaircissements à ce sujet.

En outre, en ce qui concerne la portée de l'information à divulguer, comment serait traitée l'information confidentielle sur les entreprises? Serait-elle accessible par le biais de l'Accès à l'information et protection des renseignements personnels? Qui aura accès à cette information? Les Services frontaliers des douanes, l'Office des transports du Canada ou le ministre? J'aimerais avoir des éclaircissements sur la divulgation de ces renseignements et savoir si cette disposition est rétroactive.

• (1120)

**Mme Evelyn Marcoux:** Je vous remercie.

Je peux répondre d'abord et Éric terminera.

Est-ce rétroactif? La réponse est non. Les entreprises qui possèdent les ponts actuellement ne seront pas touchées. Nous n'obligerons pas ces entreprises à subir un processus. Cependant, lorsque cette loi sera en vigueur, en cas de demande de transfert des actions ou de la propriété, un processus sera en place et des demandes devront être envoyées.

C'est Éric qui répondra à la question en ce qui concerne l'accès à l'information.

**M. Éric Harvey:** Comme vous le savez, la Loi sur l'accès à l'information donne une série de garanties concernant l'information confidentielle. Par conséquent, à supposer que cette information serait fournie par ceux qui proposent de céder un pont au ministre pour l'exercice du processus d'agrément exposé dans ces dispositions, les garanties existant dans la Loi sur l'accès à l'information en ce qui concerne de l'information commerciale de nature délicate seraient applicables.

Ces dispositions s'appliquent à tous les exploitants de ponts, quels qu'ils soient, qu'il s'agisse d'entreprises privées ou de ponts publics.

**L'hon. Belinda Stronach:** L'article 26 dit ceci :

Le ministre peut, sous réserve des conditions qu'il estime indiquées, ordonner à la personne qui a pris l'une des mesures visées au paragraphe 23(1) sans l'agrément du gouverneur en conseil, selon le cas :

puis, à l'alinéa c) :

de se départir du contrôle de l'entité qui en est propriétaire ou qui l'exploite.

Cette disposition a-t-elle un effet rétroactif ou est-elle applicable à l'avenir?

**M. Éric Harvey:** La règle d'interprétation en ce qui concerne l'entrée en vigueur d'une loi veut que la loi entre en vigueur à une certaine date et s'applique à partir de cette date. Par conséquent, conformément à ce que Evelyn vient de mentionner, les dispositions de la loi ne seraient pas applicables à toutes les transactions antérieures à son entrée en vigueur, mais la loi sera applicable à toutes les transactions ultérieures.

**L'hon. Belinda Stronach:** Bien. Juste une...

**Mme Evelyn Marcoux:** Cependant, l'article 26 sera applicable si quelqu'un entreprend la construction sans obtenir l'agrément du gouverneur en conseil. On aura donc recours à cette disposition pour prendre des sanctions contre une personne qui aura entrepris la construction sans s'être conformée au processus prévu.

**L'hon. Belinda Stronach:** Je n'ai plus qu'une autre question à poser. Quelle incidence cela a-t-il sur la réparation, si quelqu'un veut apporter des modifications à un pont ou faire un pont double?

**Mme Evelyn Marcoux:** Vous parlez de la loi en général? Si quelqu'un veut faire des réparations à un pont... Il ne faut pas oublier que l'objectif du projet de loi est d'assurer une bonne fluidité de la circulation. Si le projet est complexe, et s'il ralentit la circulation ou cause des problèmes de circulation, il est nécessaire que nous en soyons informés, puis nous négocierons avec ses propriétaires au sujet de la procédure à suivre. Cependant, pour tous les travaux de réfection, une demande doit nous être envoyée et nous l'administrerons lorsque nous aurons établi les règlements et les lignes directrices.

**Le président:** Très bien, nous poursuivons.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci, monsieur le président.

J'ai ici la version qu'on nous a fourni du projet de loi C-3. Je constate que l'article 16 a deux titres différents. Dans la version anglaise, il s'intitule « SECURITY AND SAFETY », alors que dans la version française il porte le titre de « SÛRETÉ », uniquement. Est-ce une erreur?

• (1125)

**M. Éric Harvey:** Il ne s'agit pas d'une erreur. En fait, cette question a fait l'objet de longues discussions avec les rédacteurs du ministère de la Justice.

Selon le rédacteur francophone qui nous a aidé, le mot français « sûreté » a un sens plus vaste que le terme anglais « security », suffisamment vaste pour correspondre au sens des termes « security and safety ». Après plusieurs discussions, nous avons convenu que le terme « sûreté » suffisait pour représenter ces deux réalités.

**M. Mario Laframboise:** Toutefois, au paragraphe suivant, il est question de sûreté des ponts et de sécurité des personnes. On fait donc une distinction entre ces deux termes. J'aimerais être sûr qu'il n'y a pas là un problème.

**M. Éric Harvey:** Monsieur Laframboise, j'ai moi-même soulevé cette question lors de mes discussions avec mes collègues rédacteurs.

**M. Mario Laframboise:** C'est bien, nous aurons la chance d'en reparler.

Si je comprends bien, sans cette mesure, vous ne pouvez pas émettre de directives aux opérateurs. Même les contrats que vous avez signés avec eux ne contiennent pas de telles mesures.

**M. Éric Harvey:** Présentement, il faut, pour chaque pont, analyser la loi qui a permis la création et l'incorporation de la compagnie, afin de déterminer quelle est la portée de la loi.

**M. Mario Laframboise:** C'est très bien.

Revenons à l'article 15, intitulé « EXPLOITATION ET USAGE », par lequel sont accordés des pouvoirs pour régir l'usage des ponts, régir les droits que peuvent exiger les propriétaires, etc. J'ai eu la chance de vous poser cette question déjà, mais j'aimerais vous entendre à nouveau.

Avez-vous discuté avec vos partenaires, notamment les provinces, qui opèrent et gèrent plusieurs de ces ponts? Je crois qu'il y a immixtion. Cela vous accorde un pouvoir qui va au-delà des questions de sécurité. En effet, vous pourrez intervenir et limiter, régir l'usage du pont et du tunnel en tout temps, en fonction du type de véhicule. Vous pourriez donc, par exemple, ordonner aux opérateurs d'interdire la circulation aux camions sur un pont ou un tunnel donné.

Ai-je bien compris le sens de cet article?

À l'heure actuelle, vous avez sans doute conclu des ententes qui vous permettent de négocier avec vos partenaires. Toutefois, si le projet de loi est adopté tel quel, vous serez en mesure de leur imposer votre volonté. En avez-vous discuté avec eux et sont-il d'accord là-dessus?

**Mme Evelyn Marcoux:** Lorsque le projet de loi sera adopté, il faudra passer à l'étape de la réglementation. C'est à ce moment que toutes ces questions, notamment celles qui ont trait à l'article 15, feront l'objet de négociations. Il faudra s'entendre avec les opérateurs et déterminer ce qui est raisonnable.

Le projet de loi ne vise pas à imposer des mesures extraordinaires, sans nécessité. Prenons l'exemple des ponts internationaux. Nous gérons trois ponts, et notre objectif est de faciliter la circulation des biens et des personnes. Nous pouvons négocier pour qu'un pont puisse, par exemple, avoir une voie réservée EXPRES/NEXUS. Il s'agit de nouveaux programmes qui ont été adoptés depuis le 11 septembre. Dans d'autres cas, il pourrait être plus efficace de permettre la circulation des camions sur un pont et la circulation des voitures sur un autre pont, mais cela fera l'objet de négociations. Nous n'avons pas l'intention d'imposer des mesures qui ne sont pas raisonnables ou qui ne permettent pas l'atteinte des objectifs liés à la fluidité de la circulation.

**M. Mario Laframboise:** Pourquoi n'avez-vous pas ajouté à l'article 15 un paragraphe spécifiant que, par règlement, il y aura des ententes et des négociations?

**Mme Evelyn Marcoux:** Cela n'a pas été fait parce que c'est sous-entendu dans le cas d'un projet de loi comme celui-là.

**M. Mario Laframboise:** J'aimerais revenir aux articles 13 et 14, qui portent sur l'entretien et les réparations.

Vous pouvez adopter des règlements relatifs à l'entretien et à la réparation des équipements, mais il n'est question nulle part des fonds dont disposerait le ministère des Transports pour qu'il s'acquitte de ses responsabilités financières.

Nous annoncez-vous aujourd'hui que de nouvelles sommes d'argent sont disponibles ou que le grand patron vous a autorisé à signer le tout et à remettre les négociations financières à plus tard?

•(1130)

**Mme Evelyn Marcoux:** Nous ne sommes pas ici pour vous annoncer de nouvelles sommes d'argent. L'entretien et la réparation des ponts est une chose qui fait partie de...

[Traduction]

de la proposition de gérer un pont faite par une entreprise.

[Français]

La gestion de ce type d'installation fait partie des coûts inhérents. De plus, comme je le disais précédemment, nous n'avons pas l'intention d'adopter des mesures extraordinaires et déraisonnables. Cela fait partie du coût d'exploitation de ces installations et il n'y a pas de budget prévu spécifiquement pour mettre ces mesures en oeuvre.

**M. Mario Laframboise:** Au paragraphe 15(c), il est écrit ceci : 15. c) régir toute question relative au traitement des plaintes formulées à l'égard des droits, notamment en prévoyant la procédure [...]

Vous me dites que vous n'avez pas l'intention de l'utiliser, mais en instaurant une procédure de plaintes, le bon peuple va porter plainte. Vous allez devoir identifier des personnes ou organismes qui vont traiter ces plaintes. L'article 15, qui porte sur l'exploitation et l'usage, apparaît immédiatement après celui qui porte sur l'entretien et la réparation. Les gens vont sûrement se dire qu'il est maintenant possible de se plaindre de la qualité et l'état des ponts, et ils le feront. Voulez-vous qu'un service des plaintes soit créé officiellement?

**Mme Evelyn Marcoux:** Ce n'était pas notre but. L'objectif était de prévoir un mécanisme au cas où on n'arriverait pas à une entente avec l'opérateur. Il y aurait alors un mécanisme indépendant pour régler cette question.

**M. Mario Laframboise:** Il s'agirait donc des plaintes de l'opérateur et non des plaintes du public. C'est bien. Cela me va.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je m'intéresse au processus que vous avez suivi avec les intervenants et aux consultations qui ont été tenues auprès des autorités locales. Je pense en particulier à la ville de Windsor, à celle de Fort Frances—aux régions dans lesquelles se trouvent des ponts privés. Certaines préoccupations ont été soulevées à l'échelle locale à ce sujet.

A-t-on tenu des consultations?

**M. Brian Hicks:** Si vous me le permettez, je répondrai.

De longues consultations ont été tenues. Lorsque nous avons présenté le projet de loi C-44, nous avons tenu une série de consultations. La plupart des exploitants de grands ponts reliant l'Ontario aux États-Unis sont membres de l'Association des administrations des ponts et des tunnels à laquelle nous avons donné des briefings à de nombreuses occasions. Nous avons également donné des informations à plusieurs de ces administrations personnellement, à l'occasion du projet de loi C-44. Puis, lorsque le projet de loi C-3 a été déposé, nous avons à nouveau donné des séances de breffage, à l'Association des administrations des ponts et tunnels comme telle, puis nous avons fait des appels téléphoniques et tenu des réunions dans nos bureaux.

Vous avez mentionné la ville de Windsor. Nous avons rencontré les propriétaires et les exploitants de ces installations. En ce qui concerne le pont de Fort Frances, nous avons eu une longue conversation téléphonique avec les responsables.

**M. Peter Julian:** Ma question concernait toutefois spécifiquement les représentants locaux élus de la ville de Windsor, de celle de Fort Frances et d'autres municipalités touchées par ces dispositions.

**M. Brian Hicks:** Nous avons tenu des consultations avec des propriétaires et exploitants de ces installations.

**M. Peter Julian:** Bien.

Pourquoi n'avez-vous pas consulté les autorités locales? Ce projet de loi est une mesure législative importante, mais il semblerait que sa faiblesse soit dans la participation locale aux consultations au sujet de ces ponts et tunnels qui ont un impact considérable sur les économies locales, surtout à Windsor, mais je pense aussi aux autres villes concernées.

Je me demande pourquoi vous n'avez pas tenu des consultations avec ces autorités locales.

**Mme Evelyn Marcoux:** La ville de Windsor et les autorités locales participent activement, comme vous le savez, au processus de la nouvelle passerelle et, dans le cadre de ce processus, on tient des consultations approfondies avec tous les intervenants par le biais du processus d'évaluation environnementale, ou d'autres types de consultations.

Nous n'avons pas communiqué directement avec la Ville de Windsor en ce qui concerne le projet de loi C-3. Si les autorités municipales estiment qu'elles auraient dû être contactées, nous nous ferons un plaisir de le faire.

•(1135)

**M. Peter Julian:** Nous conseillons actuellement à quelques représentants municipaux locaux de communiquer avec le greffier. Nous sommes en contact avec la Ville de Windsor pour voir si ses représentants aimeraient donner leur avis sur le projet de loi.

Pour en revenir à la faiblesse que nous avons décelée dans le projet de loi, elle se situe au niveau de l'interaction entre le gouvernement fédéral — nous appuyons l'orientation générale du projet de loi — et les consultations locales.

Quelles dispositions y ont été prévues en ce qui concerne les consultations locales sur les décisions qui sont prises par le gouvernement fédéral en matière de ponts et tunnels internationaux?

**Mme Evelyn Marcoux:** Ceci me donnera peut-être l'occasion de revenir aux questions de M. Laframboise. Lorsque je vous ai parlé de l'alinéa 15c), à savoir que les plaintes ne sont possibles que de la part des exploitants, je me suis trompée. Elles peuvent être faites par les exploitants et par le public. Un mécanisme a été prévu dans le projet de loi en ce qui concerne les plaintes du public relatives à l'exploitation du pont.

Il est prévu dans le projet de loi.

**M. Peter Julian:** Je parle des autorités locales — des représentants élus. Comme vous le savez, cette question est un sujet de préoccupation depuis longtemps à Windsor. Les députés de Windsor comme Brian Massey et Joe Comartin l'ont souvent mentionné. Je pense qu'il est juste de dire que c'est un sujet très à la mode dans cette ville.

Je me demande si l'on a prévu dans le projet de loi des mécanismes permettant la participation locale aux consultations, outre la possibilité qu'a le public de présenter des plaintes, un mécanisme régulier qui permettrait aux autorités locales de faire des commentaires sur la supervision de ces ouvrages importants par le gouvernement fédéral...

**Mme Evelyn Marcoux:** Nous avons rencontré M. Masse et M. Comartin. Ils ont été consultés au sujet du projet de loi et on les consulte actuellement au sujet du projet de passerelle de Windsor. Ils sont en contact très étroit avec Transports Canada.

**M. Peter Julian:** Je parle toutefois des autorités locales. Je comprends que vous avez parlé avec M. Masse et M. Comartin, mais vous n'avez pas prévu d'autres dispositions que celles concernant le processus des plaintes du public pour permettre cette participation locale.

**Mme Evelyn Marcoux:** Non, pas pour l'instant.

**M. Peter Julian:** Bien. A-t-on envisagé une possibilité quelconque d'intégrer des dispositions à cet effet au projet de loi?

**Mme Evelyn Marcoux:** Non, pas vraiment.

**M. Brian Hicks:** C'est en fait la première fois qu'on nous pose la question. Nous avons non seulement consulté les personnes que j'ai déjà mentionnées, mais nous avons également consulté les gouvernements du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario et négocié avec eux. Jusqu'à ce matin, personne ne nous avait encore suggéré de communiquer avec les représentants locaux élus.

**M. Peter Julian:** Bien. Pour en revenir à la question des provinces, a-t-on prévu dans le projet de loi des mécanismes pour la tenue de consultations permanentes avec les autorités provinciales?

**M. Brian Hicks:** Je ne vois pas très bien en quoi consisteraient ces consultations.

Le projet de loi accorde au gouvernement fédéral un rôle de supervision de ces ponts. En ce qui concerne des questions comme la sûreté, la sécurité et l'exploitation, ce sont les propriétaires et les exploitants de ces ponts qui nous enverraient la documentation.

Je ne vois pas au juste à quel type de consultations vous pensez. Ce n'est pas comme si nous imposions des contraintes aux exploitants. Ce projet de loi nous accorde le pouvoir d'obtenir des

informations puis, en cas de défectuosité, d'avoir des conversations avec les propriétaires et les exploitants. Je ne sais pas très bien de quoi les représentants locaux voudraient discuter avec nous.

**M. Peter Julian:** Je reviens aux provinces, cependant. Je pense qu'il n'y a pas...

**Mme Evelyn Marcoux:** Nous avons des discussions avec les provinces. Nous avons eu des discussions avec l'Ontario, le Québec et le Nouveau-Brunswick. Ce sont les trois provinces concernées.

**M. Peter Julian:** Bien. Quel...

**Le président:** Je dois vous interrompre ici. Je suis désolé, monsieur Julian.

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais revenir à l'article 15 et plus précisément à l'alinéa 15b) qui habilite le ministre à prendre des règlements pour régir les droits qui pourraient être imposés aux exploitants.

Je m'intéresse à l'impact financier que cela aurait sur les exploitants. Je suis certain que vous savez qu'ils ont manifesté des inquiétudes au sujet de l'impact que cela aurait sur leur viabilité financière et plus particulièrement sur leur capacité de faire des emprunts à des taux d'intérêt avantageux, surtout ceux qui ont des projets d'expansion. On présume, bien entendu, que l'expansion augmenterait la rentabilité de ces ouvrages.

Je présume que ce n'est pas la première fois que le gouvernement fédéral intervient sur le marché libre de la fixation de droits de péage. Est-ce bien cela?

**Mme Evelyn Marcoux:** Non.

**M. Ed Fast:** Pourriez-vous répondre d'abord à cette question?

● (1140)

**M. Éric Harvey:** Oui. Comme l'a mentionné Evelyn dans ses observations préliminaires, les ponts internationaux ont été régis jusqu'à présent par des lois spécifiques. Si vous les lisez, vous constaterez que la plupart de ces lois contiennent des dispositions qui permettent à l'entreprise d'imposer des droits de péage. Selon la loi, car chacune contient des variantes sur ce thème, on trouve parfois un renvoi à la Loi sur les chemins de fer ou un renvoi à un mécanisme d'examen précis.

Il faudrait que je vérifie la date à laquelle un recours uniforme en matière de droits de péage a été instauré par voie législative. Je pense que ce recours a été mis en place dans les années 50 et au duré jusqu'en 1996, année où la Loi de 1987 sur les transports nationaux a été abrogée. Jusqu'à cette date, un règlement concernant les droits de péage applicables était en place.

**M. Ed Fast:** Depuis 1987 cependant, qu'est-ce qui...

**M. Éric Harvey:** Avant 1996, il faut se référer aux diverses lois applicables à chaque pont.

**M. Ed Fast:** Ce projet de loi remplacera-t-il toutes ces lois?

**M. Éric Harvey:** Oui.

**M. Ed Fast:** Pour revenir à l'alinéa 15b), le ministre règle maintenant la question des droits par voie de règlement. Je remarque que le projet de loi ne met pas en place de processus spécifique de fixation de ces droits selon une formule précise ou selon un autre processus qui serait équitable pour les exploitants.

**M. Éric Harvey:** Vous avez peut-être remarqué que les alinéas 15b) et 15c) contiennent tous deux le terme « droits ». L'alinéa 15b) accorde, comme vous l'avez mentionné dans votre question, des droits de prise de règlements en ce qui concerne les droits de péage, mais vous avez peut-être également remarqué que le but est d'assurer une bonne fluidité de la circulation. En d'autres termes, il ne s'agit pas de prendre des règlements pour le seul principe de réglementer; il s'agit de réglementer dans le contexte des circonstances circonscrites prévues dans cette disposition, à savoir pour assurer une bonne fluidité de la circulation.

Si les droits imposés par les exploitants de ponts n'ont pas un impact sur la fluidité de la circulation, ce pouvoir de réglementation ne peut être exercé.

**M. Ed Fast:** Les exploitants ont-ils communiqué avec vous pour exprimer leurs préoccupations au sujet de leur capacité d'emprunt et de l'impact que cette disposition aura sur leur cote de crédit, ou sur leur capacité d'emprunt, ainsi que sur les taux d'intérêt qu'ils devront payer pour financer leurs travaux d'agrandissement?

**Mme Evelyn Marcoux:** Oui, ils ont signalé qu'ils étaient préoccupés au sujet de cet article. Comme vient de l'expliquer Éric, cet article... Nous négocierons pour déterminer la signification de cet article et jusqu'où nous irons dans le cadre des processus de prise de règlements.

Actuellement, l'objectif est d'être réactif et pas proactif. Nous ne comptons pas dire aux propriétaires ou exploitants de ponts combien ils doivent faire payer mais s'ils augmentent leurs tarifs, nous voulons le savoir. Nous voulons en être informés, et si la hausse des droits de péage dans une région engendre des problèmes — soit dit en passant, il pourrait s'agir aussi bien d'une diminution que d'une augmentation, qui aurait une incidence sur la fluidité de la circulation et irait à l'encontre de l'esprit de la présente loi —, le gouvernement tient à pouvoir avoir une conversation avec l'exploitant.

C'est l'objectif de cette disposition. Je le répète, elle doit être réactive et ne doit pas être imposée d'emblée.

Nous avons expliqué tout cela aux exploitants. Ils le comprennent. Ils ont des préoccupations au sujet des incidences que cela pourrait avoir sur leur cote de crédit. Nous espérons que la question pourra être résolue s'ils ont des conversations avec leurs banquiers, mais je pense qu'il serait peut-être nécessaire qu'ils exposent également leurs vues au comité. Nous sommes disposés à discuter des changements qu'ils voudraient que l'on apporte éventuellement.

● (1145)

**M. Ed Fast:** Monsieur le président, je suis impatient d'entendre les commentaires des exploitants. Le but en l'occurrence est d'être juste à leur égard — de s'assurer qu'ils puissent exploiter leur entreprise dans des conditions comparables à celles du reste du marché, qu'ils puissent emprunter à des taux d'intérêt appropriés et avoir en général le sentiment de bénéficier d'un traitement équitable.

J'ai trouvé que cela manquait. Nous n'avions pas de processus en place d'avance, mais je présume que le ministre s'applique déjà à trouver un moyen de répondre aux préoccupations de ces exploitants.

**Mme Evelyn Marcoux:** Absolument, et nous sommes régulièrement en contact avec eux.

Comme je l'ai mentionné, la question sera réglée par le biais d'un processus de réglementation. Les règlements porteront sur l'entretien, les réparations, l'exploitation, l'utilisation, la propriété et les

droits. Il sera essentiel que des conversations aient lieu et que le bon sens prévale.

**M. Ed Fast:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** Je vous remercie.

On a déjà répondu à certaines des questions que je voulais poser.

Je reviens d'abord à la question des consultations. Dans la documentation que nous avons reçue lors de notre séance d'information, à la page 1, onglet B, vous mentionnez que les intervenants n'ont pas été consultés au sujet de ces deux nouvelles dispositions. Si j'ai bien compris, ils avaient été consultés au sujet du processus concernant le projet de loi C-44 et M. Hicks a dit que des consultations par téléphone ont lieu actuellement, mais le troisième paragraphe indique que les intervenants n'ont pas été consultés au sujet des dispositions supplémentaires. Je présume qu'il s'agit de deux dispositions qui sont aux onglets 4 et 5. Ce sont les deux changements du projet de loi C-3 par rapport au projet de loi C-44. Le premier est le changement concernant la propriété et le contrôle — Mme Stronach a posé des questions au sujet de l'accès à l'information dans ce contexte — et l'autre est le changement concernant le Saint-Laurent.

Si je comprends bien, en ce qui concerne le Saint-Laurent, il s'agit en fait d'une impasse et ce changement est une tentative pour nous sortir de cette impasse. Est-ce plus ou moins exact?

**Mme Evelyn Marcoux:** Éric peut donner des informations à ce sujet.

**M. Éric Harvey:** C'est exact. Je peux vous donner de longues explications. C'est essentiellement une question d'ordre technique.

**M. Don Bell:** J'ai examiné le paragraphe sur le contexte et j'en ai conclu que c'était cela.

Les autres questions que je voudrais aborder sont corrélatives. L'une est la question de la rétroactivité. L'article 26 du projet de loi se trouve aux pages 16 et 38, si je ne me trompe, du... La première partie est la description de l'article 26 et des pouvoirs du ministre de donner des ordres à une personne. Je n'ai pas trouvé de définition du terme « personne » dans le projet de loi. S'agit-il d'un renvoi à une définition fédérale de ce terme qui inclurait une personne morale comme entité?

**M. Éric Harvey:** Oui.

**M. Don Bell:** Cela inclurait-il un gouvernement provincial ou une administration municipale? Je pense que ce n'est pas applicable actuellement en Colombie-Britannique, mais je sais que dans ma région, on a dernièrement accordé les pouvoirs d'une personne physique aux municipalités.

**M. Éric Harvey:** L'article 3 du projet de loi indique que la présente loi « lie Sa Majesté du chef du Canada et des provinces » et, par conséquent, cette loi sera applicable à une province en vertu de cette disposition.

**M. Don Bell:** Mais elle ne serait pas applicable à une municipalité. Et je présume que rien dans ce sens n'est prévu actuellement. Je suis seulement curieux en ce qui concerne l'application et les références. Je pense en particulier à l'article 26 qui contient une référence à la personne.

● (1150)

**M. Éric Harvey:** L'objectif est d'englober tous les exploitants.



**M. Don Bell:** En ce qui concerne la disposition où il est question de disposer — notamment par vente ou cession — du pont ou tunnel international, qu'a-t-on prévu si l'une de ces entreprises vend des actions ou vend une partie de son bien? N'a-t-on pas prévu de facteur déclencheur en termes de pourcentage? Il ne s'agirait peut-être pas de vente pure et simple mais peut-être seulement de trouver un associé, par exemple. Est-ce prévu?

**M. Éric Harvey:** Le paragraphe 26(1)c) porte sur le contrôle de l'entité.

Je pense que ce qu'il est important de comprendre en ce qui concerne l'article 26, c'est que l'on ne peut y avoir recours qu'en cas de violation de l'article 23 — autrement dit, lorsqu'une transaction se fait sans l'agrément du gouverneur en conseil, c'est-à-dire si je vous vends par exemple mon pont sans demander son agrément. Dans ce cas, et dans ce cas seulement, ou dans d'autres circonstances analogues prévues dans la loi, le ministre peut avoir recours à cette disposition.

**M. Don Bell:** En ce qui concerne la question qu'a posée Mme Stronach au sujet de la rétroactivité, je présume qu'en disant sans l'agrément du gouverneur en conseil, son agrément est implicite en raison des diverses lois individuelles antérieures?

**M. Éric Harvey:** Non, je pense que l'agrément du gouverneur en conseil dont il est question ici, si vous lisez la disposition...

**M. Don Bell:** Est-ce que je dois examiner l'article 23 également?

**M. Éric Harvey:** Cela fait référence à l'article 23. En d'autres termes, tant et aussi longtemps que l'article 23 n'est pas en vigueur, on ne peut pas se prévaloir de ces dispositions.

**M. Don Bell:** Par conséquent, cette loi assujettit du même coup tous les ponts et les tunnels connus à l'agrément du gouverneur en conseil.

**M. Éric Harvey:** Elle ne modifie pas la situation actuelle. En d'autres termes, la situation reste telle qu'elle est actuellement. On ne peut avoir recours aux dispositions de l'article 26 que lorsqu'il s'agit de modifier des situations existantes.

**M. Don Bell:** Bien, j'exposerai donc la situation autrement. C'est peut-être quelque chose que je ne comprends pas. Les articles 23 et 26 indiquent que la seule façon d'exploiter, d'acheter ou d'acquérir le contrôle d'un pont ou tunnel international, mais plus particulièrement de l'exploiter seulement, est d'obtenir l'agrément du gouverneur en conseil, mais si la loi en vertu de laquelle ont été créées certaines de ces entités n'avait pas l'agrément du gouverneur en conseil et si ces dispositions n'étaient pas rétroactives, est-ce que l'objet de ce projet de loi ne serait pas en fait d'englober tous ces 24 tunnels — ou quelque chose comme ça — et de donner théoriquement l'agrément du gouverneur en conseil pour qu'à l'avenir...

**Mme Evelyn Marcoux:** Cela concerne les nouveaux ponts et tunnels. Il s'agit des nouvelles demandes de...

**M. Don Bell:** Par conséquent, les ponts et tunnels existants...

**Mme Evelyn Marcoux:** Ils sont régis par une loi individuelle adoptée par le Parlement.

**M. Don Bell:** Ils faisaient l'objet de lois distinctes?

**Mme Evelyn Marcoux:** Des sanctions étaient prévues.

**M. Don Bell:** Par conséquent, ces nouvelles dispositions ne sont pas applicables, en théorie, à ces ponts et tunnels, sauf en cas de changement?

**Mme Evelyn Marcoux:** Elles sont applicables si l'on y apporte des changements ou si l'on fait des transformations...

**M. Éric Harvey:** Ou en cas de cession du pont qui appartient à ces exploitants.

**Mme Evelyn Marcoux:** Ou s'ils veulent le vendre.

**Le président:** Allez-y, monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** J'aimerais revenir aux paragraphes 15(b) et 15(c). Je ne sais pas s'il s'agit d'un problème.

À la fin du paragraphe 15(c), il est écrit, et je cite : « [...] en identifiant la personne ou l'organisme responsable du traitement de celles-ci; ».

Je suppose qu'il est question du propriétaire ou de l'exploitant, ou qu'on cherche à identifier la personne.

**M. Éric Harvey:** On veut identifier la personne qui décidera du règlement de la plainte.

**M. Robert Carrier:** Parlez-vous du ministère des Transports ou du propriétaire?

**M. Éric Harvey:** En fait, pour qu'il y ait un mécanisme de règlement des plaintes, il faut qu'une personne soit saisie de la plainte et ait le pouvoir de trancher. Le but visé par ces mots est de permettre, par règlement, d'identifier la personne — que ce soit un représentant du gouvernement ou un arbitre — à qui les usagers pourraient aller se plaindre d'un taux et qui devrait prendre une décision après avoir entendu les parties.

**M. Robert Carrier:** Vous voulez donc parler d'un organisme fédéral; c'est ce que vous visez. En fait, ce n'est pas évident...

**M. Éric Harvey:** Au fond, cette disposition autorise à adopter un règlement. Son objectif est d'autoriser l'adoption d'un règlement pour permettre d'identifier la personne qui prendra la décision, sans que cette personne ou cet organisme ne soit nécessairement identifié pour l'instant.

**M. Robert Carrier:** Je reviens au paragraphe 15(b). Il est écrit, et je cite :

15. b) régir les droits que peuvent exiger les propriétaires ou exploitants de ponts ou tunnels internationaux pour leur usage, en vue d'assurer une bonne fluidité de la circulation;

Comme vous l'avez dit un peu plus tôt, l'objectif de ce paragraphe est d'assurer une bonne fluidité de la circulation. Vous serait-il possible de formuler une recommandation, ou une exigence, de modifier le système de perception des droits pour assurer une meilleure fluidité? En fait, il pourrait y avoir différents modes de perception, tels que des modes manuels ou des modes plus expéditifs, comme des modes de détection visuelle.

●(1155)

**M. Éric Harvey:** Lorsque nous avons rédigé cette disposition, nous pensions aux montants exigés pour ces droits, par exemple deux, trois, quatre ou cinq dollars.

**M. Robert Carrier:** Vous parlez de coûts, mais cela nuirait à la fluidité.

**M. Éric Harvey:** Je ne suis pas de cet avis.

**M. Robert Carrier:** Que ce soit 25 ¢ ou 2 \$, c'est la même...

**M. Éric Harvey:** En fait, c'est une question d'offre et de demande. Plus le prix est élevé et plus les usagers pourraient potentiellement choisir d'autres options que le pont en question. Selon moi, cela est possible dans certaines régions où les usagers ont vraiment des options. On peut alors envisager d'augmenter le prix ou le baisser.

**M. Robert Carrier:** Il me semble que cette exigence ne vise pas à assurer la fluidité, mais à augmenter la capacité.

**Mme Evelyn Marcoux:** Ce n'est pas exact. Si demain matin un opérateur de ponts décide de baisser énormément le taux, cela va attirer un nombre énorme de véhicules et créer un problème de fluidité. Le pont sera congestionné.

Il faut se donner un mécanisme qui va rééquilibrer la demande pour les différentes options qui s'offrent dans une région.

**M. Robert Carrier:** C'est une façon de voir les choses, mais on pourrait penser aussi au mode de perception. Si vous avez un mode archaïque de perception, qui freine la fluidité, vous pourriez demander qu'il y ait un mécanisme plus expéditif.

**Mme Evelyn Marcoux:** Ces choses peuvent être discutées lors de l'étude des règlements. Cependant, on n'avait pas envisagé de se rendre aussi loin...

**M. Robert Carrier:** Le libellé pourrait permettre cela, ce qui entraînerait des coûts importants au niveau du système de perception.

**Mme Evelyn Marcoux:** Ce n'est pas notre intention, mais nous étudierons cette question en temps et lieu.

**M. Robert Carrier:** Les mesures américaines sont-elles semblables à ce que vous voulez faire? Y a-t-il une norme nationale pour tous ces franchissements? Cela varie-t-il selon chaque État? Présentement, cela varie selon chacune des provinces.

**Mme Evelyn Marcoux:** Aux États-Unis, on a recours à ce qu'on appelle un permis présidentiel. Lorsqu'il est question d'une nouvelle construction ou d'un changement relatif à une infrastructure, il faut faire une demande au gouvernement américain qui, à ce moment-là, enclenche un processus. Nous allons donc nous baser sur ce modèle pour mettre sur pied notre système, en collaboration avec les opérateurs et les gouvernements.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** *Merci beaucoup, monsieur le président.*

Je voudrais revenir à la question des consultations car j'aimerais que vous fassiez des commentaires sur un cas concret où il est question d'un changement de propriétaire, celui de l'Ambassador Bridge, par exemple.

Le gouverneur en conseil a la capacité de prendre cette décision, mais a-t-on prévu des consultations avec la province et avec la municipalité? C'est ce qui est au cœur de mes préoccupations.

Nous accordons ce pouvoir au gouvernement fédéral. Je comprends que ce soit nécessaire, mais la participation locale est également essentielle lorsque ces changements ou transformations pourraient avoir un impact considérable sur certaines régions du pays. C'est donc ce qui m'intéresse. Comment cela fonctionnerait-il en cas de changement de propriétaire?

•(1200)

**M. Brian Hicks:** La plupart des informations précises que vous demandez se trouveront dans les règlements que nous devons élaborer. Nous consulterons au préalable divers intervenants.

Notre objectif est que, lorsqu'un propriétaire ou un exploitant d'un pont international a l'intention de vendre, il nous avertisse d'abord qu'il vend et nous dise au préalable à qui il compte vendre. Vous avez mentionné un peu plus tôt que le pont de Fort Frances est à vendre et, en fait, nous en avons été avisés. Par conséquent, même si la

présente loi n'est pas encore en vigueur, les exploitants nous ont fait part de leur intention de vendre.

En ce qui concerne ce que nous ferons et qui nous consulterons, nous n'en avons pas encore discuté. Ce serait précisé dans les règlements.

**Mme Evelyn Marcoux:** Mais l'objectif est en termes de quel type de pouvoir le gouvernement s'accordera de répondre, d'approuver ou de rejeter cette demande. C'est pour le moment une question de sécurité publique. Nous ne tenons pas à ce qu'un pont tombe entre de mauvaises mains, entre les mains « d'organisations terroristes », du moins. C'est par conséquent dans des cas extrêmes que le gouvernement n'autorisera pas une transaction. Il faudrait qu'il ait une bonne raison de refuser, et ce sont là des questions de détail qui seront réglées à la prochaine étape.

**M. Peter Julian:** Au cours des consultations que vous avez eues avec les provinces, est-ce qu'une des trois provinces concernées a exprimé des préoccupations à ce sujet, à savoir qu'elle voulait être consultée dans les cas où le gouverneur en conseil a en fait le pouvoir de prendre la décision? La question a-t-elle été posée au cours de vos consultations avec les provinces?

**M. Brian Hicks:** Les consultations que nous avons eues jusqu'à présent avec les provinces ont porté sur des questions comme la coordination. Les provinces ont les mêmes vues que nous à ce sujet, à savoir que si l'on prévoit de restreindre l'accès à un pont international pour des travaux de réparation ou de construction, elles veulent s'assurer que l'industrie le sache. Par conséquent, la plupart des provinces ont appuyé cette initiative avec enthousiasme.

En ce qui concerne la vente, personne n'a encore soulevé la question, mais pour profiter de ma réponse pour répondre également à la question de M. Bell au sujet des consultations qui ont eu lieu, à propos de cette page au début où il est indiqué que nous n'avons pas tenu de discussions sur ces nouvelles dispositions, je signale que nous avons en fait consulté certaines personnes. Des discussions sont en cours. Nous avons organisé des téléconférences. Nous en avons organisé quelques-unes. Nous n'avons pas encore terminé toutes les téléconférences avec les trois provinces et, par conséquent, je ne sais pas encore si une ou deux des provinces aborderont le sujet. Elles ne l'ont pas encore fait, mais d'autres téléconférences sont prévues.

**M. Peter Julian:** Bien.

Par conséquent, d'une manière générale, les discussions avec les provinces ont porté davantage sur le principe du projet de loi que sur son mécanisme. Peut-on dire cela?

**M. Brian Hicks:** Les provinces comprennent que les ponts internationaux relèvent de la compétence fédérale. Elles ont exprimé... Je ne dirais pas des préoccupations, mais de la curiosité en ce qui concerne le contenu des règlements. Elles nous ont posé des questions sur les coûts et nous ont demandé si le gouvernement fédéral leur imposerait des contraintes qui entraîneraient des coûts pour elles...

**M. Peter Julian:** C'est une question pertinente.

**M. Brian Hicks:** ... elles voulaient en outre savoir qui mettrait ces mesures en oeuvre. Je pense qu'elles ont été rassurées lorsque nous leur avons expliqué que nous n'avions pas l'intention de leur imposer une norme fédérale quelconque mais qu'en fait, nous appliquerions leurs propres normes.

Toutes les provinces ont élaboré des normes de sécurité. Par conséquent, si nous examinons la situation d'un pont au Nouveau-Brunswick, nous nous demanderions si ce pont répond aux exigences de la province du Nouveau-Brunswick en matière de sécurité technique. Si c'était le cas, la discussion serait terminée. Sinon, si le pont n'était pas sécuritaire d'après les règles du Nouveau-Brunswick, nous interviendrions et en discuterions.

•(1205)

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Storseth.

**M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je pense qu'un des principaux objectifs de ce projet de loi est d'accroître l'efficacité des transports à nos frontières internationales.

Une des questions que je voulais vous poser notamment est la suivante: comment ce règlement se compare-t-il à celui de nos homologues américains et accroît-il en fait l'efficacité?

**M. Brian Hicks:** Comme l'a mentionné plus tôt Evelyn Marcoux, les États-Unis ont mis en place un processus de permis présidentiel et le gouvernement fédéral américain intervient lorsqu'il est question de construire un pont ou de faire des travaux de réfection importants à un pont existant. Après cela, il délègue ce pouvoir aux États locaux et c'est alors aux États locaux qu'il appartient de se préoccuper de la fluidité et de l'efficacité de la circulation. Nous sommes allés à Washington et nous avons expliqué nos projets. Les Américains ont manifesté beaucoup d'intérêt mais jusqu'à présent, l'efficacité et la fluidité de la circulation demeurent une question qui relève de la compétence des divers États.

**M. Brian Storseth:** Je vous remercie.

**Le président:** On m'a signalé que M. Blaney et M. Storseth allaient partager les cinq minutes dont ils disposent, puis que nous pourrions passer au dernier point de l'ordre du jour.

Monsieur Blaney.

[Français]

**M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC):** Bonjour.

Si j'ai bien compris, présentement, aux États-Unis, les États gèrent les ponts et leur construction. Est-ce exact?

[Traduction]

**M. Brian Hicks:** Le gouvernement fédéral américain exige un permis présidentiel pour la construction ou les transformations, mais après les principaux travaux de construction ou de réfection, c'est l'État qui intervient.

[Français]

**M. Steven Blaney:** Ce projet de loi, comme vous l'avez indiqué, vient combler un vide juridique et a reçu l'appui unanime de la Chambre lors de sa première lecture. Je constate donc qu'il y a une volonté suffisante pour le faire cheminer.

Croyez-vous que le projet de loi aura des conséquences financières négatives pour les opérateurs ou qu'il leur imposera des contraintes?

**Mme Evelyn Marcoux:** Les opérateurs de ponts et tunnels internationaux constituent des entités responsables, et ce, particulièrement depuis les événements du 11 septembre. Des mesures de sécurité additionnelles ont été prises.

À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral ne peut pas affirmer que ces ponts sont gérés en bonne et due forme, car nous n'avons pas

d'information sur ce sujet. Ce projet de loi permettra au gouvernement fédéral de s'assurer que les infrastructures sont bien gérées et sécuritaires.

Nous ne prévoyons pas que cela crée de grandes dépenses additionnelles pour les opérateurs. Évidemment, ces infrastructures coûtent cher à opérer, certaines sont plus âgées de qu'autres et il faut parfois réinvestir, mais cela fait partie de leurs responsabilités.

**M. Steven Blaney:** Cela répond à mes questions, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean, avez-vous des commentaires à faire ou des questions à poser?

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** J'ai deux commentaires à faire. Je voulais signaler au comité que deux des ponts seulement sont privés, si j'ai bonne mémoire. Est-ce exact? Tous les autres sont provinciaux ou appartiennent à l'État...

**M. Brian Hicks:** Deux des ponts routiers et les ponts ferroviaires.

**Le président:** Voulez-vous poser une question, monsieur Hubbard?

**M. Don Bell:** Pour répondre à la question de M. Fast, comptons-nous discuter des possibilités pour les exploitants de venir témoigner, s'ils le désirent?

**Le président:** Je pense que si nous avons d'autres questions pour ces personnes, nous pourrions nous en occuper après cette discussion.

Monsieur Laframboise.

•(1210)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Pouvons-nous poser d'autres questions?

[Traduction]

**Le président:** Des questions courtes. Nous avons fait des tours de questions selon l'entente initiale. J'accorderai à chaque groupe une ou deux minutes supplémentaires pour terminer les discussions d'aujourd'hui.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je veux revenir sur la question de M. Blaney. Si je comprends bien, vous ne connaissez pas l'état des ponts. Vous aviez signé des ententes, mais... Ce projet de loi vous permettra de connaître l'état des ponts. Auparavant, même si vous étiez partenaires et qu'il y avait des projets de loi, c'était complètement indépendant.

**Mme Evelyn Marcoux:** Ce n'est pas automatique. Chaque pont a été créé par une loi du Parlement ou autre. Dans chaque cas, il existe des clauses particulières sur certains points, mais ce ne sont pas toutes les lois qui stipulent qu'on devrait partager ce genre d'information avec le gouvernement fédéral. Certaines administrations partagent cette information de bon gré; d'autres le font parce qu'elles y sont tenues en vertu de la loi. Le partage d'information n'est donc pas uniforme.

**M. Mario Laframboise:** Vous allez donc connaître l'état des ponts. On ajoute un mécanisme de plaintes qui, tel que vous l'avez mentionné plus tôt, sera géré par un organisme indépendant responsable de recevoir les plaintes.

**M. Éric Harvey:** De fait, les plaintes ne portent que sur les droits.

**M. Mario Laframboise:** Cela se trouve au paragraphe traitant de la sûreté et la sécurité des personnes.

**M. Éric Harvey:** Le mécanisme de plaintes? À quel endroit?

**M. Mario Laframboise:** Excusez-moi, il s'agit plutôt de la section « Exploitation et usage » du projet de loi.

**M. Éric Harvey:** Le mécanisme de plaintes mentionné au paragraphe 15(c) ne vise que les droits.

**M. Mario Laframboise:** D'accord.

[Traduction]

**Le président:** Je remercie les témoins. J'apprécie leurs commentaires et leurs réponses.

Lorsque nos témoins seront sortis, nous aurons une brève discussion sur certains règlements.

Nous poursuivrons avec le rapport qui a été déposé tout à l'heure. Je ne sais pas si nous aurons encore des discussions à ce sujet, mais je suis tout disposé à entendre vos commentaires. Nous pourrions ensuite avancer.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je suis d'accord sur le contenu du rapport. Cependant, au dernier paragraphe, on peut y lire :

Il est convenu, - Qu'un amendement aux motions de routine soit présenté au Comité principal afin d'inclure un membre du parti ministériel, autre que le président, dans le Sous-comité du programme et de la procédure

Je serais d'accord à condition que le membre en question soit le secrétaire parlementaire.

[Traduction]

**Le président:** Je m'excuse, mais pourriez-vous répéter la dernière phrase?

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Il est écrit :

Il est convenu, - Qu'un amendement aux motions de routine soit présenté au Comité principal afin d'inclure un membre du parti ministériel, autre que le président, dans le Sous-comité du programme et de la procédure

J'avais compris que cet autre membre du parti ministériel était le secrétaire parlementaire. Si c'est le secrétaire parlementaire, cela me convient. Autrement, on va commencer à ajouter des députés de tous les partis. Il faudrait qu'on y lise plutôt: « que le secrétaire parlementaire », car il peut nous apporter de l'information intéressante.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** J'abonde dans le même sens que M. Laframboise. C'est ce que nous avons convenu lors de nos discussions. S'il y a des membres permanents du sous-comité : le président, les deux vice-présidents, le représentant de l'autre parti, soit moi-même. Il faudra que ce soit un groupe permanent et que les membres ne changent pas à chaque réunion. Je crois que M. Laframboise a tout à fait raison. Il faudrait que ce soit le secrétaire parlementaire, et non un représentant du caucus gouvernemental.

•(1215)

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie.

Il me semble que nous avons déjà vérifié en ce qui concerne d'autres comités antérieurs et que l'on avait mentionné « un membre du Parti conservateur », mais je pense comme vous qu'au cours des discussions, il était question du secrétaire parlementaire.

Faut-il modifier pour préciser qu'il s'agit du « secrétaire parlementaire »?

Je demande à M. Laframboise de présenter la motion.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je suis d'accord, si tout le monde est d'accord. Il faudrait qu'il y ait unanimité.

[Traduction]

**Le président:** M. Julian l'appuie.

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Monsieur le président, j'ai une question à poser. Je conviens qu'il faudrait que ce soit le secrétaire parlementaire s'il est disponible. Il est toutefois possible qu'il ne puisse pas se présenter à certaines réunions et je me demande si, dans ce cas, il ne faudrait pas laisser une certaine latitude qui nous permettrait d'avoir un remplaçant. Actuellement, nous sommes tous d'accord sur le fait que ce sera M. Jean qui sera proposé comme candidat. Nous présenterons une motion à l'effet qu'il serait le membre en question. Cette façon de procéder nous priverait toutefois d'une certaine latitude.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, à ce que je sache, vous êtes membre du Parti conservateur. Vous représentez donc votre parti au comité. Habituellement, en comité, chaque parti est représenté, et le président, qui est souvent un député du parti au pouvoir, représente son parti.

M. Jean, en tant que secrétaire parlementaire, peut nous apporter beaucoup, étant donné qu'il est directement lié au bureau du ministre. Cela me va. Pour ce qui est d'ajouter d'autres membres, monsieur le président, je crois que vous êtes un digne représentant de votre parti et que vous pouvez, si M. Jean n'est pas là, soulever les sujets que vous désirez. C'est ce que je comprends.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie. Je suis disposé... Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** Dans le même ordre d'idées, les vice-présidents sont représentés. Il y a M. Bell, M. Laframboise, vous, en tant que président, et moi-même, en tant que représentant de l'autre parti. Toutefois, on ne se remplace pas. Si M. Bell n'est pas disponible, il n'est pas disponible.

C'est la même chose pour le secrétaire parlementaire. On ne dispose pas d'un groupe de coordination où les gens pourraient se remplacer mutuellement. Chacun de nous a pris la responsabilité d'être présent. Vous avez également la responsabilité de mettre à l'horaire des réunions de sorte qu'on puisse être présents.

[Traduction]

**Le président:** Je suis d'accord avec vous et j'aimerais que l'amendement précise qu'il s'agit du «secrétaire parlementaire».

(L'amendement est adopté)

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** Je voudrais donner une précision. J'approuve le rapport et sa teneur et je sais que nous avons examiné ce qui pouvait être raisonnablement accompli au cours de la première période. Je voulais seulement m'assurer que les membres du comité et moi-même sommes convaincus que le sujet sur lequel j'ai fait des commentaires, à savoir celui de la compétitivité des ports et des aéroports, n'est pas perdu de vue ou savoir si ce serait une autre question. Nous en avons parlé au cours de la réunion principale, mais pas aux autres réunions, et ce n'est peut-être pas de ma faute si elle n'a plus été abordée. Il est toutefois probable que ce soit une question à examiner plus tard. Je ne tiens pas à ce qu'on l'oublie car c'est considéré comme une priorité; la question de la compétitivité est en effet très importante.

**Le président:** Et dans le paragraphe d'introduction, il est précisé que «mais pas limités à», et je suis d'accord et pense que cela inclut la question de la compétitivité.

**M. Don Bell:** Serait-on d'accord d'en faire un sixième point, le dernier, ou de l'insérer là où il est question des sujets, pour établir une séquence? Nous mentionnons que l'infrastructure est une priorité, la création d'un comité aussi, puis les questions de sécurité, les autres projets de loi; et si nous mentionnons ensuite la compétitivité de nos aéroports et de nos ports...

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

**M. Brian Jean:** Mes préoccupations concernent en fait les questions de sécurité. Je ne m'intéresse pas particulièrement aux questions de sécurité; je m'intéresse plutôt aux solutions par la sécurité. Je pense qu'il faut examiner les questions de sécurité, mais je m'intéresse aux solutions. Je ne tiens pas à entendre des témoins parler seulement de cas qui se sont posés et d'événements qui ont eu lieu. Je voudrais être clair. Je voudrais que l'on trouve des personnes qui ont des connaissances en matière d'évaluation des risques. Je voudrais connaître des personnes qui savent comment résoudre les questions de sécurité, afin que nous puissions mettre en oeuvre ou préparer un rapport qui recommande la mise en oeuvre de solutions et ne soit pas uniquement un exposé de ces questions.

Je voudrais être clair sur ce point, car je pense que beaucoup de choses découlent de cela. Nous voudrions peut-être faire cela après avoir examiné la plupart des questions de sécurité. Nous pourrions nous réunir à nouveau et décider au moins de ce que nous voulons faire après.

Que pense le comité du temps que nous allons consacrer aux solutions par la sécurité?

• (1220)

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

**M. Peter Julian:** C'est une très bonne question que pose le secrétaire parlementaire. Nous envoyons déjà des listes de témoins possibles au greffier et je pense par conséquent que nous examinerions les questions de sécurité pendant un bon deux ou trois semaines, ce qui nous amènerait à la mi-juin. Il y a la question de Ports Canada, que M. Laframboise a mentionnée, que nous nous sommes engagés à examiner avant les vacances d'été. Avec cela et les projets de loi, nous pensons que notre programme sera assez bien rempli jusque-là.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je suis du même avis que M. Julian et M. Jean. Par contre, en ce qui concerne la compétitivité, lorsqu'on abordera le dossier de la sécurité, de toute évidence, il y aura une part de compétitivité de l'industrie à ce chapitre. Compte tenu des délais qui nous sont impartis, concentrons-nous sur ce dossier. De

toute façon, je suis persuadé que l'industrie soulèvera la question de la compétitivité, qu'elle présentera des solutions et, bien sûr, les coûts qu'elles occasionneront.

[Traduction]

**M. Don Bell:** Il semblerait qu'il convient de se demander, à propos des questions de sécurité relatives aux déraillements et à la catastrophe maritime sur la côte ouest, par exemple, à propos de tous ces risques, et des questions de sécurité aérienne, si cela englobe les agents de bord ou d'autres aspects de la sécurité des transports aériens...

Je voudrais simplement m'assurer que lorsqu'on discute de questions comme celle des loyers et des redevances d'aéroport, ou que, dans le cas de ports, en ce qui concerne la capacité de rendre les ports plus durables et plus concurrentiels, et surtout en ce qui concerne la question de la concurrence avec les ports américains, c'est une question à laquelle nous nous attaquerons. Je ne m'attends pas à ce que nous... Ces questions seraient les grandes priorités.

À la réflexion, j'aurais aimé que ce soit précisé — pas dans l'intention que ce soit fait, comme l'a mentionné M. Julian, pour les vacances d'été, mais pour que l'on reconnaisse que c'est un sujet important, un point c'est tout.

C'est pourquoi je suggérerais que l'on ajoute un numéro au bas de la liste et que l'on reconnaisse que c'est une priorité car quelqu'un qui examinerait ce plan de travail, même si nous avons indiqué « pas limités à », se demanderait si nous examinerons la question de la compétitivité. Nous pourrions toujours répondre que oui, mais si c'est indiqué, il ne serait pas nécessaire de poser la question.

**M. Brian Jean:** Je ne sais pas ce qu'en pensent mes collègues et je suis peut-être un peu trop précis, mais je suis d'accord avec M. Bell. J'aime avoir une cible et un programme, et me baser sur un programme; il est à mon avis préférable d'être trop précis que pas assez, même s'il n'est pas essentiel de spécifier que nous devons examiner ces questions.

Je pense que la compétitivité est une question importante. Je pense que la sécurité devrait également être incluse. Il serait peut-être bon que le paragraphe — et je reviens au commentaire sur la question de la sécurité — indique « les problèmes sur les questions de sécurité pour tous les modes de transport — Sécurité ferroviaire, sécurité maritime, sécurité aérienne ainsi que la sécurité routière », en n'oubliant pas la compétitivité et la sécurité, ainsi que d'autres questions qui pourraient y être associées, mais en reconnaissant par ailleurs que la sécurité est le point le plus important de ce programme, en dépit du fait qu'elle puisse les rendre non compétitifs. De toute évidence, la compétitivité est une question secondaire pour nous, car la sécurité est la priorité principale.

Je ne tiens pas à me retrouver dans la même situation qu'au cours de la dernière séance de comité à laquelle j'ai assisté. Sans vouloir les offenser, je pense que parfois les commentaires des témoins n'ont aucun rapport avec le sujet à l'étude. Je n'apprécierais pas du tout que l'on invite des témoins qui puissent donner des informations sur un navire qui a coulé ou un train qui a déraillé sans nous faire la moindre suggestion sur les possibilités de prévenir ce type d'accident et avec lesquels nous discuterions du problème plutôt que de la solution.

Mon humble avis est qu'il faut discuter de solutions par la sécurité, sans oublier les questions de la compétitivité et de la sécurité, et toutes les autres questions que mes collègues jugent pertinent de ne pas oublier, car cela ne nous limite pas. Les personnes qui lisent ceci, les témoins et les experts qui se présentent seraient certainement en mesure de dire que c'est le sujet sur lequel porteront leurs commentaires — avec la sécurité comme thème principal —, tout en n'oubliant pas les autres questions.

• (1225)

**M. Don Bell:** Pour régler ça et pour que nous sachions quelle est la priorité et pour la mettre en séquence, si, au numéro 4 nous indiquions ceci « Les solutions par la sécurité et la compétitivité, dans tous les modes de transport — ferroviaire, maritime, aérien et routier », ce serait réglé. Nous aurions en fait mis la priorité sur la sécurité et c'est la question prioritaire.

Procédons ainsi et si nous constatons en discutant de sécurité qu'un problème spécifique de sécurité se pose, plutôt que de parler de compétitivité en général par rapport aux ports américains, par exemple, nous pourrions examiner cette question précise dans ce contexte. Ce serait indiqué. Les gens sauraient que nous l'examinerons.

**M. Brian Jean:** Cela me satisfait. L'une et l'autre formule me satisfont. C'est M. Julian qui a soulevé la question de la sécurité. Je pense qu'il a rappelé au comité qu'elle était le principal objectif et je voudrais entendre ses commentaires, si c'est possible.

**M. Peter Julian:** Compte tenu du fait que nous avons un programme ambitieux, l'élargissement du nombre de sujets me préoccupe. Il ne nous reste que cinq semaines et nous avons déjà des sujets d'envergure à examiner. Je serais en faveur que l'on examine à nouveau la question en automne mais je crains que si nous examinons les questions de la sécurité ferroviaire, de la sécurité maritime et de la sécurité aérienne, cela représente un nombre assez considérable d'experts et de témoins. Si nous élargissons le sujet, je ne sais pas si nous arriverons à accomplir notre tâche.

**M. Brian Jean:** J'ai tendance à être d'accord. Si vous me permettez de le dire, je pense que je préférerais que l'on revienne à mon amendement et que l'on dise que la sécurité est le facteur principal, sans oublier ces autres questions. En tant que témoin, si j'examinais le programme de ce comité et venais témoigner, la première chose que j'examinerais, c'est le premier rapport, pour voir les questions que les gens veulent que j'aborde.

Les questions de sécurité sont à mon avis des questions très vastes et il est indéniable que la sécurité est importante. Compte tenu de cet aspect sécurité, qui est très important, et de la nature compétitive de cette branche d'activité, compétitivité qu'il est essentiel de maintenir faute de quoi on ne reste plus en affaires, mais aussi du fait que la sécurité est l'objet principal de tout cet exercice, je pense que c'est un moyen terme acceptable. Cela donne à mon avis un point de repère plus précis aux témoins.

**Le président:** Si nous voulons modifier le quatrième point pour indiquer « Les solutions par la sécurité dans tous les modes de transport — sécurité ferroviaire... y compris la sécurité concurrentielle et autres questions », cela relèguerait le sujet au bas de la liste. Comme vous l'avez mentionné, nous examinons la sécurité et les solutions par la sécurité. Je pense que M. Bell a reconnu que cela ne le préoccupait pas que ce ne soit pas au programme au printemps mais qu'il ne fallait pas oublier de le mettre au programme pour l'automne.

**M. Don Bell:** J'approuve le changement qui était là. Je voudrais alors — que nous l'inscrivions, après avoir renuméroté les divers

points, sous le point 4a), ou 5a), car le sixième point concerne en fait une question de procédure concernant le secrétaire parlementaire, ou que nous l'indiquions plus bas sur la liste — que la question de la compétitivité soit examinée ultérieurement. Nous pouvons indiquer la séquence et j'approuve donc la remarque de M. Julian au sujet de l'opportunité de mentionner d'emblée ce que nous comptons faire. Je voudrais seulement que ce soit souligné, pour signaler que ce n'est pas un oubli, un point c'est tout.

**Le président:** Madame Stronach.

**L'hon. Belinda Stronach:** Je voudrais mettre mon grain de sel.

En premier lieu, l'idée des solutions me plaît. Examinons les solutions plutôt que les questions. La sécurité est la priorité principale.

Je considérerais la compétitivité comme un sujet distinct, car compte tenu de l'essor de la Chine et de l'essor de l'Inde, il est préférable de s'assurer que nous saisissons ces opportunités commerciales et que nous avons en place les investissements, les ressources et les infrastructures nécessaires pour en tirer parti, pour ne pas perdre nos investissements ou nos marchés à l'étranger.

Je pense que c'est un sujet assez important pour qu'il soit essentiel de lui consacrer une ligne particulière dans le rapport. Il est possible que nous ne l'examinions pas tout de suite, mais il ne faudrait pas oublier cette question.

**Le président:** Cela pourrait peut-être faire l'objet de l'alinéa 4a), qui porterait sur la compétitivité.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je crois que M. Bell proposait d'ajouter la compétitivité tout en mentionnant le mot « ultérieurement ». Si on veut ajouter un paragraphe disant qu'on s'occupera de la sécurité d'abord et qu'on pourra s'occuper de la compétitivité ultérieurement, cela me va. Je suis d'accord pour ajouter la compétitivité, mais je suis conscient, compte tenu des délais, qu'il va falloir se concentrer sur ce dossier.

Je crois que la sécurité est un bon point de départ. On aurait pu ajouter qu'il s'agissait de notre plan de travail d'ici la fin juin, mais on mentionne qu'il s'agit d'un plan de travail provisoire. Je n'aurais pas d'objection à ce qu'on ajoute un paragraphe sur la compétitivité, mais en précisant qu'on traitera de cela ultérieurement. Je trouve que cela pourrait aller.

• (1230)

[Traduction]

**Le président:** Sommes-nous tous d'accord? Est-il nécessaire de présenter une motion?

Il est essentiel de présenter une motion.

**M. Brian Jean:** Je voudrais que « questions » soit remplacé par « solutions ». Je ne tiens pas à ce que nous consacrons tout notre temps à examiner les questions.

**Le président:** Donc, la motion modifiée dira « Solutions par la sécurité » et nous y ajouterons une ligne distincte indiquant que nous examinerons ultérieurement la question de la compétitivité.

**M. Don Bell:** Nous pourrions examiner ultérieurement tous les modes de transport.

**Le président:** Est-ce d'accord?

(La motion est adoptée [voir le *Procès-verbal*])

**Le président:** Eh bien, il a été porté à mon attention que lorsque nous...

Monsieur Jean?

**M. Brian Jean:** Je m'excuse, mais je ne pense pas que nous ayons adopté le rapport, n'est-ce pas?

Je voulais m'assurer d'avoir donné l'information que j'avais promis de donner au sujet du ministre. Le 1er juin est une date à laquelle le ministre et le ministère sont disponibles. Je ne sais pas s'il pourra être ici pendant toutes les discussions, mais je pense que si cela ne lui est pas possible, le ministère se fera un plaisir de répondre aux questions également. Je suis sûr que le ministre pourrait nous consacrer une heure, mais ce serait bien si nous pouvions obtenir plus de temps avec lui.

**Le président:** La date du 1er juin convient-elle à tous?

Je voudrais que nous adoptions le premier rapport avec les amendements qui ont été apportés. Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Il y a deux ou trois questions dont je voudrais discuter et sur lesquelles je voudrais avoir des éclaircissements. Au cours de la première réunion, nous avons discuté de la façon de procéder pour les tours de questions. J'ai vérifié le procès-verbal et j'ai constaté que la procédure que nous avons suivie était correcte, mais on m'a signalé par ailleurs que la façon dont cela avait été noté n'était pas correcte ou ne reflétait pas nos intentions.

Je pense que l'intention était d'avoir des tours de questions jusqu'à ce que tous les membres aient eu la parole une fois, puis que nous accorderions les cinq dernières minutes aux représentants du Bloc et du Nouveau parti démocratique. D'après la façon dont c'est présenté dans la formule, nous aurions un tour de sept minutes pour chaque parti, puis un autre de cinq minutes pour chaque parti, puis nous donnerions la parole pour cinq minutes à chaque personne qui n'aurait pas encore eu l'occasion de s'exprimer.

Je vous demande conseil. Lorsque j'ai vu cela pour la première fois, ce n'est pas ainsi que je l'avais interprété et, par conséquent, je vous demande des éclaircissements et des conseils.

Allez-y, monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** C'était ma motion, monsieur le président, et je ne pense pas qu'un de mes collègues ait des doutes au sujet de l'intention de la motion. J'ai demandé une copie du ruban. J'aimerais toujours l'avoir, même si nous réglions la question maintenant, pour référence future. Ce n'était pas mon intention que la motion soit interprétée de cette façon. En toute sincérité, je ne puis imaginer que je ne l'ai pas fait ainsi, mais je commets des erreurs tous les jours. En tout cas, mon intention était que chaque membre dispose de cinq minutes ou d'une certaine période de temps pour les discussions ou les questions avant que l'un de nous ait un deuxième tour. Voilà quelle était l'intention. Ce n'est pas ce qui se dégage du procès-verbal.

**Le président:** Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je suis d'accord sur la façon dont on a procédé aujourd'hui. Veut-on revenir sur la façon dont on a procédé aujourd'hui? Avez-vous trouvé que ça n'allait pas? Pour ma part, je ne reviendrai pas là-dessus.

[Traduction]

**Le président:** Oui, monsieur Jean?

**M. Brian Jean:** Que la façon dont nous avons procédé aujourd'hui soit bonne ou mauvaise, ce n'est pas là la question. Nous recevrons des ministres; nous recevrons différentes personnes. Je pense que nous accueillerons parfois des témoins qui seront davantage en demande qu'à d'autres occasions. Mais ce n'était pas là l'intention de la personne qui a préparé la motion, moi en l'occurrence, et ce n'est pas la teneur des discussions que nous avons eues. En fait, c'était tout l'opposé. Une partie de l'opposition s'était fondée sur l'hypothèse que c'était injuste car cette façon de procéder n'accordait pas un délai égal aux différents partis. Je voudrais avoir l'occasion d'examiner la transcription officielle et je préparerai une motion en conséquence pour la prochaine réunion.

En toute sincérité, je n'ai pas eu de problème aujourd'hui. En fait, mon intention était d'accorder le temps dont je disposais aux autres partis de l'opposition que le parti libéral — sans vouloir offusquer qui que ce soit — pour leur accorder un peu plus de temps, car M. Julian avait des questions très intéressantes à poser aux témoins, à mon avis. Ce sera peut-être toutefois le cas à l'avenir. En toute sincérité, en l'occurrence, on accorderait 12 minutes de temps à M. Julian, avant d'accorder 10 minutes au Parti conservateur qui a obtenu beaucoup plus de suffrages à l'échelle nationale. Par conséquent, je trouve que ce serait injuste. J'aimerais avoir l'occasion d'écouter le ruban et de présenter une motion à la prochaine séance.

**Le président:** Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Étions-nous limités dans le temps? J'avais l'impression que vous n'aviez plus d'autres questions. C'est peut-être bête de ma part, mais je pensais que nous avions terminé. Est-ce qu'il y avait seulement une heure d'accordée pour le témoin? On aurait pu continuer.

• (1235)

[Traduction]

**Le président:** Non, nous n'avons pas la liberté d'accorder autant de temps. Ce qui a été porté à mon attention c'est qu'en fait la procédure que j'ai suivie aujourd'hui était fondée sur l'interprétation que je faisais des notes qui ont été fournies. Je pense qu'il faudrait vérifier les bleus pour confirmer l'intention de la motion qui a été présentée à la dernière réunion. Je pense — et c'était mon interprétation avant de lire ceci — que chaque membre devrait avoir l'occasion d'avoir la parole avant qu'on ne donne la parole une deuxième fois à quelqu'un.

Puis-je demander au comité de faire preuve d'indulgence? De toute apparence, il n'y a pas de ruban, mais nous avons les bleus. Nous vérifierons pour confirmer l'intention de ce qui a été dit et nous en reparlerons à la prochaine séance.

Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je n'ai pas parlé deux fois, cette fois-ci.

[Traduction]

**M. Brian Jean:** J'ai manqué une partie de la première traduction. Je m'excuse.

**Le président:** Les deux représentants de votre parti ont eu la parole. Chacun a eu une occasion et, d'après l'interprétation que j'ai faite à la première séance, les libéraux devaient entamer la période des questions, puis ce serait au tour du Bloc, du NPD, puis un représentant du Parti conservateur, puis un libéral, puis un bloquiste, un conservateur, un libéral, un conservateur et, enfin, les dix dernières minutes seraient à la disposition du Bloc et...

Allez-y, monsieur Jean...

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, je ne pense pas que nous puissions régler cette question aujourd'hui. La motion avait été présentée par M. Laframboise. Je pense que tout a bien marché aujourd'hui et qu'il n'est pas nécessaire de tenir une autre discussion sur cette question.

**Le président:** Je ne désapprouve pas ces propos, mais je pense qu'il est important que nous ayons la motion et la discussion; nous pourrions ensuite faire une interprétation raisonnable...

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je tiens à préciser pour le compte rendu qu'il ne s'agit pas ici des partis; il s'agit de faire en sorte que toutes les personnes qui ont été élues par 100 000 citoyens de ce pays aient la même occasion de poser des questions aux témoins. D'après la proposition du NPD concernant la représentation proportionnelle, je pense qu'il est injuste que les députés ne disposent pas d'un délai égal, au moins pour un certain temps, pour poser des questions. Ils devraient tous avoir la même possibilité.

Ce que je voudrais savoir, monsieur le président, c'est pourquoi on ne conserve pas les rubans. Je pense que tout est enregistré. Je voudrais savoir pour référence future ce qui se passe et pourquoi ce n'est pas simplement tout à fait normal.

**Le président:** On me dit que les bleus sont disponibles et nous les vérifierons.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, pourriez-vous vous renseigner pour savoir pourquoi nos discussions n'ont pas été enregistrées ou bien, si elles l'ont été, si l'on détruit les rubans? Je voudrais avoir des informations au sujet des enregistrements.

**Le président:** On n'enregistre plus, d'après ce qu'on me dit.

**M. Brian Jean:** Je vous remercie.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres commentaires, nous établirons le programme pour mardi. Nous étudierons à nouveau le projet de loi C-3 et si aucun témoin ne se présente, nous en ferons l'étude article par article, si cela vous convient.

**M. Peter Julian:** Avez-vous reçu notre liste de témoins?

**Le greffier du comité (M. Georges Etoka):** Oui, mais pas pour le projet de loi C-3.

**M. Peter Julian:** Bien, vous devriez recevoir quelque chose de mon bureau à la fin de la journée.

**Le président:** Est-ce donc entendu?

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Monsieur le président, pourrions-nous nous assurer que l'on communique avec les représentants des exploitants pour voir s'ils veulent être... ou s'ils sont déjà sur la liste des témoins?

**Le greffier:** Oui, on s'attend à ce qu'ils viennent.

**Le président:** Ils ont présenté une demande à cet effet.

**M. Brian Jean:** Permettez-moi de suggérer qu'à la prochaine séance, au lieu d'examiner cette question interne en présence des témoins, nous le fassions au cours des 15 ou 20 dernières minutes de la séance. Ainsi, nous n'obligerons pas des personnes qui font des exposés à écouter nos discussions sur des questions de régie interne.

**Le président:** Cela pourrait poser le problème de devoir procéder à nouveau comme nous l'avons fait aujourd'hui.

**M. Brian Jean:** Cela ne me dérange absolument pas. Je pense que cela ne posera pas de problème en majeure partie. Mais si nous accueillons à un certain moment cinq témoins et qu'ils prennent une heure et 15 minutes ou une heure et demie et qu'il ne nous reste que 30 minutes pour leur poser des questions, cela posera un problème. À vrai dire, que se passera-t-il dans ces circonstances, si tous les partis de l'opposition accaparent la plus grosse partie du temps dont nous disposons et que seulement un représentant du gouvernement aura l'occasion de poser une question et pas plus. Pendant 30 minutes...

**Le président:** Nous vérifierons les bleus et nous en discuterons à la prochaine séance. Est-ce raisonnable?

Je vous remercie.

La séance est levée.









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

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

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

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

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

---

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

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