



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 026 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 21 novembre 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 mardi 21 novembre 2006

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bon après-midi à tous. Je vous souhaite la bienvenue à la 26^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Aujourd'hui, en conformité de l'ordre du jour et de l'ordre de renvoi du jeudi 21 septembre 2006, nous examinons le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui Mme Helena Borges, directrice générale, Politiques des transports terrestres, ministère des Transports; Mme Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique du transport aérien; et M. Alain Langlois, conseiller juridique. Comme tout le monde le sait ou devrait le savoir, ces hauts fonctionnaires sont ici pour nous prodiguer des conseils sur les amendements que nous étudierons aujourd'hui.

Permettez-moi de faire quelques commentaires. Nous sommes saisis de certains amendements. D'ailleurs, je remercie les députés qui ont remis leurs amendements la semaine dernière pour que le conseiller juridique du ministère puisse en prendre connaissance. Au cours de notre examen, je ferai certaines observations qui reflètent les conseils que l'on m'a donnés sur ces questions. Au cours de l'exercice, nous tenterons assurément de les aborder individuellement avec le personnel qui est ici aujourd'hui.

Avec la permission du comité, j'aimerais obtenir un accord sur la façon de procéder. Si je l'obtiens, tant mieux, sinon... J'ai demandé, entre autres, aux représentants du ministère des Transports d'examiner les articles du projet de loi qui ne font l'objet d'aucun amendement et qui ne sont aucunement touchés par l'un ou l'autre des amendements à venir. Je voudrais savoir si les députés seraient d'accord pour procéder de la façon suivante: étudier d'abord les articles que nous pouvons passer en revue rapidement et ensuite consacrer plus de temps aux propositions d'amendement. Nous les étudierons ligne par ligne, au cas où il y aurait des questions. Si aucun amendement n'est proposé à l'égard d'un article, nous pourrions l'adopter. Ensuite, nous pourrions passer aux amendements plus épineux qui ont des répercussions dans le reste du projet de loi.

Je demande la collaboration du comité. Les députés sont-ils d'accord pour procéder de cette façon? Si non, nous pouvons faire un examen ligne par ligne.

Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): La seule question que je me pose — et elle est sans doute strictement théorique — est la suivante: qu'arrivera-t-il si un amendement était rejeté à propos d'un article qui aurait une incidence sur un autre, à propos duquel il n'y a pas d'amendement. Si l'amendement était rejeté, mais qu'il avait une incidence ultérieure, pourrions-nous réserver le droit, après avoir adopté tous les articles non contestés, de revenir en arrière pour dire que tel ou tel article n'est pas adopté parce qu'il influe sur une

autre disposition. Pour autant que l'on accepte cette possibilité... Autrement dit, il y a peut-être des articles qui ne font pas l'objet d'amendements, mais le rejet d'un amendement ailleurs pourrait avoir une incidence sur ces articles ultérieurement.

Le président: Oui, absolument.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): J'avais exactement la même préoccupation à ce sujet, monsieur Scott, et j'ai dressé une liste des articles qui n'exigent aucun changement — en fait, c'est le ministère qui l'a fait — et, bien sûr, il convient d'y apporter un changement. Je pense que cela concerne l'article 27, à propos duquel M. McGuinty a apporté un amendement aujourd'hui, ou en a trouvé un.

J'ai la liste des articles en question et je pourrais la distribuer au comité, monsieur le président, si vous le voulez bien. Je pourrais certainement en faire lecture aux fins du compte rendu. Certains articles exigent des changements mineurs. D'autres exigent des changements minimes et d'autres encore seront controversés. Essentiellement, la liste est divisée selon ces catégories, de sorte que nous pourrions examiner les amendements de fond à un moment donné.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): J'éprouve de la réticence face à cette suggestion, car il y a tout de même une certaine suite logique dans le projet de loi. Ça ne me semble pas une bonne idée que de vouloir en adopter certains articles rapidement parce qu'ils ne comportent aucun amendement. La façon dont on procède nous permet de suivre le fil du projet de loi, et je ne voudrais pas m'y perdre. Je ne pense pas que cela demande un plus grand investissement de temps. De toute façon, il faut consacrer la même période de temps à chacun des amendements, il faut les étudier un par un et il faut les adopter, il faut dire oui, etc. Qu'on en fasse donc l'étude au fur et à mesure qu'on avance. Ainsi, on ne perdra pas le fil du texte, on suivra le projet de loi pas à pas, ce qui permettra une meilleure compréhension. J'hésite à adopter des articles de manière sélective, comme il est proposé, au cas où il y aurait de petites modifications à apporter par la suite. Donc, je m'opposerai à cette proposition.

• (1540)

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Je suis du même avis que M. Laframboise parce que c'est tout de même un projet de loi assez compliqué, et si on passe d'un article à un autre et qu'on revient à un article plus tard, c'est plus difficile pour nous de saisir tous les éléments présentés et de déterminer ce qu'il faut changer. Je comprends aussi, monsieur le président, votre préoccupation à l'effet que nous arrivions à faire ce travail dans l'espace des trois ou quatre jours qu'on a prévu y consacrer, mais je pense qu'il est plus sensé de passer d'un article au suivant. Il est certain qu'on aura davantage de discussions, mais ce jeudi et mardi prochain, le rythme devrait s'accélérer. Je ne crois pas que quiconque ici veuille empêcher l'adoption du projet de loi. Alors, on est tous de bonne foi en train de travailler à l'améliorer.

[Traduction]

Le président: Encore une fois, je m'en remets à la volonté du comité. Je soupçonne que par simple manque de temps, le conseiller juridique n'a pas eu l'occasion d'examiner certains des derniers amendements. De cette façon, nos experts auraient davantage de temps pour se faire une opinion.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: C'est effectivement le cas, et je suis d'accord avec M. Julian et M. Laframboise. Voilà pourquoi il faut qu'il soit entendu que nous pourrions revenir en arrière en tout temps pour modifier un article ou paragraphe. Il sera peut-être nécessaire de le faire. Le hic, bien entendu, c'est que le ministère a reçu certains des amendements hier seulement. C'est pourquoi nous n'avons pas eu la possibilité d'examiner sérieusement leurs ramifications.

Le comité est maître de ses travaux. Seulement, je pense qu'il serait plus simple de passer en revue et d'adopter à tous le moins les articles qui ne posent pas de problème. Ensuite, en bout de ligne, si nous voulons revenir en arrière et y apporter des changements ou laisser la porte ouverte à des changements, le comité est tout à fait libre de le faire. Mais procéder ligne par ligne et adopter ces articles pour se rendre compte plus tard qu'une question en particulier pose problème pour un motif ou un autre avancé par M. Scott, ce qui pourrait faire obstacle à son adoption ou, s'il arrive que... nous pourrions faire une analyse de son argumentation, revenir en arrière et régler cela.

Je pensais seulement que ce serait plus simple et qu'ensuite, nous pourrions à tout le moins discuter des questions controversées séparément.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Ne pourrait-on pas mettre de côté les articles qui sont visés par un amendement récent et simplement les réserver? Et il y a aussi la question particulièrement épineuse du bruit entourant les chemins de fer. Comme il nous faudra sans doute y consacrer quelques jours, je propose que nous la réservions également. Au bout du compte, nous allons accomplir la même chose en passant relativement rapidement sur les articles qui ne sont pas controversés, en réservant les articles qui exigent davantage de travail et en y revenant jeudi ou la semaine prochaine.

Nous faisons ce que propose le président, mais nous procédons d'une façon logique. Nous ne faisons pas d'aller-retour entre les différentes parties du projet de loi.

Le président: Monsieur Jean, très brièvement.

M. Brian Jean: Très brièvement, je suis d'accord avec M. Julian. Si l'on peut être souple dans un sens, pourquoi pas dans l'autre? Si un article n'a pas pu être étudié en profondeur par le comité ou si le

ministère souhaite y imprimer sa marque, nous pouvons revenir en arrière et le faire. Pour autant que nous ayons la possibilité de procéder ainsi, je pense que c'est très juste.

Le président: Merci.

Nous allons donc débiter, et lorsque nous aborderons ces articles difficiles, nous nous rappellerons les paroles de sagesse que nous venons tout juste d'entendre.

Concernant le projet de loi C-11, nous allons commencer par l'article 1. Il n'y a pas d'amendement au sujet de l'article 1.

(L'article 1 est adopté.)

Le président: Cela s'est fait sans douleur.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): C'est à partir d'ici que les choses se gâchent.

(Article 2)

Le président: Nous sommes à l'article 2, qui fait l'objet de plusieurs amendements.

On m'a demandé d'aviser le comité — et je sais, monsieur Julian, que vous avez le premier amendement — que la présidence a été mise au courant d'un conflit lié aux amendements. En fait, si l'amendement NPD-1 est adopté, on ne peut passer au deuxième amendement néo-démocrate.

La seule option que nous ayons — et je la soumets à M. Julian, si cela l'intéresse —, c'est de grouper ensemble les lignes 1, 2 et 3 pour que le comité puisse en discuter, après quoi nous retiendrons essentiellement le meilleur résultat possible.

• (1545)

M. Peter Julian: Monsieur le président, suggérez-vous de grouper nos amendements 1, 2 et 3?

Le président: Effectivement, je pose de grouper les amendements 1, 2 et 3 du NPD. Si l'amendement NPD-1 est adopté, cela élimine l'amendement NPD-2. En raison de leur similarité, je crois qu'en les regroupant, nous pourrions peut-être en arriver à un amendement qui pourrait satisfaire tout le comité.

M. Peter Julian: J'accepte l'idée de les regrouper, monsieur le président.

En fait, tous nos amendements jusqu'à NPD-4 pourraient être regroupés. Essentiellement, nous sommes saisis d'une série de modifications, les nôtres et celles du gouvernement et des libéraux.

Le président: On m'a expliqué que si nous avons une discussion générale sur les amendements NPD-1, -2 et -3, qui sont interreliés, et qu'au bout du compte nous nous entendons sur un amendement clair, il faudrait que celui-ci soit présenté sous forme de motion. Voilà pour le côté technique de l'affaire.

Je vous invite à prendre la parole sur vos motions, monsieur Julian. Elles sont au nombre de trois.

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

Essentiellement, ce que nous tentons de faire par le biais de ces motions d'amendement à l'article 2, c'est d'élargir la définition qui figure dans la loi. Si l'on examine la définition actuelle — et excusez-moi si je fais du va-et-vient entre ces trois pages —, on met présentement l'accent sur un système de transport compétitif, rentable et bien adapté. Nous visons à accroître l'accessibilité. Nous voulons élargir la définition en précisant que le système de transport doit respecter l'environnement et appliquer les plus hautes normes de sécurité possible.

C'est une façon de redéfinir l'orientation de notre politique nationale des transports qui ne peut manquer de susciter l'adhésion de tous les participants autour de la table. À mon avis, il est important d'être très précis lorsque l'on propose ce qui est essentiellement un énoncé d'intention en termes d'orientation stratégique. Il est important de couvrir tous les angles pour que nous puissions tous adhérer à la définition de cette politique. Si nous présentons ces motions, c'est en vue de définir plus précisément la raison d'être de la politique nationale des transports.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je pense que si on les regroupe, cela pourrait nous donner, à l'article 2 du projet de loi C-11: « Il est déclaré qu'un système de transport ». On ajouterait, avant le mot « compétitif », le mot « national ». Cela donnerait: « un système de transport national compétitif, » — je ne suis pas contre cela — « rentable et bien adapté ». Ensuite, les mots « qui est sûr » seraient remplacés par les suivants: « et qui rencontre les plus hautes normes possibles de sécurité ». Je pense que cela me conviendrait mieux que les mots « qui est sûr ». C'est ce que propose l'amendement NPD-2 de M. Julian.

Comme le propose son amendement NPD-3, on remplacerait les mots « respecte l'environnement » par les suivants: « favorise un environnement durable et utilise tous les modes de transport au mieux ». Cela bonifie le texte. Je n'ai pas d'objection à ce que ces trois amendements soient regroupés.

Alors, qu'on mette le mot « national » après le mot « transport » et avant le mot « compétitif », pour dire: « transport national compétitif, rentable et qui rencontre les plus hautes normes possibles de sécurité », plutôt que la mention « qui est sûr ». Ensuite, les mots « qui respecte l'environnement », seraient remplacés par « favorise un environnement durable et utilise tous les ». Je serais d'accord pour regrouper ces trois amendements tel que proposé par M. Julian.

[Traduction]

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

Pour faire avancer les choses, monsieur Julian, auriez-vous l'obligeance de prendre le premier amendement auquel vous-même et M. Laframboise vous êtes reportés et de le modifier en l'amalgamant avec les deuxième et troisième amendements? Nous pourrions alors consigner la nouvelle version au compte rendu. Mais il faut que cela soit présentée sous forme de motion.

• (1550)

[Français]

M. Peter Julian: D'accord, monsieur le président. Alors, cela sera fait dans la version française. Je me range derrière M. Laframboise.

[Traduction]

Le président: Si vous permettez, le règlement stipule qu'il faut que la motion soit présentée par quelqu'un d'autre que vous puisqu'il

s'agit d'un amendement à votre motion. Si vous le voulez bien, je vais demander à M. Laframboise d'en lire l'énoncé.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'en fais la proposition.

[Traduction]

Le président: Pouvez-vous lire la motion de nouveau, monsieur Laframboise?

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui. Alors, avant le mot « compétitif », on ajoute le mot « national » pour dire « un système de transport national compétitif, rentable » et on passe à l'amendement NPD 2. On remplace les mots « et bien adapté qui est sûr » par les suivants: « et qui rencontre les plus hautes normes possibles de sécurité ». Ensuite, plutôt que de dire « respecte l'environnement », on dit: « favorise un environnement durable et utilise tous les modes ».

[Traduction]

Le président: Je vais m'aventurer à en donner une traduction en anglais, et si tout le monde est d'accord, la motion se lirait ainsi:

It is declared that a competitive, economic, efficient and adequate national transportation system that is safe and efficient, that meets the highest practicable safety and security standards, and contributes to a sustainable environment

Et ensuite, le reste de la phrase.

M. Peter Julian: C'est très bon, monsieur le président.

Je signale que la version française est beaucoup plus facile à comprendre.

Le président: Pour vous, peut-être.

M. Peter Julian: Non, mais d'après la façon dont... il est fort possible que la version française ait été rédigée en premier. M. Laframboise l'a énoncé parfaitement en français, et vous en avez fait une traduction acceptable.

Le président: Nos invités ont-ils des commentaires?

Madame Borges.

Mme Helena Borges (directrice générale, Politiques des transports terrestres, ministère des Transports): En présentant une version révisée, notre but était de simplifier le libellé, en fait, au lieu qu'il soit aussi verbeux qu'il l'est dans la loi actuelle.

Je vais vous donner un exemple. Le terme « adequate » en anglais n'est pas rendu par un terme comparable en français. « Bien adapté » correspond à « efficient », n'est-ce pas?

Nous avons toujours du mal à définir ce que l'on entend par « adequate » alors que les autres termes sont tous objectifs. Le terme « competitive » est objectif, « economic » est objectif, « efficient » est objectif, tout comme les membres de phrase « safe and secure » et « respects the environment ».

Quant à la notion de viabilité du point de vue de l'environnement, comme vous le savez peut-être, elle englobe trois facteurs: économique, social et écologique. Nous croyons que la formulation actuelle de l'article, avec les sous-éléments, intègre ce concept. Nous voulions simplement que la définition demeure simple, au lieu d'y ajouter des termes qui la rendent alambiquée. On voulait qu'elle soit très précise, qu'elle coule bien et qu'elle soit très simple.

Parmi les autres motions, certaines abordent des éléments figurant dans l'énumération qui suit la déclaration préliminaire. Ainsi, le terme « national » est présent dans le titre. Il s'agit de l'énoncé de la politique nationale.

Notre objectif était de simplifier le libellé. À mon avis, on exprime intégralement la même intention. Il n'est pas normalement question de normes dans un énoncé de politiques. L'objectif visé est d'avoir un système de transport sûr et sécuritaire. Concrètement, les normes et les règlements figurent dans différentes lois du Parlement, par exemple la Loi sur l'aéronautique ou la Loi sur la sécurité ferroviaire. En l'occurrence, la mesure traite de questions économiques.

Nous voulons que la déclaration soit simple. Je pense que tous les mots clés s'y trouvent, ainsi que tous les objectifs; tout est dans la façon de les énoncer.

● (1555)

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le président, je reviens sur l'emploi de l'expression « environnement durable ». Cela apporte une dimension bien différente par rapport au texte actuel du projet de loi. C'est le concept de développement durable que l'on retrouve maintenant dans le préambule de la plupart des projets de loi émanant du gouvernement qui ont une incidence sur l'environnement et sur le développement durable. Cela exprime un lien avec la stratégie de développement durable du ministère.

Je pense que cela n'a pas la même signification. Assurer simplement la protection ou le respect de l'environnement, ce n'est pas la même chose que favoriser un environnement durable, comme le veut l'amendement de M. Julian. Je pense que ce sont deux choses différentes.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

J'ai devant moi l'actuelle politique nationale des transports. On y parle d'« un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessibles aux personnes ayant une déficience, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants. » Et ensuite, il est aussi question de « normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique ». Il n'est pas tellement question de l'environnement. Toutefois, on peut dire qu'on évoque en toile de fond la société canadienne.

Étant donné que ces détails figurent dans la politique nationale des transports, qui est énoncée dans l'actuelle Loi sur les transports au Canada, il serait logique de réitérer ces principes, y compris la durabilité, dans le projet de loi au moyen duquel nous proposons des modifications.

M. McGuinty a raison. Il est parfaitement logique et raisonnable que nous fassions cela car à mon avis, c'est assurément ce que souhaite la population canadienne. Il faut espérer que ces principes guideront la politique gouvernementale.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je reviens à votre déclaration, madame Borges. Votre texte disait « bien adapté qui est sûr » et ce qu'on propose, c'est « qui rencontre les plus hautes normes possibles de sécurité ». Vous trouvez que si on demande que le système réponde aux plus hautes normes possibles de sécurité — parce qu'on ne demande pas l'impossible —, c'est trop? Vous auriez préféré qu'on soit plus mou et qu'on dise simplement « qui est sûr »? Il me semble que dans l'intérêt de la population, les mots « les plus hautes normes

possibles de sécurité » sont plus rassurants que les mots « qui est sûr ». Trouvez-vous qu'on va trop loin?

Mme Helena Borges: Non, je ne crois pas que vous alliez trop loin. Je pense que l'objectif est d'avoir un système sûr et sécuritaire. Les normes pour y arriver sont expliquées dans les lois sur la sécurité aérienne, par exemple, et dans celles sur la sécurité ferroviaire. Mais l'objectif qu'on recherche est que le transport soit sûr, sécuritaire, économique et bien adapté. C'est là l'objectif, et on ne parle pas, dans ce cas-ci, de normes, dans le préambule de la proclamation.

M. Mario Laframboise: Sauf que vous nous dites que ces normes existent. Alors, ce n'est pas grave qu'on n'en parle pas, puisqu'elles existent.

Mme Helena Borges: Dans d'autres lois, oui.

[Traduction]

Le président: D'accord. Le libellé a été rédigé, et je demanderais à M. Laframboise de le lire afin qu'il soit consigné au compte rendu et ensuite, nous pourrions passer à autre chose.

Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Cela donnerait, à l'article 2 du projet de loi C-11: « Il est déclaré qu'un système de transport » suivi des mots « national compétitif, rentable et qui rencontre les plus hautes normes possibles de sécurité, qui favorise un environnement durable et utilise tous les modes de transport au mieux et au coût le plus bas possible est essentiel à la satisfaction des besoins ».

Le président: Monsieur Langlois.

M. Alain Langlois (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports): Pour faire suite à ce que vous venez de dire, dans la nouvelle terminologie des affaires fédérales, le terme « sécurité », qui fait référence à la sécurité ferroviaire, par exemple, à la sécurité aérienne, a été remplacé par le terme « sûreté ». Le terme n'est plus « sécurité », mais « sûreté ». En relisant votre proposition, ce serait plus approprié de mentionner « les plus hautes normes possibles de sûreté », compte tenu que l'aspect sécurité est déjà mentionné dans les lignes précédentes.

● (1600)

M. Mario Laframboise: Si mes collègues n'ont pas d'objection, on peut faire le changement, mais je ne suis pas juriste. Si vous me dites que le terme « sûreté » remplace « sécurité »...

M. Alain Langlois: Ce sont les deux termes, et les deux sont acceptés. Si je prends la version anglaise, vous dites: « *the highest practicable safety and security standard* ». En français ce serait: « les plus hautes normes possibles de sûreté et de sécurité ». Les deux termes ont un sens différent, alors il faudrait les utiliser tous les deux.

M. Mario Laframboise: Les deux termes? Il n'y a pas de problème, « de sûreté et de sécurité », cela me va.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Si j'ai bien compris ce qui a été lu, si j'ai bien entendu — et il faudra peut-être que je réentende la version anglaise —, les termes « economic » et « efficient » ont été laissés de côté. Ou est-ce que je me trompe?

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Il n'y sont plus.

M. Don Bell: Pourquoi?

M. Ed Fast: Je n'en sais rien.

M. Don Bell: Les termes « economic » et « efficient » n'étaient pas dans la traduction.

Le président: Mark, pourriez-vous relire encore une fois la version française pour que nous puissions entendre la traduction et déterminer si ces termes y figurent ou non. J'ai cru entendre « economic », mais pas « efficient »

[Français]

Le greffier du comité (M. Mark D'Amore): En français, ça se lit comme suit: « national compétitif, rentable qui rencontre les plus hautes normes possibles de sûreté et de sécurité qui favorise un environnement durable ».

[Traduction]

Le président: En somme, le terme « efficient » n'est plus là.

M. Don Bell: Puis-je demander au parrain de la motion pourquoi il en est ainsi?

[Français]

M. Mario Laframboise: En anglais, on dit: « *competitive, economic and efficient* » et en français, on dit: « compétitif rentable ».

M. Peter Julian: Excusez-moi, monsieur le président, mais le mot « rentable » traduit ces deux mots. Le mot « rentable » a deux sens.

M. Mario Laframboise: On utilise « rentable » pour « économique et efficient ».

M. Peter Julian: Donc, le mot « rentable » englobe les deux.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bell, êtes-vous satisfait de cette explication?

M. Don Bell: La version anglaise inclurait « economic and efficient ».

M. Mario Laframboise: Ça va.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): J'ai besoin d'un supplément d'information. En marge de l'article 2 du projet de loi, il est écrit « déclaration ». Est-ce qu'il s'agit d'une déclaration qui résume l'esprit du projet de loi, ou l'esprit de l'ensemble de la politique des transports?

Je vois qu'on veut ajouter beaucoup de mots tels que « de respecter l'environnement », ainsi que les mots « sécurité et sûreté », mais je ne pense pas qu'on retrouve ces mots dans le projet de loi. Déjà, je considérerais comme incohérent que l'on parle de respect de l'environnement alors qu'on n'en fait mention nulle part dans le projet de loi.

Peut-on se permettre une belle grande déclaration de principe sans trop s'arrêter là-dessus par la suite? Dans ce cas, je me rallierais à l'idée d'ajouter beaucoup de termes semblables. Je voudrais savoir quel est le sens d'une déclaration au début d'un projet de loi.

Mme Helena Borges: Il s'agit d'élaborer les principes qu'on prône pour le système de transports. Par exemple, dans le mandat de Transports Canada, on utilise toujours des mots tels que « compétitif et économique ». En anglais, c'est « *efficient* ». En français, je pense que le mot à utiliser serait « bien adapté », plutôt que seulement le mot « rentable ». On parle toujours de la sûreté, de la sécurité et de l'environnement. Ce sont des principes, mais même s'il n'y a pas d'articles qui reprennent tous ces mots, la déclaration sert à énoncer l'objectif global de la loi.

M. Robert Carrier: Donc, cela pourrait être une recette à utiliser pour d'autres projets de loi, à l'avenir.

•(1605)

Mme Helena Borges: Nous aimerions essayer d'uniformiser la déclaration dans toutes les lois sur les transports, par exemple la Loi maritime, la Loi sur le transport aérien. Si vous comparez cette déclaration aux autres, vous verrez qu'elle lui ressemble beaucoup. Donc, nous essayons de reproduire la même déclaration dans toutes les lois à caractère économique.

[Traduction]

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Merci, monsieur le président.

Je ne m'y retrouve plus, premièrement pour ce qui est du libellé qui a été utilisé et de la traduction, et deuxièmement, je me demande quelles sont les raisons qui ont motivé les amendements. Je ne comprends pas encore tout à fait. Le greffier pourrait-il relire la version anglaise du sous-amendement tel qu'il est proposé maintenant?

Le greffier:

It is declared that a competitive, economic, efficient and adequate national transportation system that meets the highest practical safety and security standards and contributes to a sustainable environment and makes

M. Ed Fast: Très bien. Le terme « national » est donc juste avant « transportation system ». Est-ce exact?

Le greffier: Oui.

M. Ed Fast: Pourquoi utilisons-nous le terme « adequate »? Je crois savoir que le gouvernement peut compter sur des rédacteurs fort compétents pour s'acquitter de ce travail pour nous. Ils rédigent un libellé en contexte, et si nous commençons à couper les cheveux en quatre et à insérer nos propres termes, nous risquons fort de rompre l'équilibre très délicat que les rédacteurs législatifs établissent lorsqu'ils rédigent un projet de loi. Tout à l'heure, d'autres amendements seront présentés, et je réitérerai que nous risquons de miner l'équilibre existant entre certaines parties de cet article en particulier parce que nous tripataillons la formulation.

Pour moi qui suis issu du milieu juridique, le terme « adequate », est une invitation au litige. Il réintroduit une incertitude dans un libellé qui, selon les rédacteurs, devait traduire une certitude. Si c'est un indice de l'orientation que nous empruntons au moyen de ces amendements, cela me décourage un peu. J'ai confiance en notre personnel. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas que le comité ne surveille pas ce qu'ils font, mais en même temps, nous devons avoir une certaine confiance qu'ils nous fourniront un libellé comportant la souplesse nécessaire pour que le projet de loi C-11 puisse donner les résultats escomptés.

J'ai l'impression que c'est mal parti pour nous.

M. Brian Jean: Je voulais faire écho aux propos de M. Fast. Le terme « adequate » me pose problème, mais franchement, pour ce qui est du reste, je ne pense pas que cela représente un fardeau. Mais « adequate » ouvre la porte à des opinions variées, et je suis d'accord avec M. Fast pour ce qui est de ce terme en particulier.

Le président: J'ai toujours considéré « adequate » comme un équivalent de « minimum », mais c'est uniquement mon interprétation.

Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Très brièvement, monsieur le président, il est tout à fait de notre ressort, en tant que comité, de chercher à apporter des améliorations au projet de loi en fonction de ce que nous avons entendu ou de ce que nous savons. La question de la viabilité écologique intéresse énormément les citoyens, et c'est un enjeu dont les Canadiens se soucient beaucoup.

En l'introduisant, est-ce qu'on fiche tout en l'air? Est-ce que, d'une façon ou d'une autre, on introduit une certaine incertitude dans le projet de loi? Non. C'est une déclaration de principe relative à une politique nationale des transports. C'est un changement, ou une évolution par rapport à la politique nationale des transports actuelle, qui est très détaillée.

Même si l'on prend l'amendement présenté par M. Laframboise, il n'est certainement pas plus détaillé que la politique des transports actuelles. Nous tentons simplement de corriger quelques lacunes de cet article en particulier du projet de loi. Il ne faut pas en faire tout un plat. Je pense que la majeure partie de la population serait d'accord pour intégrer l'aspect viabilité écologique, et cela ne contredit ni ne perturbe d'autres parties de la mesure. Voilà pourquoi j'ai présenté ces motions, même si, à mon avis, la motion consolidée de M. Laframboise est une amélioration.

• (1610)

M. Brian Jean: Tout ce que j'allais dire, et que je n'ai pas mentionné, c'est que j'abonde dans votre sens. À mon avis, le terme « adequate » affaiblit l'intention de la mesure, et c'est pour cette raison que j'ai des réticences. Cela dit, l'amendement proposé par M. McGuinty spécifiquement sur l'environnement est clair et c'est pourquoi il me plaît bien. Personnellement, je ne pourrais appuyer la motion en raison de la présence du terme « adequate », mais si on le supprimait, je l'appuierais assurément.

M. Don Bell: J'ai une question qui s'adresse plutôt aux attachés de recherche qui sont ici.

S'agissant du terme « adequate », je comprends qu'on l'ait employé. Comme j'ai déjà participé à la rédaction d'arrêtés municipaux, je suis sensible au danger lié à l'emploi d'un terme vague, mais en même temps, si quelqu'un voulait soulever un problème, si le terme « adequate » ne figurait pas dans la mesure et que l'on reçoive des plaintes, comme c'est fort possible, de la part de commettants ou de groupes de commettants qui estiment qu'un service en particulier n'est pas adéquat et que c'est l'adjectif dont ils se servent pour le décrire lorsqu'ils viennent nous voir en tant que représentants... Je conçois que le terme « adequate » est subjectif, mais si nous convenons avec eux qu'en fonction de la population d'une région, le service offert n'est pas approprié, ou qu'il ne répond pas aux exigences commerciales ou quoi que ce soit, est-ce que cela n'ouvre pas à tout le moins la porte à la possibilité d'argumenter? Si le terme ne figure pas dans la mesure, s'il n'est absolument pas question du caractère adéquat du service, comment quelqu'un pourrait-il se plaindre d'un niveau de service, que ce soit la sécurité,

la fréquence, le rendement économique ou autre? Ces préoccupations pourraient-elles être écartées sous prétexte qu'il n'en est pas question dans la loi?

Le président: Avant de vous demander de répondre à cette question, je peux vous confirmer, après une lecture attentive de l'amendement de M. Laframboise, qu'il ne renferme pas le terme « adéquat ».

M. Brian Jean: Je retire mes commentaires.

M. Don Bell: J'aimerais quand même savoir, si possible, quelle en est la raison.

Mme Helena Borges: En cas de plainte, peu importe la partie de la loi qui est visée, on se reporte habituellement à l'article de la loi qui porte sur le caractère adéquat du service. En fait, dans la version proposée, on parlait d'un système adéquat. Par conséquent, c'est le système qui doit être adéquat, et non le service.

Par exemple, il existe dans la section sur le transport ferroviaire, à la partie 3, une disposition, l'article 116, qui porte sur les niveaux de service. Vous y trouverez des définitions qui emploient une terminologie pertinente pour parler spécifiquement de service. Il ne s'agit pas d'une disposition proprement dite; c'est une déclaration qui énonce les objectifs pour le système de transport tout entier, et c'est ce dont il est question. Mais concrètement, si quelqu'un loge une plainte, on règle cela en fonction des articles spécifiques de la loi.

Mme Helena Borges: Tout dépendrait du service dont vous parlez. Par exemple, il y a dans la mesure des dispositions qui traitent spécifiquement des recours disponibles si le service n'est pas fourni ou s'il donne lieu à des plaintes. Ce n'est pas par le biais de la déclaration qu'on réglerait le problème.

M. Don Bell: D'accord.

Le président: Pour que tout soit clair, je vais le lire encore une fois et ensuite, nous pourrions peut-être passer à autre chose.

Il est déclaré qu'un système de transport national compétitif, rentable et bien adapté qui rencontre les plus hautes normes possibles de sûreté et de sécurité et utilise

Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Je suis heureux que le terme « adequate » n'y figure pas. C'était l'un de deux autres termes que je trouvais problématique. À mon avis, l'expression « les plus hautes normes possibles » soulève aussi une certaine ambiguïté et invite au litige. Il en est de même pour l'expression « environnement durable ».

M. McGuinty a fait certains commentaires au sujet de cette expression et j'ai peut-être mal compris son intervention, parce qu'il m'a semblé qu'il avait aussi des préoccupations au sujet de ce terme. Ou bien étiez-vous simplement en faveur?

M. David McGuinty: Effectivement.

M. Ed Fast: Vous étiez en faveur. D'accord.

Je voulais aussi ajouter que l'expression « les plus hautes normes possibles de sécurité » implique qu'il s'agit au premier chef d'une mesure axée sur la sécurité, alors qu'il n'en est rien. En fait, nous avons dit à maintes reprises autour de la table que nous examinerions l'aspect sécurité ferroviaire ultérieurement. Encore une fois, j'aimerais consulter le conseiller juridique et savoir s'il voit quelque problème que ce soit au fait d'intégrer les expressions « normes de sécurité les plus hautes possibles » et « environnement durable ». Si, à son avis, cela s'intègre bien dans cette mesure législative et que cela ne perturbe pas sensiblement l'équilibre qu'on cherchait à établir au moyen de la formulation retenue, je me sentirais plus à l'aise car je ne suis pas un expert en la matière.

•(1615)

M. Alain Langlois: Je peux vous expliquer la genèse de la formulation. Ces termes se trouvent dans la politique nationale des transports actuelle. S'ils ont été supprimés, c'est qu'il est rare qu'un énoncé de politique établisse une norme spécifique ou y fasse référence. Habituellement, la raison d'être d'un énoncé de politique est d'établir des objectifs. Le reste de la mesure, y compris l'amendement qui sera proposé au projet de loi, vise à concrétiser les objectifs fixés dans l'énoncé de politiques.

Lorsque vous parlez des normes de sécurité les plus hautes possibles, on ne sait pas clairement de quelles normes il s'agit. On ignore la nature des normes en question. Celles-ci seront établies dans une mesure législative et une disposition claire en précisera la nature, comme le font la Loi sur la sécurité ferroviaire, par exemple, et la Loi sur l'aéronautique, pour l'industrie aérienne. Voilà pourquoi ils ont été retirés de la déclaration de politique actuelle. On souhaitait supprimer toute référence à une norme spécifique car cela n'a pas lieu de figurer dans un énoncé de politique.

En ce qui a trait au terme « adequate », et je sais que nous avons fini d'en parler, il a été supprimé pour la même raison. Les rédacteurs ont été incapables de trouver où ce terme s'intègre par rapport à la terminologie employée ailleurs et, par conséquent, l'ont jugé très répétitif. En outre, il créait une certaine ambiguïté, et c'est la raison pour laquelle on l'a enlevé.

Voilà donc les quelques renseignements pertinents que je peux vous donner.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: L'article 5 de la politique nationale des transports actuelle débute ainsi:

Il est déclaré que la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessibles aux personnes ayant une déficience...

Et ensuite, au paragraphe a)

le réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique.

Si nous n'adoptons pas la motion de M. Laframboise, nous nous trouvons à atténuer ou édulcorer ce qui figure déjà dans notre politique nationale des transports actuelle.

J'anticipe un peu, mais le prochain amendement que nous présentons mentionne les personnes ayant une déficience. Nous faisons référence à la politique nationale des transports actuelle. Autrement dit, tout cela est déjà en place: la référence aux normes de sécurité les plus élevées possible, répondre aux besoins des personnes ayant une déficience et avoir un réseau adéquat de services de transport viables et efficaces. Tout est là. Nous faisons un choix politique en supprimant tous ces termes, et c'est la version qui nous a été présentée dans le projet de loi C-11.

Il n'est pas faux d'affirmer que la politique des transports a été simplifiée, mais certains éléments doivent y figurer, et ils sont déjà là. Si nous décidons de ne pas adopter la motion de M. Laframboise, essentiellement, nous édulcorons la teneur de l'actuelle politique nationale des transports, telle qu'elle a été adoptée par le Parlement.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Si nous tentons d'exprimer les objectifs visés dans une déclaration générale à l'avance, on pourrait interpréter cette déclaration dans le contexte de la poursuite d'objectifs de rentabilité, de compétitivité et d'efficacité... et il se pourrait que ces objectifs axés sur l'efficacité se heurtent aux objectifs de sécurité et de viabilité. Ces deux objectifs ne sont pas nécessairement compatibles,

et je ne pense pas que quiconque ici voudrait que nous préconisions un système économique, efficace et concurrentiel aux dépens d'un système sécuritaire.

Pour plus de précisions, je pense que c'est la raison pour laquelle ce type de langage est nécessaire; pour que nous comprenions l'équilibre recherché.

Quant à l'argument selon lequel nous essayons de clarifier davantage les choses, je ne pense pas que l'on veuille apporter ces précisions aux dépens de la sécurité et de l'intégrité économique.

•(1620)

Le président: Merci, monsieur Scott.

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

Le président: Nous passons maintenant à la page 4 de votre trousse. C'est un amendement du gouvernement.

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

Nous venons d'adopter votre amendement.

M. Peter Julian: D'accord. Je suis en faveur de cela.

Le président: Monsieur Jean, voulez-vous intervenir au sujet de l'amendement G-1?

M. Brian Jean: Oui, monsieur le président. Il s'agit simplement d'une question administrative. Il semble que la version française — que je ne peux pas très bien lire — comporte la phrase « utilise tous les modes de transport au mieux », alors que cela ne figure pas dans la version anglaise. Voilà la situation.

(L'amendement est adopté.)

Le président: Nous allons maintenant passer à la page 5.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Nous avançons à grands pas. Merci, monsieur le président.

L'amendement vise à faire de nouveau mention des personnes ayant une déficience. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, il est question des personnes ayant une déficience à différents endroits dans la politique nationale des transports, y compris dans le passage suivant:

Il est déclaré... La mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessibles aux personnes ayant une déficience...

Et plus loin, on y dit:

est essentiel à la satisfaction des besoins — y compris des personnes ayant une déficience

C'est un élément qu'il est extrêmement important de conserver dans une politique nationale des transports, particulièrement quand on sait que le Canada compte environ cinq millions de citoyens atteints d'une déficience. Je ne pense pas que qui que ce soit s'oppose à cela.

L'amendement vise simplement à faire en sorte d'inclure cela à l'article 2.

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

Oui, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je viens de lire l'amendement au paragraphe *d*) proposé, qui porte sur la circulation des personnes ayant une déficience. Je me demande pourquoi il est nécessaire de le mentionner deux fois, ce qui a pour effet d'accumuler la paperasse, et, ce faisant, d'abattre davantage d'arbres et de faire du mal aux castors, etc.

M. Peter Julian: Monsieur le président, notre intention n'était certainement pas de faire du mal aux castors...

M. Brian Jean: Je songeais particulièrement aux arbres.

M. Peter Julian: ...ou d'abattre plus d'arbres. On veut simplement renforcer l'article 2 initial. Comme je l'ai dit, il est fait mention des personnes ayant une déficience à bien des endroits dans la politique nationale des transports actuelle. Il est vrai qu'au paragraphe *d*) proposé, on peut lire: « des liaisons... qui ne constituent pas... un obstacle abusif à la circulation des personnes ». C'est une définition négative. Nous souhaitons la contrebalancer en adoptant une définition positive qui s'intégrerait à l'article 2 et où l'on mentionnerait la nécessité de répondre aux besoins des usagers — y compris les personnes ayant une déficience. Le langage est plus vigoureux.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je crois savoir que la plupart des lois auxquelles j'ai fait référence antérieurement comportaient un libellé semblable. Les représentants du ministère pourraient peut-être nous éclairer. Je ne pense pas qu'il soit utile à qui que ce soit de répéter, mais peut-être ce langage donne-t-il plus de mordant à la mesure.

M. Alain Langlois: Encore une fois, je renvoie le comité à l'énoncé de politique actuel. Les termes utilisés sont « personnes ayant une déficience », « les expéditeurs », « les voyageurs », « les transporteurs ». Encore une fois, dans un effort de concision, les rédacteurs de la déclaration ont utilisé le terme générique « usagers », qui englobe quiconque utilise le système de transport, ce qui englobe les personnes ayant une déficience. Voilà pourquoi on a décidé de supprimer « personnes ayant une déficience » dans le premier paragraphe. C'était un effort pour éviter la redondance.

• (1625)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma question va dans le même sens. Oui, il y a des personnes avec des déficiences, mais il y a aussi des femmes enceintes, des enfants, des personnes âgées. Donc, je ne veux vraiment pas qu'en ajoutant les mots « avec des déficiences », on exclue d'autres personnes avec des besoins spéciaux.

Ce que vous êtes en train de m'expliquer, c'est qu'on a déjà, à l'alinéa 5(d) proposé, la mention spécifique des personnes ayant une déficience. C'est un peu cela, n'est-ce pas?

M. Alain Langlois: C'est dans ce sens-là. La politique qui existe présentement détaille les groupes, essaie d'énumérer les personnes à qui cette politique est favorable, mais il est impossible d'énumérer toutes ces personnes. Dans un effort pour les regrouper en utilisant un seul mot, le terme « usager » a été utilisé, et cela inclut tout le monde, y compris les personnes ayant une déficience, y compris les personnes auxquelles vous faites référence. Cela peut être une femme enceinte ou n'importe quel autre usager, même les employés du transporteur.

C'est un terme très générique qui englobe essentiellement tout le monde qui utilise le système de transport. C'était donc l'intention derrière cette disposition.

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Monsieur le président, j'hésite entre les deux points de vue. Je suis d'accord avec la façon de voir de M. Julian. Trop souvent, les systèmes de transport oublient d'inclure les personnes ayant une déficience. C'est sans doute le constat général que la plupart d'entre nous faisons en tant que députés appelés à servir la population. C'est un problème sérieux au Canada. Notre population est vieillissante. Environ 13 p. 100 des citoyens canadiens ont un handicap à l'heure actuelle. D'ici 15 ou 20 ans, ce pourcentage grimpera à 20 p. 100 environ.

Par conséquent, je suis déchiré, et j'ignore si l'intégration de ce passage peut faire une différence ou non. Comme M. Jean l'a mentionné pertinemment, l'alinéa 5d) proposé mentionne spécifiquement les personnes ayant une déficience. Alors j'hésite.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je pense que la clé se trouve dans la dernière phrase: « Ces objectifs sont plus susceptibles de se réaliser... » et ensuite, on ajoute « y compris les personnes ayant une déficience ». Je n'en vois pas l'utilité et, à vrai dire, cette formulation est très claire pour moi. Je ne sais pas ce qu'il en est pour mes collègues. Par conséquent, si M. Julian veut insister davantage, dans l'alinéa *d*) proposé, sur les personnes handicapées, je peux le comprendre. Mais je ne vois pas l'utilité de le faire ici. Je ne pense pas qu'on accomplisse ainsi quoi que ce soit. En fait, cela fausse l'intention de l'article.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Notre amendement ne vise ni à décimer les forêts, ni à fausser l'article en question. Il se borne simplement à énoncer ce qui figure déjà dans la politique nationale des transports, laquelle évoque à trois reprises les besoins des personnes ayant une déficience. Ainsi, nous sommes passés d'une politique nationale des transports qui fait référence aux personnes ayant une déficience en trois occasions — deux fois dans le paragraphe initial et ensuite, plus loin, lorsqu'il est question d'« un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes ayant une déficience » — à une déclaration de politique nationale qui n'y fait référence qu'une seule fois. Je pense que ce serait une erreur. À mon avis, nous sommes davantage sensibles aux besoins des personnes ayant une déficience maintenant qu'à l'époque où la déclaration de la politique nationale des transports a été adoptée. Par conséquent, je ne pense pas qu'il soit de bon ton que le comité affaiblisse une composante importante de la politique nationale des transports telle qu'elle existe maintenant.

M. Brian Jean: Cela l'affaiblit-il vraiment?

Monsieur le président, nous pourrions peut-être demander au conseiller juridique ou, en fait, à Mme Borges, si cette formulation a ou non pour effet d'affaiblir la déclaration.

Mme Helena Borges: À notre avis, elle met davantage en relief la situation des personnes ayant une déficience, en comparaison du texte de loi précédent, dans lequel, comme Alain l'a dit, on énumérait toutes les entités considérées comme usagers. Il y a les expéditeurs, il y a les collectivités; autrement dit, tout le monde et son père. Dans celui-ci, il n'y a qu'une catégorie, celle des usagers, et le seul groupe qui ressort est mentionné nommément à l'alinéa 5*d*) proposé, c'est-à-dire les personnes ayant une déficience. Par conséquent, pour ce qui est de les mettre en évidence, cette formulation leur accorde davantage d'importance, une plus grande priorité. Tous les autres usagers sont regroupés, de sorte qu'on n'a pas besoin d'énumérer qui d'autre est visé par le projet de loi.

Je peux vous dire tout de suite que si nous faisons cela, lorsque la mesure sera soumise au Sénat, je recevrai la visite d'un grand nombre d'expéditeurs en colère qui voudront savoir pourquoi nous n'avons pas inclus le terme « expéditeurs », dans le projet de loi ou encore pourquoi nous n'avons pas inclus les autres? Faites-moi confiance, un autre projet de loi nous attend.

C'est une préoccupation, et nous estimons que l'alinéa *d*) accorde à cet enjeu l'importance qu'il mérite. Je suis d'accord avec vous, c'est très important, et c'est pourquoi cela figure à l'alinéa *d*).

• (1630)

M. Brian Jean: Nous nous dirigeons vers une réglementation intelligente, vers un langage que tout le monde peut comprendre, et je pense que nous devrions privilégier la simplicité tant et aussi longtemps que la mesure atteint le but visé.

Sans vouloir manquer de respect à M. Julian, d'après son analyse, il faudrait sans doute mentionner le sujet une dizaine de fois pour s'assurer qu'on lui accorde suffisamment d'importance.

Le fait est qu'il en est question. Un article distinct en parle. Je pense que c'est très important dans l'absolu et pour l'ensemble des Canadiens, mais la formulation actuelle atteint le but visé.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): L'autre petit élément que je n'ai pas vraiment compris, c'est pourquoi M. Julian a jugé bon d'ajouter « et au bien-être des Canadiens ». Peut-il m'expliquer ce qu'il entend par là?

Une voix: C'est dans le projet de loi.

M. Peter Julian: Oui. Il se lit comme suit présentement: ...« est essentiel à la satisfaction des besoins de ses usagers et au bien-être des Canadiens », et à cela nous ajouterions « y compris les personnes ayant une déficience ».

L'hon. Charles Hubbard: Le but est donc d'insérer cela encore une fois dans l'article.

M. Peter Julian: Oui. Le reste est déjà dans le projet de loi.

Le président: Je vais maintenant mettre l'amendement aux voix. (L'amendement est rejeté [voir le *Procès-verbal*].)

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Nous avons fait le quart des amendements du NPD.

Le président: Devrions-nous baser les amendements sur les pourcentages dont nous avons parlé à la première séance du comité?

M. Peter Julian: Non. Je voulais simplement préciser que nous sommes en bonne position. Comme nous travaillons depuis une heure et que nous avons examiné le quart des amendements du NPD, je pense que nous sommes tout à fait dans les temps. Je le précise au cas où quelqu'un voudrait nous inciter à aller plus vite.

En l'occurrence, nous faisons référence à la déclaration figurant à l'article 2, qui se lit ainsi:^{la}
concurrence et les forces du marché, au sein des divers modes de transport et entre eux, sont les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces;^l

Nous ajouterions l'expression « si les circonstances le permettent », de sorte que la phrase se lirait ainsi « sont, si les circonstances le permettent, les principaux facteurs ».

Je pense que dans le cadre d'une déclaration de politique, il y a lieu de préciser que la concurrence et les forces du marché ne sont pas la seule méthode qui permette de fournir des services de transport viables et efficaces. C'est souvent le cas, je ne le nie pas. Mais il y a aussi d'autres cas où, grâce aux transports publics, nous ajoutons des services de transport viables et efficaces dans les régions reculées.

[Français]

les régions qui sont plus éloignées.

[Traduction]

Par conséquent, il faut trouver un équilibre entre la concurrence et les forces du marché et le besoin de compléter ces services, souvent grâce aux services publics. Je pense que de cette façon, la déclaration est moins absolue et laisse entendre que le transport public a aussi un rôle à jouer.

[Français]

C'est pour cette raison qu'on propose cet amendement.

[Traduction]

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

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Je me pose une question, en comparant la formulation française et la formulation anglaise. En français on dit: « si les circonstances le permettent ». Les circonstances, qu'est-ce que c'est exactement? Mais en anglais, c'est « *when possible* », ce qui veut dire « lorsque possible », en français, ce qui n'est pas la même chose que « si les circonstances le permettent ». Il y a une certaine différence de sens entre les deux.

Mme Helena Borges: Ce n'est pas nous qui avons formulé cette...

M. Robert Carrier: Je sais, mais je discute de l'amendement. C'est pourquoi je voudrais vous consulter, vous demander votre opinion par rapport à l'interprétation des deux formulations.

Mme Helena Borges: Notre sommes contre l'amendement parce qu'à l'alinéa 5(b) proposé, on peut lire que lorsque la concurrence et les forces du marché ne permettent pas d'atteindre ces objectifs, à ce moment-là, le gouvernement doit intervenir. C'est la raison d'être de cet alinéa 2(b): quand le marché ne produit pas les résultats escomptés, on utilise la réglementation ou les investissements gouvernementaux pour y arriver. Je pense que ce que M. Julian veut obtenir avec son amendement se retrouve déjà dans l'alinéa 2(b). La même partie, en anglais, se lit comme suit:

• (1635)

[Traduction]

cannot be achieved satisfactorily by competition and market forces and they do not unduly favour, or reduce the inherent advantages of, any particular mode

À ce moment-là, le gouvernement intervient en adoptant un règlement ou en injectant des fonds publics. C'est ce qui lui permet d'assurer les services requis ou de les subventionner.

Les alinéas proposés 5a) et 5b) se complètent l'un l'autre. Premièrement, le marché devrait assurer le service et, deuxièmement, s'il ne produit pas les résultats escomptés, le gouvernement peut intervenir.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Elle m'a enlevé les mots de la bouche.

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

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec la dernière information. Nous discutons d'un énoncé de principe et nous voulons qu'il soit clair que dans certaines circonstances, l'intervention de l'État est tout à fait justifiée.

À mon avis, la façon de procéder est de modifier l'alinéa 5a) proposé. L'alinéa 5b) est un absolu avec lequel je ne suis pas d'accord, mais si nous modifions l'alinéa 5a), à ce moment-là il y a un équilibre entre les déclarations absolues des paragraphes 5b) et 5a) qui indique clairement qu'en certaines circonstances, le transport public ou les services de transport public sont appropriés.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Monsieur le président, nous sommes en présence d'une contradiction. À l'alinéa 5a), nous affirmons que « la concurrence et les forces du marché... sont les principaux facteurs ». C'est un énoncé d'orientation clair. Mais on lui enlève complètement tout effet lorsqu'on ajoute « si les circonstances le permettent ».

C'est inutile parce que c'est uniquement l'une des cinq différentes stratégies qui sont énumérées dans ces paragraphes. Certaines d'entre elles ont déjà été mises en relief ailleurs, ce qui règle le problème de l'équilibre.

Nous n'affirmons pas que la concurrence et les forces du marché sont le seul moyen de fournir des services de transport au Canada. Toutefois, c'est la façon que nous privilégions pour les fournir. C'est une déclaration. Si vous ajoutez les termes « si les circonstances le permettent », vous affaiblissez la déclaration. Ce paragraphe en particulier perd toute son efficacité, à tel point qu'il ne veut plus rien dire.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Nous sommes en présence d'un clivage idéologique attribuable, à mon avis, au caractère hiérarchique de ce qui est présenté ici.

Mes propos n'engagent que moi. Mais je conviens qu'on n'obtient pas nécessairement le meilleur produit lorsque d'entrée de jeu, on affirme qu'une certaine façon de procéder est la meilleure et qu'ensuite, on nuance notre déclaration de cette façon.

Je suis d'accord avec M. Julian. En certaines occasions, ce n'est pas la meilleure façon d'assurer le service. Que les termes « si les circonstances le permettent » soient ou non la meilleure façon de nuancer cette affirmation, je serais disposé à appuyer une nuance quelconque pour préciser que tel n'est pas toujours le cas. Le véhicule privilégié est le secteur privé.

À mon avis, nous devrions simplement convenir d'être en désaccord au sujet de cette vision du monde.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Est-ce qu'il s'agit de nouvelles modifications ou faisaient-elles partie de l'ancien projet de loi, de façon intégrale?

Mme Helena Borges: C'est identique à ce qu'il y a dans l'ancien projet de loi C-44.

M. Mario Laframboise: C'est la même chose. D'accord, merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: C'est bien simple, je ne comprends pas. Je comprends que M. Julian tente de faire adopter son programme, je comprends les grandes lignes de ce qu'il veut faire. Mais je me demande s'il y a quoi que ce soit dans l'alinéa 5b) qui d'après lui, pourrait être enlevé.

Premièrement, on pose que la concurrence est le principal facteur. Deuxièmement, si cela ne répond pas aux objectifs économiques, environnementaux et sociaux, il faut alors faire quelque chose d'autre. Je ne vois pas cela comme des éléments contraires, mais je me demande si M. Fast n'a pas raison là-dessus.

J'aimerais que le conseiller juridique nous donne son avis sur la question, à savoir si cela affaiblit vraiment la stratégie de la déclaration elle-même.

M. Alain Langlois: La politique a été rédigée de manière à déclarer que les objectifs énoncés dans le premier paragraphe doivent être atteints dans un certain contexte. Pour vérifier si les objectifs en question sont atteints, il faut s'attarder à cinq critères, le premier étant la concurrence et les forces du marché qui sont les principaux facteurs en jeu.

L'alinéa 5a) doit être lu comme faisant partie d'un ensemble. J'ai eu à interpréter l'article précédent dans de nombreuses affaires et je sais que c'est une question de structure: on ne peut pas simplement s'attarder à un seul aspect et décréter que c'est le principal. Il faut lire l'article comme un tout, après quoi on établit si, dans l'affaire dont on est saisi, les objectifs énoncés dans la déclaration sont atteints.

Mais ce qui me préoccupe personnellement, du point de vue de la rédaction législative, c'est que l'alinéa 5b) stipule des balises pour l'application de l'alinéa 5a). La déclaration toute entière est structurée de cette manière, de sorte que les cinq paragraphes doivent être lus comme un tout. Chaque paragraphe s'ajoute aux autres pour établir globalement un équilibre entre les éléments du système pour l'atteinte des objectifs qui sont énoncés dans le paragraphe d'ouverture.

• (1640)

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Voici le texte actuel de la politique nationale des transports, qui a été adoptée sous les libéraux. Je cite:

b) la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces;

c) la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs, sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs et entre modes de transport;

d) les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;

Il y a donc un changement majeur entre la loi existante et ce que l'on vise avec ce projet de loi. L'amendement est conçu pour le ramener davantage en ligne avec le texte de loi actuel, qui stipule que « la concurrence et les forces du marché sont, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces ». Il y aura donc un changement important si nous n'adoptons pas ces amendements. C'est un changement marquant dans l'évolution de la politique des transports.

Je ne suis pas d'accord avec le changement proposé. M. Scott et moi-même sommes du même avis là-dessus et j'espère que la majorité des membres du comité seront d'accord également.

Le président: Cela dit, l'amendement est-il adopté?

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

Le président: Nous passons maintenant aux pages 6.1 et 6.2, qui sont des amendements libéraux. Monsieur McGuinty, je suppose que vous allez nous les présenter?

À titre d'information, je signale qu'il y a un conflit entre votre premier et votre deuxième amendement. Si le premier est adopté, le second devra être mis de côté. Mais encore une fois, comme nous l'avons fait pour la première série d'amendements, on peut les regrouper, et l'on pourrait proposer et mettre aux voix un troisième amendement.

Je vous demanderais donc de nous les présenter, après quoi nous aurons une discussion.

Mme Allison Padova (attachée de recherche auprès du comité): Monsieur le président, pouvons-nous en obtenir copie, si nous ne les avons pas?

Le président: Vous devriez les avoir, oui.

• (1645)

Mme Allison Padova: Ce serait utile.

Le président: Est-ce que tout le monde a le texte de ces amendements? Ce sont les pages 6.1 et 6.2.

Je pense qu'on va attendre que tout le monde ait reçu le document.

• _____ (Pause) _____
•

Le président: Sauf erreur, tout le monde a maintenant le document.

Comme nous l'avons fait pour le premier groupe d'amendements, j'ai demandé à M. McGuinty de nous présenter les deux amendements ensemble. Ensuite, on présentera au comité un amendement amendé qu'on pourra mettre aux voix ou débattre.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Ces deux amendements, pris ensemble, sont exactement dans la ligne de ce dont on discutait il y a un instant, à savoir l'objectif général de l'énoncé de la politique des transports au Canada. Je suis conscient de ce que M. Langlois vient de dire, à savoir que les alinéas *a*, *b*, *c*, *d* et *e* doivent être pris ensemble, comme un tout, et qu'il faut essayer de les situer dans un contexte.

J'incline à être d'accord avec l'interprétation de quelques membres du comité. À la lecture des objectifs de la politique, on en retient l'impression que l'accent est mis sur le libre-marché, la concurrence et les forces du marché.

Essentiellement, nous faisons une double proposition. D'abord, je voudrais que la question de la sûreté et de la sécurité soit plus directement inscrite dans ce paragraphe. En inscrivant la sûreté et la

sécurité dans la déclaration de la politique à titre de raison valable justifiant la réglementation ou l'intervention publique stratégique, on mettrait en relief, à juste titre, l'importance du rôle du gouvernement fédéral dans la sûreté et la sécurité de notre réseau national des transports. Je pense que le texte actuel de la politique n'accorde pas assez d'importance au rôle du gouvernement fédéral dans la sécurité de notre réseau national de transport. Donc, le premier élément de notre proposition, monsieur le président, consiste à insérer les mots « sûreté et sécurité ». C'est la partie A et, avec votre indulgence, je vais maintenant vous expliquer la suite.

La deuxième partie de notre proposition traite plus directement des conditions dans lesquelles on peut recourir à la réglementation et aux mesures publiques stratégiques. Le texte actuel dit que la réglementation et les mesures publiques stratégiques ne sont utilisées que si elles sont nécessaires; c'est comme si l'on disait ou laissait entendre que le gouvernement du Canada ne peut jouer son rôle pour ce qui est de réglementer et de prendre des mesures publiques stratégiques qu'à condition de ne pas empêcher les forces du marché de jouer librement. Je ne suis pas certain que ce soit sage, compte tenu des impondérables que ce projet de loi est justement censé nous permettre d'encadrer, ne serait-ce qu'en matière de sûreté et de sécurité, par exemple.

Je ne suis pas tellement sûr que nous voulions vraiment limiter ou entraver le pouvoir du gouvernement fédéral de réglementer dans l'intérêt du Canada et des Canadiens en juxtaposant simplement ce pouvoir au marché libre, à la concurrence et aux forces du marché évoqués à l'alinéa *a*) qui doivent jouer librement. Voilà, monsieur le président, l'idée générale qui sous-tend ces deux amendements. Essentiellement, nous tentons de dire explicitement non seulement que le gouvernement fédéral aurait recours à la réglementation et aux mesures publiques stratégiques lorsqu'elles sont nécessaires, mais que le gouvernement fédéral aurait en fait des instructions expresses de le faire pour atteindre des résultats déterminés. Voilà mon explication.

Est-ce que quelqu'un a compris ce que j'ai dit?

• (1650)

Le président: J'ai demandé à M. McGuinty de reformuler ce qu'il vient de dire sous forme d'amendement et je vais demander à quelqu'un, à la fin... En effet, nous sommes saisis de deux amendements, comme c'était le cas durant la première discussion.

M. Laframboise et ensuite M. Julian.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, je ne vois pas la raison de scinder ces deux amendements, car ils sont complètement différents. C'est comme cela que je les perçois.

En effet, la version française du premier amendement vise à modifier les lignes 10 et 11, en enlevant les mots « ne » et « que si elles sont nécessaires ». L'alinéa se lirait ainsi: « b) la réglementation et les mesures publiques stratégiques sont utilisées pour l'obtention de résultats [...] ». Donc, on ne fait qu'enlever complètement les mots « ne » et « que si elles sont nécessaires ». C'est le premier amendement.

Au deuxième amendement, on ajoute du texte. Je pense qu'on peut voter sur les deux amendements séparément.

Monsieur le greffier, j'aimerais savoir ce que vous en pensez, parce que c'est important pour moi.

Je trouve que le premier amendement est intéressant parce qu'on ne fait pas de l'alinéa 5(b) proposé une condition deuxième, mais bien une condition égale aux alinéas a), c), d) et e). C'est ce que monsieur McGuinty veut faire.

Ainsi, on veut dire: « la réglementation et les mesures publiques stratégiques sont utilisées pour l'obtention de résultats de nature [...] ».

Je pense que l'objectif du premier amendement, c'est que l'alinéa 5 (b) n'est pas une condition si l'autre ne s'applique pas; c'est une condition aussi importante que l'alinéa 5(a).

Au deuxième amendement, on ajoute les mots « économique ou environnementale » et on rajoute « sûreté ou de la sécurité ».

Monsieur le greffier, je voudrais seulement entendre votre avis, parce que si on scinde ces deux amendements, cela ma pose problème. Je les vois très bien, comme ils sont déposés.

[Traduction]

Le président: Je pense que la principale difficulté, que vous avez peut-être énoncée dans votre déclaration préliminaire, est que dans la version anglaise, le premier amendement vise à modifier les lignes 10 à 14 de la version anglaise. Le deuxième amendement modifie la ligne 11. On ne peut pas modifier un passage qu'on a déjà modifié antérieurement et c'est pourquoi j'ai demandé à M. McGuinty de les amalgamer et de nous présenter un seul amendement. Je sais que M. McGuinty a un texte qu'il pourrait nous lire, pour que nous soyons saisis d'un amendement complet.

Monsieur Julian.

• (1655)

[Français]

M. Peter Julian: Je voudrais intervenir dans le même sens que M. Laframboise. On pourrait peut-être entendre la réplique maintenant, et je parlerai du principe de l'amendement par la suite.

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty, compte tenu du règlement, il faut que ce soit quelqu'un d'autre. Je suis prêt à vous laisser lire cela pour le compte rendu, mais quelqu'un d'autre devra en faire la proposition.

M. Bell va proposer la motion, mais M. McGuinty va nous en faire lecture. Il va donner les précisions voulues.

M. David McGuinty: Je vais partager mon temps de parole et je vais tenter de tirer cela au clair.

Si l'on commence par « ces objectifs sont plus susceptibles d'être atteints si », on a ensuite:

la réglementation et les mesures publiques stratégiques visent l'obtention de résultats de nature économique ou environnementale, de résultats dans le domaine de la sûreté ou de la sécurité ou d'autres résultats de nature sociale que la concurrence et les forces du marché ne permettent pas d'atteindre de manière satisfaisante, sans pour autant favoriser indûment un mode de transport donné ou en réduire les avantages inhérents.

Le président: Pourrais-je vous demander de le lire encore une fois?

M. Brian Jean: Bon, si l'on élimine le superflu pour entrer dans le vif du sujet, je dirai qu'à mon avis, c'est une bonne chose d'ajouter la sûreté et la sécurité à cette disposition. Même si ce n'est pas un projet de loi qui porte sur la sûreté, je pense que c'est bien et que cela n'enlève rien à la disposition elle-même.

J'ai toutefois de sérieuses réserves quant à l'emploi du mot « directed » dans la version anglaise. Je pense même que vous jouez en fait sur les mots et que vous avez en réalité changé toute

l'orientation du projet de loi, ou tout au moins la politique. Je suis très mal à l'aise avec ce mot. J'ai écouté très attentivement en essayant de garder l'esprit ouvert, mais je n'arrive pas à discerner la cohérence entre l'amendement proposé et le projet de loi, sur le plan du libellé.

Bien franchement, j'aimerais savoir ce qu'en pensent les représentants du ministère.

Mme Helena Borges: Nous sommes d'accord avec M. Jean pour dire que nous n'avons pas d'objection à ajouter la sûreté et la sécurité à la liste des résultats.

M. McGuinty a supprimé les mots « ne sont utilisées que si elles sont nécessaires ». Comme nous le disions au sujet de l'alinéa proposé 5a), on dit essentiellement que la concurrence et les forces du marché sont les principaux facteurs en jeu. Si nous modifions ce libellé, nous disons en fait que la réglementation et les mesures publiques stratégiques redeviennent le principal facteur, alors que l'intention au départ était de les faire intervenir seulement lorsque les forces du marché et la concurrence ne permettent pas d'obtenir ce résultat. Cela modifie considérablement l'orientation de la disposition.

Toutefois, nous n'avons pas d'objection à ajouter la sûreté et la sécurité. Ce serait bien.

M. Brian Jean: Je suis en faveur de cet amendement. Il établit un juste équilibre pour atteindre l'objectif qui est clairement énoncé ici.

C'est un problème qui s'est posé. Nous en avons discuté à propos de deux ou trois amendements. Essentiellement, le problème est qu'on n'accorde aucune place au secteur public puisqu'on dit que la concurrence et les forces du marché sont la seule voie à suivre.

Il y a une rare exception qui est définie de manière très pointue, à savoir le transport public, qui serait la seule exception. J'en reviens à la politique nationale des transports, que nous nous trouvons en fait à modifier. On y dit que « la concurrence et les forces du marché... chaque fois que la chose est possible ». On y dit que la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport se limite aux services et aux régions. On y affirme que les transports sont un facteur primordial de développement économique régional.

L'amendement de M. Bell traite de ce qui figure déjà dans la politique nationale des transports. Il ajoute bien l'élément de l'environnement, ce qui est déjà quelque chose. On peut dire sans risque de se tromper que presque tous les Canadiens seraient d'accord pour que le comité ajoute cet élément qui doit être pris en compte aux fins de l'élaboration des politiques.

L'amendement est très utile. Il traite des résultats économiques, comme le fait la politique actuelle. Il traite des résultats sociaux, ce qui figure également dans la politique actuelle. Il n'utilise pas exactement les mêmes mots, mais il renvoie clairement au texte actuel de la politique des transports. Il ajoute ensuite une composante environnementale que nous avons déjà adoptée quand nous avons adopté les amendements initiaux de M. Laframboise. C'est tout à fait compatible avec ce que nous avons mis en place jusqu'à maintenant dans cette étude article par article.

Si nous n'insérons pas ce passage, nous nous retrouverons avec une contradiction entre l'énoncé de politiques qui traite de l'environnement et du rôle des transports et la disposition actuelle qui stipule que l'intervention publique a lieu seulement dans une situation très rigoureusement définie.

Je ne pense pas que ce soit ce que la plupart des Canadiens souhaitent. Je ne pense assurément pas que c'est ce que les Canadiens attendent de nous. Je pense que cet amendement est très utile.

M. Peter Julian: Monsieur Laframboise.

● (1700)

[Français]

M. Mario Laframboise: Madame Borges, je reprends vos propos.

Selon moi, c'est le contraire, c'est-à-dire que cela ne change rien à l'alinéa 5(a) où on mentionne toujours que « les forces du marché [...] sont les principaux facteurs [...] »

Sauf qu'en utilisant les mots « ne sont utilisées que si » à l'alinéa 5 (b), c'est comme si les forces du marché n'étaient que les seuls facteurs, et ce n'est pas ce qu'on veut.

Les forces du marché sont le principal facteur, mais avec l'amendement de M. Bell, les autres orientations qu'on veut leur donner sont aussi importantes. Je pense que c'est ce qu'on est en train de livrer. Alors, si jamais on appuie la motion de M. Bell, il s'agirait de dire qu'il n'y a pas seulement les forces du marché. En fait, la façon dont votre alinéa 5(b) est rédigé, tel que vous l'avez déposé, on peut lire: « ne sont utilisées que si elles sont nécessaires ». C'est comme si les forces du marché étaient les seules conditions, alors que pour notre part, nous disons à l'industrie que les forces du marché ne sont plus les seules conditions, il faut aussi tenir compte de la question environnementale, de la sûreté et de la sécurité. À l'alinéa 5(b), on maintient toujours le même texte, en mentionnant que si « les forces du marché ne permettent pas d'atteindre de matière satisfaisante [...] ». On maintient ces mots, mais on ajoute aux autres facteurs une importance plus grande que celle qu'ils avaient. Je ne pense pas qu'on élimine le fait que la force du marché est le principal facteur. C'est d'ailleurs pourquoi je ne recommande pas de modifier l'alinéa 5(a) proposé.

Par contre, en ajoutant la modification de MM. Bell et McGuinty, on donne aux autres conditions une force plus importante, sans enlever les principaux facteurs qui sont les forces du marché et la concurrence.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Si je peux parler sans détour, je pense que c'est une très mauvaise idée d'utiliser le mot « directed » dans ce cas précis. Cela crée aussi de l'incertitude dans le marché du point de vue économique. Pour une personne d'affaires dans le domaine des transports... Cela ne veut pas dire que, compte tenu des grandes initiatives du gouvernement conservateur comme les laissez-passer de transport en commun, les déductions fiscales et tout le reste, nous ne pouvons pas encourager les gens à utiliser le transport en commun, à le financer et à recourir à la concurrence. Mais je pense que cela nuit. C'est une erreur et cela crée une certaine incertitude sur le marché, alors que nous essayons d'encourager les gens à investir pour créer des modes de transport plus nombreux et meilleurs.

Je ne sais pas comment c'est traduit en français, mais je suis très mal à l'aise avec le mot « directed » dans la version anglaise.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Je suis d'accord avec M. Jean, parce que les alinéas proposés 5(a) et 5(b) sont deux éléments d'un tout. On dit que la concurrence et les forces du marché sont les principaux facteurs en

jeu. Si l'on dit « principaux », cela implique qu'il y a d'autres facteurs secondaires — non pas que l'un soit plus important que l'autre, mais il y en a un qui joue le rôle principal — et ces facteurs secondaires sont abordés dans l'alinéa proposé 5(b). Si nous acceptons l'amendement proposé, nous contredisons ce que nous avons fait en adoptant l'alinéa 5(a). On se trouve en fait à établir deux forces égales qui rivalisent sur le marché, et c'est ce qui me préoccupe.

Je crois que nos rédacteurs ont déployé beaucoup d'efforts pour s'assurer que ce soit équilibré. Nous avons les alinéas proposés 5(a) et 5(b). L'alinéa proposé 5(a) énonce les principaux facteurs. L'alinéa 5(b) énonce essentiellement le rôle secondaire que le gouvernement joue si l'alinéa 5(a) ne remplit pas le mandat que nous exigeons du secteur des transports.

Je pense que c'est ce que vous nous dites. Est-ce bien cela?

● (1705)

Mme Helena Borges: Je voudrais apporter une petite précision. M. Julian a dit que le mot « environnemental » était absent. Cela figure actuellement dans le projet de loi.

Il faut se rappeler que la loi a été mise à jour pour la dernière fois en 1995 et est entrée en vigueur en 1996. Il faut voir ce qui s'est passé depuis dans le secteur des transports. La gestion des aéroports a été cédée au secteur public et ce n'est plus le gouvernement qui s'en occupe. Nous avons vu la même évolution pour les ports et Nav Canada. La majorité des activités qui étaient auparavant administrées publiquement sont maintenant assurées par la concurrence et les forces du marché.

Comme vous le dites, monsieur Fast, c'est le principal facteur. Le gouvernement devrait avoir à intervenir seulement en cas d'échec de ce côté, il devrait alors réglementer ou intervenir publiquement de manière à remédier à l'échec ou à l'incapacité du secteur privé et de la concurrence d'assurer la prestation des services. Mais ce n'est pas le principal facteur.

Nous craignons aussi que l'insertion du mot « directed » dans la version anglaise ne donne un sens beaucoup plus fort que celui qu'on veut donner à la loi actuellement.

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Je pourrais peut-être répondre à quelques observations, monsieur le président.

Premièrement, je ne crois pas qu'il s'agisse de juxtaposer les alinéas proposés 5(a) et 5(b); il suffit plutôt de juxtaposer les alinéas proposés 5(a), b), c), d) et e). Comme le conseiller juridique nous l'a dit, on ne peut lire aucun de ces alinéas de manière isolée. Pris comme un tout, ils établissent un équilibre dans l'intention du législateur. Ce sont les critères numérotés de a) à e) que nous fixons pour établir la politique nationale. J'ai l'impression générale, après avoir écouté et lu les versions précédentes et celle qu'on nous demande d'étudier, qu'il y a eu...

Mme Borges a signalé — à juste titre, à mon avis — le parti pris marqué en faveur de la concurrence et des forces du marché dans la foulée de la réglementation, de la cession du CN, de la cession des administrations aéroportuaires, etc. Je pense que l'inquiétude exprimée par bon nombre d'entre nous est que l'alinéa proposé 5b) ne devienne l'alinéa essentiel, alors que nous voulons plutôt un texte un peu plus équilibré. Mais, en toute franchise, ce qui m'inquiète le plus au sujet du 5b), c'est de savoir si le gouvernement fédéral se trouve à limiter et entraver inutilement ses pouvoirs en disant que la réglementation et les mesures publiques stratégiques ne sont prises que lorsqu'elles sont nécessaires.

Lorsqu'elles sont nécessaires pour quoi? Eh bien, comme on le dit ici, « pour l'obtention de résultats de nature économique, environnementale ou sociale que la concurrence et les forces du marché ne permettent pas d'atteindre de manière satisfaisante ». Cela voudrait dire, par exemple, que si le gouvernement fédéral voulait investir dans le rail léger, disons, dans cinq grandes villes, il faudrait d'abord qu'il démontre que c'est nécessaire, parce que le marché lui-même n'a pas assez d'argent ou ne fournit pas les réseaux de transport en commun dont nous avons besoin dans cinq grandes villes.

Je ne sais pas pourquoi les rédacteurs législatifs ont jugé nécessaire d'entraver le gouvernement fédéral, à mon avis, de limiter ses pouvoirs dans l'élaboration des politiques. C'est l'un des critères fondamentaux qu'on va appliquer pour atteindre les objectifs de la politique — je pense que c'est ce que dit la version française — et j'essaie seulement de comprendre pourquoi nous avons, dans ce passage essentiel, l'expression « que si elles sont nécessaires ». C'est un nouveau critère qui ne figurait pas dans la version précédente...

Est-ce que je me trompe? C'était dans le projet de loi précédent?

Mme Helena Borges: Oui.

M. David McGuinty: Le libellé est exactement le même? D'accord. Dans ce cas, je reconnais mon erreur. Mais je crois que ce serait un merveilleux mariage, non seulement...

Je pense que nous l'avons déjà dit, monsieur le président, la sûreté et la sécurité ne semblent pas poser de problème, mais il m'apparaît important de tirer au clair cette question du « que si elles sont nécessaires ».

C'est peut-être le mot « directed » dans la version anglaise qui embête mes collègues. Ce mot doit être pris dans son sens le plus large. Il ne s'agit pas de donner un ordre, mais plutôt de viser, comme on le dit en français, une approche en matière de réglementation et d'intervention publique stratégique dans le but d'obtenir les résultats souhaités dans le domaine économique ou environnemental ou en matière de sûreté, de sécurité ou d'autres objectifs sociaux.

J'espère que cette précision est utile.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, je suis étonné de la réaction du gouvernement.

Ma question s'adresse au greffier législatif. Si l'amendement est tel qu'il change la nature du projet de loi, cet amendement est-il recevable? Avez-vous eu la chance d'analyser l'amendement LIB-0.1 déposé par les libéraux? Si jamais cela change le sens du projet de loi, tel que je le crois, vous pouvez juger l'amendement non recevable quant à cette partie.

Si vous n'avez pas eu le temps d'analyser le nouvel amendement et que vous voulez prendre le temps de le faire, cela ne me pose aucun

problème. Je ne veux pas changer la nature du projet de loi et qu'on se fasse dire que l'amendement n'était pas recevable. S'il est recevable, vous nous le dites.

• (1710)

[Traduction]

Le président: On me dit que c'est recevable.

Madame Borges.

Mme Helena Borges: Nous pouvons peut-être offrir un compromis à M. McGuinty.

J'ai le sentiment que votre inquiétude, de la manière dont vous l'exprimez, est que nous limitons la capacité du gouvernement d'intervenir, et que cette inquiétude tient uniquement à la négation dans l'expression « ne sont utilisées que si ». Si l'on supprime cette négation pour dire à la place « sont utilisées si elles sont nécessaires pour l'obtention » des résultats en question, cela correspondrait-il à ce que vous souhaitez? Nous pensons que la contrainte tient à la présence du mot « only » dans la version anglaise, traduite en français par cette formule négative; c'est ce que nous comprenons de vos explications.

M. David McGuinty: Vous changeriez donc le libellé.

Mme Helena Borges: Oui. Tout le reste resterait tel quel et nous supprimerions la négation qui semble constituer l'obstacle.

[Français]

M. Robert Carrier: Pourriez-vous simplement traduire en français ce que vous avez proposé?

Mme Helena Borges: L'alinéa se lirait ainsi:

b) la réglementation et les mesures publiques stratégiques sont utilisées si elles sont nécessaires [...]

C'est positif plutôt que négatif.

[Traduction]

M. David McGuinty: Monsieur le président, je ne crois pas que cela réponde à ma préoccupation:

ces objectifs sont plus susceptibles d'être atteints si la réglementation et les mesures publiques stratégiques sont utilisées si elles sont nécessaires pour l'obtention de résultats de nature économique...

Pourquoi ne pas supprimer entièrement les mots « si elles sont nécessaires »?

Mme Helena Borges: Nous pensons que les termes « si elles sont nécessaires » précisent dans quelles circonstances l'intervention devrait survenir. Je pensais que cela concordait avec ce que vous avancez, soit que le gouvernement intervient lorsqu'il est nécessaire de le faire. Nous ne nous limitons pas de cette façon. Mais généralement, le gouvernement n'interviendra pas. Nous préférons que la concurrence et les forces du marché continuent de faire leur oeuvre.

M. Alain Langlois: Comme je l'ai dit tout à l'heure, j'aimerais apporter une précision. Cela figure dans la déclaration actuelle de la politique nationale des transports, qui figure présentement à l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada, et, « si elles sont nécessaires » n'a pas été interprété comme un obstacle au pouvoir discrétionnaire du ministre en matière de réglementation.

Au contraire, cette disposition a été évoquée pour l'application d'un article de la présente loi ou de toute autre loi à laquelle cette politique a trait. C'est une façon pour le gouvernement de reconnaître ou d'affirmer que le marché a failli à la tâche et qu'une réglementation s'impose. On s'en est donc servi comme outil d'interprétation, pour préciser que l'intention de cette disposition était de fournir ce que les forces du marché n'étaient pas en mesure de fournir. Voilà comment cette disposition a été interprétée antérieurement.

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

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je ne peux accepter le terme « directed » dans la version anglaise. C'est un emploi impropre d'un terme qui pourrait nous imposer des obligations et avoir de graves conséquences à l'avenir. J'invite instamment M. McGuinty à trouver un terme plus acceptable. Il s'agit de la déclaration concernant le projet de loi tout entier, l'un des plus importants projets de loi dont nous sommes saisis.

En ce qui a trait au terme « directed » et au libellé, même si je l'ai lu une cinquantaine de fois et que j'ai pratiqué le droit pendant 11 ans, j'ai du mal à comprendre ce que vous tentez d'accomplir de cette façon. Je vous ai écouté parler pendant quelques minutes, et j'ai réclamé une interprétation, mais rien ne semble venir.

M. Peter Julian: C'est très simple: la réglementation et les mesures publiques stratégiques. Je pense que c'est une définition normale des circonstances exigeant une intervention du secteur public.

Les mesures publiques visent à obtenir des résultats de nature économique, environnementale ou sociale. Cela n'est pas étonnant; c'est à ce moment-là que les mesures publiques entrent en jeu. Nous ne sommes sans doute pas d'accord sur l'équilibre idéal entre la dépendance totale envers les forces du marché et l'adoption de mesures publiques dans le domaine du transport. Nous ne sommes sans doute pas d'accord sur l'importance à accorder à un volet ou à l'autre. Vous êtes sans doute plus favorable aux forces du marché, monsieur le président, et, pour ma part, je pencherais davantage pour que l'on accorde une grande place au transport public.

Peu importe où nous nous situons sur ce spectre, nous convenons tous que les mesures publiques visent l'obtention de résultats de nature économique, environnementale et sociale. Nous ne sommes peut-être pas d'accord sur la portée que doivent avoir ces mesures publiques, mais nous convenons tous que c'est dans ce contexte qu'elles entrent en jeu.

Pour répondre à M. Jean, je comprends son argument, mais je ne pense pas qu'il s'applique à l'amendement spécifique présenté par M. McGuinty. C'est plutôt une question de philosophie. Mais ce n'est pas l'objet de notre discussion. Ce qui nous occupe, c'est de savoir comment formuler cette phrase et vers quoi tendent les mesures publiques — ce qu'elles visent à obtenir ou à accomplir.

• (1715)

M. Brian Jean: Deux choses me préoccupent. Premièrement, je m'inquiète de l'interprétation qu'on en fera et de l'emploi du terme « directed » dans la version anglaise. En fait, toute l'interprétation de l'article proposé est fondée sur ce terme.

Deuxièmement, je m'inquiète de l'incertitude que cela crée sur le marché. Les attentes envers le marché sont très claires. Nous souhaitons que les acteurs du marché investissent dans le transport des centaines de millions, des milliards de dollars. Il est donc normal

qu'ils veuillent que le marché fonctionne dans un climat de certitude. Je crains cette incertitude.

Je ne suis pas d'accord avec votre analogie en ce qui me concerne, monsieur Julian, car je m'intéresse énormément aux principaux modes de transport et aux investissements publics dans ce domaine. C'est simplement la façon dont on s'y prend qui me préoccupe.

J'aimerais que les représentants du ministère nous communiquent leur opinion au sujet du terme « directed » car son emploi est dérangeant.

Mme Helena Borges: Normalement, le terme anglais « directed » est très fort. J'essaie de penser à un autre terme qui le serait moins.

M. Ed Fast: Que pensez-vous du terme « focused »?

Mme Helena Borges: Peut-être serait-il préférable d'employer des termes comme « focused » ou « targeted » ou « aimed ». En anglais, « direction » implique que quelqu'un vous oblige à faire quelque chose, et c'est de cette façon que le terme sera interprété.

Notre préférence irait à la suppression de « only », mais si tout le monde est d'accord pour que...

M. Alain Langlois: Un simple commentaire, encore une fois. Le rédacteur législatif devra se pencher là-dessus, mais au plan juridique, je ne suis pas sûr que l'on puisse donner des directives relativement à une réglementation. À propos de cette motion, si on supprimait tout simplement « only if they are necessary »...? Cela ne se traduirait pas par des changements majeurs dans la version française. Nous utiliserions les mêmes termes, soit *sont utilisées*.

Aux fins de la discussion, M. McGuinty accepterait-il que l'on dise essentiellement « regulation and strategic public intervention occur to achieve economic, environmental or social outcomes », pour que la version anglaise corresponde à la version française proposée dans la motion?

Cette formulation rendrait-elle le sens que vous recherchez?

M. David McGuinty: Monsieur le président, le terme « directed » ne me dérange pas. Il ne s'agit pas d'une directive, au sens juridique du terme, comme on en voit dans un document engageant un avocat et son client, un document qui serait approuvé par un avocat. Le terme est utilisé dans son sens ordinaire: « ...ces objectifs sont plus susceptibles d'être atteints si... la réglementation et les mesures publiques stratégiques *are directed*, ou visent, dans la version française, l'obtention de résultats de nature économique, environnementale ou sociale... ».

Ce n'est pas une directive. Je ne pense pas que cela soit incompatible avec la réglementation. À mon avis, le terme est utilisé dans son sens ordinaire en anglais. Il signifie qui s'oriente dans une certaine direction; autrement dit, « que la réglementation et les mesures publiques stratégiques s'orientent ou soient axées vers l'obtention de résultats de nature économique ou environnementale, de résultats dans le domaine de la sûreté ou de la sécurité ou d'autres résultats de nature sociale ».

Je ne comprends pas du tout l'émoi que suscite le terme « directed ». C'est le terme le plus simple qui soit en anglais.

M. Brian Jean: Le verbe « aim » est bon.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur McGuinty, avec tout le respect que je vous dois, en droit international...

M. David McGuinty: « Aimé » est différent de « directed ».

M. Brian Jean: « Directed » a une connotation spécifique en langage juridiques. Vous avez entendu l'avis de l'expert qui est ici, auquel nous pouvons nous fier. Dans le domaine du droit international, toutes les institutions internationales lui accordent une sens précis, et le Canada ne fait pas exception.

Compte tenu de l'interprétation particulière qu'on en fait, si on lui substituait le terme « aimed », la phrase aurait exactement le même sens. Cela vous satisfait-il?

• (1720)

M. David McGuinty: Monsieur le président, les verbes « to aim » et « to direct » ne veulent pas du tout dire la même chose.

M. Brian Jean: « Focus »?

M. David McGuinty: Cela ne veut pas dire la même chose.

Le président: Madame Borges.

Mme Helena Borges: Pouvons-nous revenir aux principes premiers? Revenons au langage qu'on y emploie.

Si je vous ai bien compris, monsieur McGuinty, vous vous inquiétiez au sujet de « only if they are necessary », n'est-ce pas? Je pense que la suggestion de notre conseiller juridique permettrait de régler le problème. Nous proposons de laisser tomber ce segment. La phrase se lit quand même bien: « regulation and strategic public intervention occur to achieve economic, environmental or social », et c'est ici que l'on ajoute les éléments de la sûreté et de la sécurité. De cette façon, nous n'employons pas d'autres termes qui évoqueraient, à tort, diverses intentions. Nous conservons seulement le verbe « occur », un terme traduit bien ce qui se passe.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci, monsieur le président.

Plus on en discute, plus je suis en faveur de cet amendement. C'est un fait que les lois du marché existent, mais en matière de transport collectif, surtout au niveau du transport régional, c'est important pour un gouvernement ou pour une administration régionale d'avoir une stratégie politique. Ça donne une plus grande importance aux mesures et aux stratégies utilisées par les gouvernements pour atteindre de bons objectifs. Donc, cela n'empêche pas les lois du marché d'entrer en jeu.

À un certain moment, le gouvernement peut suppléer pour investir dans un mode de transport dont le coût est requis par les lois du marché. Les lois du marché existent, mais la stratégie gouvernementale pour implanter un transport reste essentielle aussi. C'est ce que fait l'amendement. Les lois du marché seules ne peuvent exister. On ne peut se fier à loi du marché.

Dans ma région, par exemple, on a besoin d'un train de banlieue. Or, on ne le fait pas, parce qu'il n'y a pas de décision gouvernementale. Il y a des lois du marché, mais elles ne peuvent pas, d'elles-mêmes, régler le problème. Ça donne donc une importance à la stratégie. C'est pour cette raison que je voterai en faveur de l'amendement.

[Traduction]

L'hon. Charles Hubbard: Pouvez-vous mettre la motion aux voix?

Le président: Il reste une ou deux interventions.

Allez-y, madame Borges.

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, allons-nous avoir terminé à 17 h 30?

Le président: Si l'heure vous préoccupe autant, monsieur Hubbard, nous pouvons adopter le projet de loi en entier. Je suis ici pour écouter ce que les gens ont à dire, monsieur Hubbard, tout comme vous.

J'ai Mme Borges et M. Fast sur ma liste.

Mme Helena Borges: Je voulais simplement préciser, pour la gouverne de M. Carrier, que nous ne sommes pas contre cette formulation. Au contraire, nous l'appuyons.

[Français]

Nous appuyons le principe que le gouvernement doit intervenir, mais la seule chose que nous ne voulons pas voir, c'est un mot directif. Nous voulons dire que c'est important, mais si les forces du marché ne permettent pas d'atteindre cet objectif, oui, le gouvernement doit intervenir.

M. Robert Carrier: Dans le texte actuel, il y a trop de conditionnel.

Mme Helena Borges: Oui, mais c'est ce que nous proposons.

M. Robert Carrier: On dit « si..., si... »

Mme Helena Borges: Oui, mais nous sommes d'accord pour les éliminer.

[Traduction]

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Désolé d'intervenir une fois de plus, mais le terme « directed » fait problème. Je ne pense pas qu'il suffise de dire qu'il a une signification simple. Ce n'est pas le cas. Il peut vouloir dire canaliser vers, ou viser quelque chose. Il peut aussi introduire une notion d'obligation ou un ordre. Ce sont deux concepts bien différents.

J'ai lu la version française. Je ne parle pas le français. Je l'étudie, mais je ne le maîtrise pas encore. Que signifie le terme *utiliser*?

Mme Helena Borges: Il signifie *use*.

M. Ed Fast: C'est bien différent de « directed ». Est-ce qu'*utiliser* est censé être l'équivalent de « directed »?

Mme Helena Borges: Non, c'est « occur ».

M. Ed Fast: « Occur » n'est pas un verbe actif et il ne communique pas une idée d'obligation. Voilà pourquoi le terme « directed » n'est pas approprié. Monsieur le président, la suggestion du personnel du ministère de choisir un terme différent me semble raisonnable.

[Français]

M. Peter Julian: Monsieur le président, je trouve que la version française ne reflète pas la version anglaise. Je voulais soulever ce point parce que les deux versions ne concordent pas. La version française ne reflète pas ce que M. McGuinty a proposé.

Alors, je voulais intervenir simplement pour que M. Fast soit au courant.

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur Fast.

M. Ed Fast: Pour conclure mon argumentation, monsieur le président, le terme « directed » n'a pas une seule signification, mais plusieurs. Je répète que nous ouvrons la porte à des litiges à l'avenir si nous ne résolvons pas cette divergence d'opinion.

• (1725)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'invoque le Règlement. Je ne peux pas lire le français, mais je m'élève contre le fait que les versions française et anglaise ne correspondent pas lorsqu'il s'agit de rendre une notion aussi fondamentale dans la déclaration. Au bas mot, je voudrais voir un libellé cohérent avant que nous nous prononcions sur une disposition qui a autant de poids.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Je propose que nous passions au vote. Nous avons déjà discuté de cela.

M. Brian Jean: J'invoque le Règlement. J'aimerais poursuivre la discussion.

• _____ (Pause) _____

•

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Pour que tout le monde nous comprenne bien, on appuie la version française de ce qui a été déposé par M. McGuinty. Entendez bien que l'on appuie la version française; il faudra donc que la traduction soit précise.

Lorsque nous voterons, ce sera sur la version française du texte déposé. Alors, s'il faut faire un ajustement, faisons-le tout de suite, car la version française du texte qui a été déposé nous convient.

[Traduction]

Le président: À des fins de précision seulement, monsieur Laframboise, et je suppose, pour respecter la volonté du comité... Il m'apparaît important d'avoir les versions française et anglaise des amendements pour que nous puissions nous assurer qu'elles disent exactement la même chose. Je propose de réserver cette question. Au début de la prochaine séance, nous pourrions poursuivre la discussion et voter après avoir pris connaissance des traductions française et anglaise, si cela vous convient. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Sur ce, comme il est 17 h 29, le comité...

L'hon. Andy Scott: Vous ne demanderez donc pas le vote.

Le président: À la prochaine séance seulement.

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.