



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 030 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 7 décembre 2006**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**

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

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

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

Le jeudi 7 décembre 2006

•(1545)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour.

Nous en sommes à la 30<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 21 septembre 2006, nous étudions 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 recevons encore une fois des représentants du ministère. Nous leur souhaitons la bienvenue. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les présenter.

À la fin de la dernière séance, nous étions rendus à l'article 13. M. McGuinty avait présenté un amendement, à savoir l'amendement L-2, à la page 14.

À ce moment-là, M. Jean a proposé un changement qui devait être considéré comme un sous-amendement, mais au terme d'une discussion, nous avons convenu qu'il s'agissait d'une modification trop importante à l'amendement de M. McGuinty pour qu'il soit considéré ainsi et nous avons déterminé qu'il devrait s'agir d'un amendement distinct.

Si la motion de M. McGuinty est adoptée, nous laisserons alors tomber celle de M. Jean et nous passerons au paragraphe 53.1(2.1) ou à un autre article. Nous voulons prendre une décision à ce sujet.

Monsieur McGuinty, pouvez-vous commenter rapidement l'amendement L-2? Je vais ensuite demander à M. Jean de commenter le sien et aux représentants du ministère de s'exprimer, et après nous pourrons décider je crois.

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Je pense que je l'ai déjà fait.

**Le président:** Ah oui? D'accord.

**M. David McGuinty:** Je crois l'avoir fait la dernière fois.

**Le président:** Madame Borges, voulez-vous alors commenter la motion de M. Jean... un de vous deux ou les deux?

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** J'ai moi aussi certaines réserves. Il me semble que nous avons trouvé un compromis qu'un autre parti juge satisfaisant. Nous voulons simplement offrir la latitude qui s'impose, essentiellement en ce qui concerne les renseignements seulement. J'aimerais connaître l'opinion des représentants du ministère au sujet des deux amendements et de leurs répercussions.

**Le président:** Madame Borges.

**Mme Helena Borges (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports):** Si j'ai bien

entendu, certains membres du comité ont demandé à la dernière séance si nous avions consulté le Bureau de la concurrence au sujet de cette disposition. Je peux vous assurer que cet article a été élaboré en collaboration très étroite avec cet organisme. En fait, avant qu'on présente quoi que ce soit au Cabinet, les ministres doivent être d'accord. En ce qui concerne ce projet de loi, le ministre de l'Industrie, dont relève le Bureau de la concurrence, a pris part au processus d'approbation.

Au sujet des préoccupations exprimées par M. McGuinty, je peux dire que nous essayons d'offrir de la latitude en ce qui concerne l'élaboration des lignes directrices pour faire en sorte que rien ne soit oublié. Nous ne voulons pas qu'il y ait des dédoublements, et c'est pourquoi nous avons l'intention de travailler avec le Bureau de la concurrence à l'élaboration de nos lignes directrices de façon à éviter cela autant que possible. Vous avez dû lire dans le mémoire de la commissaire de la concurrence qu'il y aura certes certains dédoublements, mais l'objectif est qu'il y en ait le moins possible.

Le ministre des Transports se penchera essentiellement sur l'intérêt public. La commissaire à la concurrence, quant à elle, continuera de se préoccuper des questions liées à la concurrence et de suivre le même processus qu'à l'heure actuelle. Au bout du compte, ils présenteront une seule recommandation au Cabinet. Il n'y a donc aucune intention de dédoubler les efforts.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** J'ai examiné et relu la position du gouvernement. Je comprends le sens de la proposition de M. McGuinty.

Les critères qu'il veut rendre publics seraient différents de ceux établis par la Loi sur la concurrence. La dernière fois, vous sembliez dire que cela n'était pas possible, parce que les critères se recourent.

Monsieur Langlois, est-ce possible de proposer des critères, comme le fait M. McGuinty, qui sont complètement différents de ceux de la Loi sur la concurrence?

•(1550)

**M. Alain Langlois (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports):** Ce serait l'idéal. Maintenant, est-il possible de tracer une ligne étanche entre les critères d'intérêt public et les critères de diminution de la concurrence? Il serait probablement très difficile d'en tracer une qui soit très étanche.

Notre problème à l'égard de la motion de M. McGuinty est que le mur serait très étanche. Il serait impossible d'avoir des critères d'intérêt public qui affecteraient des critères ou des facteurs déjà pris en considération par le commissaire de la concurrence.

Dans un monde parfait, aucun facteur examiné en vertu de l'intérêt public ne recouperait ce que le commissaire de la concurrence fait.

À la lecture des soumissions du commissaire de la concurrence, vous constaterez qu'il reconnaît lui-même que l'idéal serait d'éviter les conflits. Cependant, ceux-ci ne pourront pas être évités dans tous les cas.

Dans un monde parfait, il n'y en aurait effectivement pas.

**M. Mario Laframboise:** J'avais tendance à appuyer la motion du gouvernement, mais à ajouter, après la première ligne, une mention concernant les lignes directrices visées au paragraphe (2) établies de concert avec le commissaire de la concurrence.

Cependant, si je faisais cela, le commissaire de la concurrence aurait les mains liées. Comme il aurait participé à la rédaction des critères, il n'aurait peut-être plus la capacité de juger en toute indépendance, selon les cas qui seraient portés à son attention.

Est-ce que mon interprétation est juste?

**M. Alain Langlois:** Le commissaire de la concurrence pourra toujours participer à l'établissement des lignes directrices. Que ce soit indiqué ou non, je ne pense pas que cela pose un problème majeur. Je serais surpris que le ministre ne communique pas avec le commissaire de la concurrence lorsqu'il établira ces facteurs, de façon à éviter une duplication.

Par ailleurs, je ne pense pas que la participation du commissaire de la concurrence à l'élaboration des critères affecte son mandat. Il sera maître de sa procédure, qui est établie dans la Loi sur la concurrence, et il rendra une décision dont il devra faire part au ministre, en vertu de la loi.

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

J'avais tendance à appuyer la proposition du gouvernement et à ajouter que les critères devront être établis avec la participation du commissaire, ce qui aurait probablement permis à tout le monde de se parler. Au fond, je souhaite que tout le monde se parle. Or, vous nous dites que, de toute façon, vous vous parlez quand même. On pourrait peut-être ajouter cela à la proposition du gouvernement. C'est ce que j'avais pensé proposer.

[Traduction]

**Le président:** Très bien. Je suis prêt à passer au vote. Nous allons d'abord voter sur la motion de M. McGuinty, car c'est elle qui a été présentée en premier. Comme je l'ai dit, l'adoption de cette motion viendrait annuler essentiellement la motion de M. Jean.

Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Je suis désolé; j'aurais dû intervenir plus tôt. Puis-je poser une question aux témoins?

Je leur demanderais d'aller à la page 3 du mémoire présenté par Sheridan Scott, dans la version française — je ne sais pas quelle est la page correspondante dans la version anglaise — là où il y a le titre « Besoin de lignes directrices ». Si vous me le permettez, je vais lire la première phrase du paragraphe qui commence par les mots « Pour le Bureau »:

Pour le Bureau, il sera nécessaire de définir dans les lignes directrices des critères clairs et transparents de l'intérêt public que le gouvernement souhaite protéger et qui seront utilisés pour évaluer des transactions spécifiques.

Pouvez-vous m'expliquer comment ce nouvel amendement proposé par les conservateurs répondrait à cette nécessité exprimée par Sheridan Scott?

Je fais moi aussi une distinction, à l'instar de Mme Scott, entre des « lignes directrices » et des « critères », et c'est pourquoi l'amendement que j'ai présenté, monsieur le président, concerne des critères — des critères qui devraient être rendus publics.

**Mme Helena Borges:** D'accord.

Nous avons examiné la Loi sur la concurrence. À l'article 93, il est question non pas de critères, mais de facteurs dont le Bureau de la concurrence tient compte dans le cadre de son évaluation. Je crois que les mots « critères » et « facteurs » sont interchangeables dans ce cas-ci; ils ont la même signification.

En lisant le reste de l'article, on comprend ce que Mme Scott fait valoir, c'est-à-dire que les critères liés à l'intérêt public devraient être différents, dans la mesure du possible, des facteurs dont le Bureau tient compte.

C'est pourquoi nous avons utilisé le mot « facteurs ». Ils seront énoncés dans les lignes directrices plutôt que dans la loi. Nous voudrions mener des consultations au sujet de ces facteurs, car, comme vous le savez, le secteur des transports est assez diversifié, et nous voulons faire en sorte que les facteurs tiennent compte des exigences concernant les divers moyens de transport et les différents usagers et même les exigences provinciales, car les gouvernements provinciaux jouent un grand rôle dans ce secteur. Nous aimerions que les consultations aient lieu avant l'élaboration et la publication des lignes directrices.

•(1555)

**M. David McGuinty:** Puis-je attirer l'attention de tous les membres sur le paragraphe 53.1(2.1) proposé par les conservateurs, qui se lit comme suit: « facteurs qui peuvent être pris en compte pour établir », tandis que l'amendement que j'ai présenté...

**Le président:** Je tiens à vous dire en passant que le paragraphe 53.1(2.1) sera examiné de façon distincte.

**M. David McGuinty:** Merci.

Mon commentaire concerne, monsieur le président, ce sur quoi nous allons voter. L'amendement que j'ai présenté vise à faire en sorte que les lignes directrices soient rendues publiques — il n'y a aucune différence à ce niveau-là — et qu'elles précisent les critères sur lesquels le ministre se fonde pour prendre la décision. N'y a-t-il pas une différence par contre à cet égard? Premièrement, dans le paragraphe proposé, il est écrit « peuvent », tandis que dans mon amendement, il est écrit « sont », et par ailleurs, dans le paragraphe, on ne précise pas si les facteurs — que j'appelle des critères — seront rendus publics.

**M. Alain Langlois:** Premièrement, le critère qu'étudiera le ministre est l'intérêt public. C'est de ce critère dont il est question dans la loi. De son côté, la commissaire à la concurrence évaluera si la concurrence sera diminuée. Pour ce faire, elle doit examiner certains facteurs. De même, le ministre devra évaluer l'intérêt public. Pour ce faire, il devra analyser certains facteurs, ce qui constitue un processus conforme à celui prévu dans la Loi sur la concurrence.

**Mme Helena Borges:** Je peux vous lire la disposition pertinente de la Loi sur la concurrence si vous le voulez. Le libellé est pratiquement identique.

**M. Alain Langlois:** J'aimerais d'abord terminer.

Pour répondre à la question, je vais vous expliquer pourquoi nous utilisons le mot « peuvent » dans le paragraphe 53.1(2.1) que nous proposons. Il existe quatre autres lois, comme nous l'avons mentionné il y a deux séances, qui confèrent au ministre des Finances la capacité d'approuver une fusion ou une autre transaction. Dans ces lois ou dans la Loi sur la concurrence, la liste des facteurs énumérés n'est pas exhaustive. Nous avons choisi ce mot pour éviter que le ministre ait les mains liées au cas où un facteur auquel personne n'avait songé intervient en ce qui concerne une transaction en particulier. L'emploi du mot « peuvent » vise à faire en sorte que d'autres facteurs puissent être pris en considération. De toute évidence, les facteurs qui seront énumérés dans les lignes directrice seront considérés, mais si un autre facteur auquel personne n'avait songé intervient en raison de la nature de la transaction, ce facteur pourra être examiné. Voilà pourquoi nous avons choisi d'employer ce mot.

**Mme Helena Borges:** Je peux vous lire le début de l'article 93 de la Loi sur la concurrence:

Lorsqu'il détermine, pour l'application de l'article 92, si un fusionnement, réalisé ou proposé, empêche ou diminue sensiblement la concurrence, ou s'il aura vraisemblablement cet effet, le Tribunal peut tenir compte des facteurs suivants:

Il est donc écrit que le Tribunal « peut » tenir compte des facteurs énumérés dans cet article lorsqu'il se penche sur un fusionnement. D'une certaine façon, nous essayons de reprendre la même approche.

**Le président:** Est-ce que tout le monde comprend bien?

**M. David McGuinty:** J'ai du mal à faire le lien entre ce que prévoit la Loi sur la concurrence et les propos de la dirigeante du Bureau de la concurrence. Quant à ce paragraphe, je ne peux pas deviner ce qu'avait en tête Mme Scott, mais...

**Mme Helena Borges:** Je ne peux pas non plus lire dans ses pensées, mais je peux vous faire part de ce que contient la Loi sur la concurrence, si cela peut vous aider. Cela ne me pose aucun problème.

**Le président:** L'amendement L-2 est-il adopté?

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

• (1600)

**Le président:** Nous sommes maintenant saisis d'un nouvel amendement, soit celui dont nous parlons depuis tout à l'heure. Il s'agira de l'amendement G-2.1.1. À moins que quelqu'un ait besoin de plus d'explications, je crois...

Allez-y, M. Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je voudrais proposer un sous-amendement. Je ne ferai pas de débat interminable à ce sujet, mais j'aimerais ajouter, après la première ligne du paragraphe (2.1), qui se lit ainsi: « Les lignes directrices visées au paragraphe (2) », les mots « seront élaborées de concert avec le Bureau de la concurrence ».

[Traduction]

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

[Français]

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NDP):** Je trouve que cela améliore le texte. C'est justement le problème dont on fait état dans la lettre qu'on a reçue du Bureau de la concurrence. Il n'y a pas de travail qui se fait pas entre les deux agences. Je vais donc appuyer le sous-amendement.

[Traduction]

**Le président:** La parole est à M. Jean.

**M. Brian Jean:** Je me demande s'il est question d'une consultation ou d'une collaboration. La première fois qu'on a lu cet amendement en anglais, il s'agissait d'une consultation, et la deuxième fois, d'une collaboration. Je me demande s'il ne vaudrait pas mieux qu'il s'agisse d'une consultation, car de cette façon, l'autorité pourrait être maintenue. La formulation serait la même, sauf qu'au lieu d'écrire « ...in cooperation with... », nous écririons « ...shall be developed in consultation with... » parce qu'il s'agit d'un même ministère et non pas d'un autre. Je crois que le mot « consultation » serait mieux que « cooperation ».

On pourrait apporter le même changement en français. Je veux que la traduction soit conforme à l'anglais.

**Le président:** Monsieur Laframboise, êtes-vous d'accord?

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Oui, je suis d'accord.

[Traduction]

**Le président:** Est-ce que tout le monde sait où cette modification sera apportée? Je dois vous demander si ce sous-amendement est adopté.

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

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

(L'article 13 tel que modifié est adopté.)

**Le président:** Nous passons maintenant à l'article 30.

Nous n'avons reçu aucun amendement visant cette disposition.

Monsieur Laframboise.

(Article 30)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Si je comprends bien, on a décidé de reporter l'étude de l'article 29.

[Traduction]

**Le président:** C'est exact. Nous allons continuer dans l'ordre et revenir ensuite aux articles dont nous avons reporté l'étude lors des séances précédentes. Est-ce que cela vous convient?

**Mr. Mario Laframboise:** Oui.

**Le président:** Merci.

(Les articles 30 et 31 sont adoptés.)

**Le président:** Nous allons maintenant passer à l'article 32, à la page 20.

Monsieur Laframboise.

(Article 32)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je voudrais revenir à l'article 31 pour dire que nous y sommes favorables. Un peu plus tôt, nous avions levé la main pour indiquer que nous étions contre, mais en réalité, nous étions en faveur.

[Traduction]

**Le président:** Merci. Je vous ai devancé un peu, je suis désolé.

(Les articles 32 à 38 inclusivement sont adoptés.)

• (1605)

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** Monsieur le président, je veux seulement poser une question afin d'obtenir un éclaircissement.

Je veux qu'on clarifie un élément à propos de l'article 36, que j'ai approuvé soit dit en passant. Est-ce que le fait de mentionner toute entente conclue signifie qu'on en divulgue les détails ou simplement l'existence en tant que tel?

**Mme Helena Borges:** On divulgue tout le contenu de l'entente, sauf les éléments confidentiels du point de vue commercial.

**M. Don Bell:** Merci.

**Le président:** Nous sommes saisis d'un amendement au sujet de l'article 39; il s'agit de l'amendement NDP-16, à la page 31.

Je tiens à vous dire que si cet amendement est adopté, cela signifie que les amendements NDP-17 à NDP-21 seront également adoptés. À l'inverse, s'il est rejeté, les amendements suivants que je viens de mentionner le seront aussi, et nous passerons à l'amendement BQ-8.

Je vais demander à M. Julian de commenter l'amendement NDP-16, à la page 31.

(Article 39)

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

Je ne sais pas si cet amendement va susciter un grand débat.

Essentiellement, ce que nous voulons, c'est que la compagnie de chemin de fer soit tenue d'offrir le transfert de ses intérêts non seulement aux gouvernements ou aux administrations de transport de banlieue, et soit dit en passant, il s'agit-là d'une amélioration importante dans ce projet de loi, qu'avaient d'ailleurs très clairement demandé les administrations de transport de banlieue — mais aussi aux organismes communautaires qui voudraient transformer les lignes de chemin de fer en parc linéaire ou en un réseau de pistes cyclables.

Une fois que l'offre aura été faite aux gouvernements et aux administrations de transport de banlieue, nous voulons que les organismes communautaires obtiennent l'occasion d'acquiescer des lignes ferroviaires, car nous savons que bien des régions du pays ont déjà voulu faire une telle acquisition ou l'ont fait en vue d'aménager un parc linéaire ou des pistes cyclables.

Je ne crois pas que cette amendement pose beaucoup de problèmes.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Bien au contraire.

**Mr. Peter Julian:** Merci, monsieur Fast. Ce ne devrait pas être le cas. Essentiellement, cette modification vise à offrir à des

organismes communautaires la possibilité de faire l'acquisition de lignes ferroviaires, ce qui est très important. C'est pourquoi nous proposons cet amendement, que le comité appuiera, j'ose l'espérer.

**Le président:** Je le répète, nous examinons les amendements NDP-16, 17, 18, 19, 20 et 21, car si le premier est adopté, les autres le seront aussi.

Monsieur Jean.

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

Dans ma communauté, des voies ferrées ont été laissées à l'abandon, et c'est pourquoi je comprends la préoccupation. Mais je dois dire que cet amendement aurait pour effet de donner des droits particuliers à des organismes communautaires qui n'ont habituellement pas les moyens de faire l'acquisition de lignes ferroviaires. Et je dois dire très honnêtement que ce type d'infrastructure devrait être utilisé à des fins de transport.

De nos jours, dans les régions métropolitaines en expansion, ce type d'infrastructure devrait continuer de servir au transport, aux yeux du gouvernement. Accorder des droits particuliers à des organismes communautaires pose un problème considérable à mon avis. Honnêtement, je crois que les voies ferrées devraient servir uniquement au transport urbain.

• (1610)

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** J'ai quelques préoccupations au sujet des amendements NDP-16 et NDP-17.

Premièrement, quelle est la définition d'un organisme communautaire? Peut-il être constitué de seulement deux personnes? Ceux d'entre nous qui ont travaillé au sein d'une administration municipale savent bien que deux personnes, ou même une, peuvent déclarer qu'elles forment une association. Certaines municipalités ont essayé d'établir des critères pour définir ce qu'est une association communautaire, notamment un nombre minimum de membres, la tenue d'une assemblée publique annuelle et l'établissement de procès-verbaux. Il arrive que des groupes se forment, inventent un slogan accrocheur du type « Sauvons la voie ferrée », et se considèrent comme une association.

Deuxièmement, à moins qu'une telle transaction doive être approuvée par la municipalité, on peut se retrouver dans une situation où un organisme communautaire, qui n'a aucun statut, voudrait faire l'acquisition d'une ligne ferroviaire pour réaliser un projet qui va à l'encontre d'un plan communautaire officiel qui a été élaboré à la suite de consultations publiques.

Voilà ce qui me préoccupe. Je peux dire que l'intention est bonne puisque j'ai déjà entendu parler de certains organismes communautaires, et je pense à un en particulier dans l'île de Vancouver, qui ont fait l'acquisition d'une voie ferrée en vue de maintenir le service ferroviaire. Ils ne l'ont pas fait pour d'autres raisons que le maintien du service. Dans ce cas-ci, je trouve qu'on empiète très clairement sur la compétence d'un autre palier de gouvernement, soit les municipalités. Ce sont elles qui connaissent bien les plans communautaires, qui sont établis au terme de consultations publiques, auxquelles participent non seulement des organismes, mais aussi des particuliers.

Le fait d'ajouter les organismes communautaires pose un problème, car premièrement, on ne définit pas ce genre d'entité, et deuxièmement, les projets en question risquent d'aller à l'encontre des plans communautaires officiels.

**Le président:** La parole est à M. Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Je partage avec les deux derniers participants les interrogations qu'ils ont soulevées, et je reconnais que les voies ferrées doivent continuer de servir au transport collectif. C'est le but principal de l'actuel projet de loi.

Ce serait trop risqué d'ajouter un intervenant potentiel, non défini, comme M. Bell l'a mentionné. Il faut s'opposer à cet amendement pour préserver nos voies ferrées, de sorte qu'elles servent au transport collectif, qui est bien déficient encore aujourd'hui dans nos grandes régions urbaines.

[Traduction]

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

[Français]

**M. Peter Julian:** L'amendement précise simplement que, si cette voie ferrée ne sert pas au transport, elle doit revenir à la communauté. Je comprends bien le point de vue de M. Bell et je reconnais qu'avec le sous-amendement, on pourrait assujettir l'intervention de cette organisation communautaire à l'approbation des municipalités qui sont touchées.

Toutefois, il y a aussi le problème inverse. Dans certaines communautés, des voies ferrées ne sont pas utilisées pour le transport en commun. Que l'on pense à l'Arbutus Corridor par exemple, à Vancouver: il ne sert pas au transport en commun. Il n'y a pas de transfert. Les groupes communautaires ne s'en servent pas. De fait, les communautés ne peuvent se servir de cette voie ferrée. Elle n'est utilisée ni pour le transport, ni pour le transport en commun, ni pour les loisirs. Tel est le problème.

C'est une lacune du projet de loi. Voilà pourquoi nous proposons cet amendement. Si quelqu'un voulait proposer un sous-amendement qui ferait en sorte que ce serait mieux défini, je serais tout à fait d'accord.

Toutefois, selon le principe même de l'amendement, les communautés, avec l'approbation des municipalités, peuvent faire l'acquisition de cette voie ferrée justement parce qu'aucun autre usage n'en est fait. Si elle ne sert pas au transport en commun, on peut effectivement l'utiliser autrement, et on doit le faire nécessairement dans l'intérêt des communautés.

• (1615)

[Traduction]

**Le président:** L'amendement est-il adopté?

Allez-y, monsieur Scott.

**L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.):** Ce dont nous avons convenu en principe, c'est offrir la possibilité aux communautés d'acquiescer ce type d'infrastructure, mais seulement à celles que nous souhaitons. Nous essayons d'établir des restrictions.

Je crois que ce qu'il propose... Nous devrions préciser que, dans le cadre d'un projet qui concerne un domaine qui relève de la compétence d'une municipalité, il faudrait que cette municipalité donne son approbation. Nous aurions ainsi la protection que l'on souhaite. Par conséquent, il ne serait pas nécessaire de définir ce qu'est un organisme communautaire, car c'est la municipalité qui le déterminerait.

**Mme Helena Borges:** Je crois qu'il faut le préciser.

Ce qu'on est en train de faire valoir, c'est que la municipalité détient le pouvoir de décision en ce qui concerne tous ces organismes. Si un groupe poursuit un autre objectif que le transport, il doit s'adresser à la municipalité, mais c'est elle qui doit recevoir l'offre et prendre la décision finale. Permettre à un organisme communautaire qui n'a aucun pouvoir légal ou aucune autorité juridique...

**L'hon. Andy Scott:** Je pense que M. Julian est disposé à accepter cet élément de protection.

**Mme Helena Borges:** Oui, mais M. Julian nous demande d'ajouter un autre type d'entité qui n'est même pas une entité légale et qui n'est même pas définie. Elle pourrait être constituée, comme quelqu'un l'a souligné, d'une seule personne, et ne pas avoir au bout du compte les moyens de faire une telle acquisition, n'est-ce pas? La compagnie doit offrir ces lignes de chemin de fer et elle peut devoir vendre à la valeur nette de récupération, mais il demeure qu'il faut payer le prix. La municipalité pourrait en faire l'acquisition au nom d'un organisme communautaire, d'une société de transport urbain ou d'elle-même, si elle veut le faire pour d'autres fins que le transport, mais je ne suis pas d'accord sur l'ajout qu'on veut faire. Cela nous pose un gros problème du point de vue juridique.

**M. Don Bell:** Monsieur le président, je tiens à préciser que le libellé de cet article n'empêche pas la municipalité de procéder à l'acquisition au nom d'un organisme communautaire légitime qu'elle reconnaît ou en partenariat avec lui et ne l'empêche pas non plus de l'appuyer. Je comprends l'intention, mais je dois dire que la formulation que propose M. Julian fera en sorte que certains organismes n'obtiendront aucun soutien. En effet, on se trouverait à permettre à la municipalité d'appuyer l'organisme de son choix. Si le point de vue d'un groupe allait à l'encontre de la position du conseil municipal, ce groupe n'aurait aucune chance.

**Mme Helena Borges:** C'est vrai.

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

**M. Ed Fast:** Merci, monsieur le président.

Nous oublions une chose. Il est question ici de transport en commun et de trains de banlieue. Ceux d'entre vous qui ont assisté aux audiences et rencontré les représentants de l'industrie ferroviaire savent que ces derniers sont mécontents du fait que le projet de loi met l'accent sur la valeur nette de récupération qui, dans bien des cas, est moindre que la valeur marchande. Les organismes communautaires auraient la possibilité, sans contrôle public, d'acheter des voies ferrées à un prix moins élevé.

Or, ces terres bon marché pourraient vraisemblablement être revendues au secteur privé, aux fins de développement. Cela équivaut à de l'expropriation par un organisme non gouvernemental. C'est ce que vous proposez. C'est une porte qu'il faut éviter d'ouvrir, sauf si l'on est un socialiste enragé.

**Le président:** Nous vous écoutons, monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, je pense qu'il faut débattre de cette question plus à fond.

Comme le sait M. Fast, de nombreuses municipalités peuvent décider, pour diverses raisons, de ne pas faire l'acquisition de voies ferrées. Il y a des groupes communautaires — c'est ce que nous avons constaté dans un grand nombre de projets touchant les assiettes de rails — qui organisent des levées de fonds, à l'échelle locale, en vue de faire l'acquisition de ces voies. C'est ce qui se fait actuellement. Il y a de très nombreux cas où les municipalités, pour diverses raisons, refusent d'acheter des voies ferrées, alors que les organismes communautaires, eux, sont prêts à le faire.

Or, si nous précisons que l'acquisition des voies ferrées doit être sujette à l'approbation des municipalités, nous allons créer, comme l'a si bien dit M. Bell, une situation de conflit entre l'organisme communautaire et la municipalité. Nous ne voulons pas que cela se produise. Ce que nous voulons, c'est que cette option soit offerte aux collectivités lorsque les municipalités ne peuvent ou ne veulent exercer ce choix, mais appuie l'idée qu'un organisme communautaire recueille les fonds nécessaires pour faire l'acquisition des voies ferrées.

Cela ne pourra se faire qu'une fois remplies les diverses conditions énoncées dans le projet de loi C-11, et après que l'idée d'utiliser les voies ferrées pour le transport en commun aura été écartée. Tous les facteurs sont réunis: les terres, le processus d'approbation municipale, les organismes communautaires qui se chargent de recueillir les fonds en vue de faire l'acquisition des terres avec l'accord de la municipalité et dans l'intérêt de la communauté. Je ne vois pas où est le problème...

● (1620)

**M. Ed Fast:** Cela ne résistera jamais à une contestation judiciaire — jamais.

**M. Peter Julian:** Je ne vois pas pourquoi...

**M. Ed Fast:** Vous allez vous retrouver devant les tribunaux.

**M. Peter Julian:** ... on serait contre l'idée de permettre à des collectivités, avec l'approbation de la municipalité, d'exercer un contrôle sur des corridors clés qui pourraient être transformés en parcs ou en pistes cyclables.

On ne propose pas un changement radical. On ne fait que concrétiser une pratique qui existe déjà à l'échelle locale. Vous devriez le savoir.

**M. Ed Fast:** C'est un changement radical.

**Le président:** Monsieur Storseth.

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

**M. Peter Julian:** Ce n'est pas un changement radical.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Brian Storseth:** Merci, monsieur le président.

Nous avons examiné l'amendement sous toutes ses coutures. Pouvons-nous passer au vote?

**Le président:** Je vais entendre un dernier commentaire, et ensuite demander le vote.

**M. David McGuinty:** Si j'ai bien compris, d'après ce que Mme Borges vient de dire, cet amendement aurait pour effet de placer les organismes communautaires... Je voudrais avoir des précisions. L'aliénation des terres doit se faire selon un ordre bien établi, n'est-ce pas? Les terres doivent d'abord être offertes au gouvernement fédéral?

**Mme Helena Borges:** Si les lignes franchissent le territoire d'une province.

**M. David McGuinty:** Ensuite au gouvernement provincial?

**Mme Helena Borges:** C'est exact.

**M. David McGuinty:** Et ensuite à la municipalité?

**Mme Helena Borges:** Nous ajoutons un autre palier, les administrations de transport de banlieue, car il y a de nombreuses administrations, comme celles qui ont comparu devant le comité...

**M. David McGuinty:** J'ai compris.

**Mme Helena Borges:** ... qui desservent diverses municipalités. Elles s'occupent de transport. C'est ce que disait M. Carrier : nous voulons que ces voies servent au transport, qu'elles desservent les municipalités.

**M. David McGuinty:** D'accord.

L'amendement aurait pour effet d'ajouter les organismes communautaires à la liste. Est-ce que ceux-ci se retrouveraient au bas de celle-ci, ou seraient-ils placés sur un pied d'égalité avec les autres — selon le principe du premier entré, premier sorti —, autrement dit, le premier à faire une offre serait le premier à faire l'acquisition des biens?

**Mme Helena Borges:** Je pense que...

**M. David McGuinty:** Parce que, à mon avis, l'amendement laisse entendre que les paliers de gouvernement, les organismes communautaires et les administrations de transport de banlieue vont être placés sur un pied d'égalité. Mais je me trompe peut-être.

**Mme Helena Borges:** D'après la motion, ils viendraient après les administrations de transport de banlieue, mais avant les municipalités.

**M. David McGuinty:** D'accord.

**Mme Helena Borges:** Ils auraient préséance sur les municipalités. C'est ce que dit l'amendement NPD-16.

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, j'aimerais répondre à la question.

L'amendement NPD-17 ajoute un nouvel alinéa, soit l'alinéa e), qui les place après les municipalités. Il y aurait donc, dans l'ordre, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial, la région métropolitaine, l'administration de transport de banlieue, l'administration municipale ou le district dont la ligne ferroviaire franchit le territoire, et enfin — la question de M. McGuinty est fort pertinente — le responsable d'un organisme communautaire.

**Le président:** Je vous demanderais d'éteindre vos BlackBerry. Apparemment, il y a énormément de bruits parasites. Si vous devez utiliser votre BlackBerry, faites-le à l'extérieur de la salle.



Je pense que nous avons fait le tour de la question. J'aimerais aller de l'avant, si vous êtes d'accord.

Je propose le vote sur l'amendement NPD-16.

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

**Le président:** Comme l'amendement est rejeté, les amendements NPD-17 à 21 tombent.

Nous passons maintenant à l'amendement BQ-8, page 32. Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, vous comprendrez que cet amendement vise le même article. On veut simplement y mettre un peu d'ordre. Le texte actuel des lignes 27 à 29 se lit ainsi:

tenue d'offrir d'offrir aux gouvernements, administrations de transport de banlieue et administrations municipales de leur transférer tous ses intérêts à

Nous voulons remplacer ce texte par ceci:

tenue d'offrir aux gouvernements et administrations municipales, et aux agences de transport en commun ou organes analogues de leur transférer tous ses intérêts à

Quand on parle du transport de banlieue, on pense aux trains de banlieue. Nous voulons qu'on comprenne qu'il y a aussi le transport en commun. Nous croyons que l'utilisation des mots « agences de transport en commun ou organes analogues » au lieu des mots « administrations de transport de banlieue » serait plus réaliste. Je ne sais pas ce que vous en pensez.

•(1625)

**M. Alain Langlois:** Puis-je demander aux membres du comité de se référer à l'article 28? Il a été adopté, mais je présume que si cet amendement est accepté, il faudra aussi modifier cet article. Le terme « administration de transport de banlieue » est défini à l'article 87 de la loi proposé à l'article 28 du projet de loi. On y donne une explication de ce qui est couvert par le terme « administration de transport de banlieue ». Le texte se lit ainsi:

Entité qui est contrôlée par le gouvernement fédéral ou provincial ou une administration municipale, ou qui lui appartient, et qui fournit des services publics de transport de passagers dans une région métropolitaine.

Lors de la rédaction du projet de loi, l'intention législative était de trouver un terme assez général qui engloberait possiblement toute organisation de transport de banlieue de passagers et de transport en commun. Ce terme inclut tout ce qui est la propriété d'une administration municipale, fédérale ou provinciale, et contrôlé par celle-ci. Tel qu'il est défini dans le projet de loi, le terme « administration de transport de banlieue » n'est pas limité au transport de banlieue ordinaire. Il est très large et couvre essentiellement tout ce qui est contrôlé par une administration municipale, fédérale ou provinciale.

**M. Mario Laframboise:** Votre définition me pose un autre problème: vous limitez cela aux régions métropolitaines.

Maintenant, on s'aperçoit que le transport en commun déborde le territoire des RMR, les régions métropolitaines de recensement, qui sont définies. C'est pourquoi on voulait s'assurer que tous les organes de transport en commun soient inclus.

Je suis d'accord avec vous. Si notre amendement est adopté, il faudra réviser votre définition. Dans le cadre de votre définition, que fait-on pour ce qui est à l'extérieur des limites des régions métropolitaines de recensement?

**Mme Helena Borges:** Monsieur Laframboise, certaines compagnies qui offrent des services de transport en commun, comme à Montréal, sont la propriété de la municipalité. Si Montréal veut acheter un corridor pour sa compagnie de transport en commun, elle

peut l'acheter. Cela est déjà couvert. Cela vaut pour toute autre ville, comme celle de Gatineau. Gatineau pourrait acheter un corridor pour sa société de transport en commun.

**M. Mario Laframboise:** Oui, mais quand il s'agit de l'organisme de transport en commun, par exemple à Montréal, ce n'est pas la ville qui fait l'achat.

**M. Robert Carrier:** C'est l'Agence métropolitaine de transport, l'AMT.

**M. Mario Laframboise:** C'est l'Agence métropolitaine de transport qui se porte acquéreur, et non la ville ou même la province. C'est un organisme non provincial qui est régi de façon indépendante.

Vous instaurez des limites. J'aimerais donc qu'on tienne compte de notre définition. En effet, quand on parle d'« agences de transport en commun ou organes analogues », cela comprend tous les services de transport en commun qui sont gérés par les gouvernements, les municipalités ou les regroupements de municipalités. Dans certains cas, cela déborde les régions métropolitaines de recensement. Quand on est à l'extérieur des limites d'une RMR, votre définition ne s'applique plus.

Je ne veux pas qu'on limite cela, parce qu'on développe maintenant des réseaux qui dépassent parfois les limites des régions métropolitaines de recensement.

**Mme Helena Borges:** Je pense que la définition ne prévoit pas une telle limite. Elle donne la priorité aux autorités qui couvrent plusieurs communautés, comme l'AMT. Toutefois, dans une petite ville qui a peut-être deux autobus, c'est la ville qui est propriétaire de la compagnie de service d'autobus. Même ici, à Ottawa, OC Transpo est la propriété de la Ville d'Ottawa. La municipalité peut faire un achat pour l'entité, mais dans les grandes communautés métropolitaines, c'est un peu différent, parce que beaucoup de municipalités sont engagées dans ce service. Il est alors difficile pour l'une de ces municipalités d'acheter une portion du corridor. Cependant, cela ne limite pas du tout les possibilités des autorités moins importantes.

•(1630)

**M. Mario Laframboise:** Je vous répète que les mots que nous utilisons, soit « agences de transport en commun ou organes analogues », sont beaucoup plus réalistes que l'expression que vous utilisez à l'article 28 du projet de loi.

**M. Alain Langlois:** Je comprends le point de vue que vous défendez.

L'intention législative, au moment de la rédaction du projet de loi, était de permettre aux organismes de transport en commun des grosses communautés urbaines, comme l'Agence métropolitaine de transport à Montréal, de recevoir l'offre directement. Les communautés urbaines ont généralement de très grandes densités de population. Dans le cas des plus petites communautés qui ne se trouvent pas en milieu urbain ou métropolitain, l'intention, avec la définition proposée à l'article 28, était de couvrir cette possibilité par le biais des municipalités.

Essentiellement, hors du milieu urbain, un organisme de transport en commun ne peut acheter directement une voie ferrée. Par conséquent, dans le cadre du processus, une municipalité a elle-même la possibilité d'acheter l'emprise au nom de l'organisme de transport qui exploite le territoire.

**M. Mario Laframboise:** Comprenez-moi bien. Selon le projet de loi, l'AMT ne pourra pas déborder les limites de la RMR de Montréal lorsqu'elle voudra faire des achats, parce que vous limitez cela aux administrations de transport de banlieue qui fournissent des services de transport dans une région métropolitaine. Statistique Canada a défini ces régions comme des régions métropolitaines de recensement.

L'AMT pourrait avoir besoin de dépasser les limites de la RMR de Montréal pour ses achats. Je ne veux pas que le projet de loi limite cela. Plusieurs organismes de transport en commun pourraient se jumeler avec d'autres. Votre définition limite l'AMT à faire affaire avec des organismes qui sont à l'intérieur de la RMR. L'organisme de transport en commun peut offrir le service à l'extérieur des limites de la RMR. C'est permis par les gouvernements et appuyé par le gouvernement du Québec, et des municipalités se greffent à l'AMT. Nous voulons être sûrs que la définition n'impose pas trop de limites. Nous trouvons que votre définition était trop limitative. La nôtre est plus large car elle englobe tous les organismes.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean.

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

Est-il encore possible de modifier l'article 28, la définition de l'« administration de transport de banlieue », pour qu'il englobe la suggestion de M. Laframboise?

**Le président:** Nous pouvons uniquement le faire avec le consentement unanime du comité, l'article ayant déjà été adopté.

**M. Brian Jean:** Je trouve ses préoccupations tout à fait légitimes. Il faut en limiter la portée pour ne pas ouvrir la voie à toute une série de problèmes, et je fais allusion aux obligations légales que M. Masse a constamment portées à notre attention. Je me demande s'il ne serait pas possible d'apporter un amendement que le parti ministériel, et les autres députés, jugeraient satisfaisant.

Qu'en pensez-vous, monsieur McGuinty?

**M. David McGuinty:** Si j'ai bien compris, M. Laframboise soutient que les administrations de transport exploitent des lignes à l'extérieur des limites des régions métropolitaines de recensement, qu'il ne faut pas se fier à la définition que donne Statistique Canada de ces régions, même si elles subissent des changements, que leurs limites sont modifiées et mises à jour de temps à autre par Statistique Canada. L'amendement proposé vise à favoriser l'acquisition de lignes non exploitées ou non utilisées qui sont situées à l'extérieur des limites de la région métropolitaine de recensement, pour faciliter le transport ferroviaire.

[Français]

Est-ce que je comprends bien?

**M. Mario Laframboise:** Entre autres, oui.

Évidemment, la proposition de M. Jean pourrait être intéressante si on enlevait la dernière ligne de la définition d'« administration de transport de banlieue » proposée à l'article 28 du projet de loi, soit « dans une région métropolitaine ». À ce moment-là, une administration de transport de banlieue serait une « entité qui est contrôlée par le gouvernement fédéral ou provincial ou une administration municipale, ou qui lui appartient, et qui fournit des services publics de transport de passagers ». En enlevant les mots « dans une région métropolitaine », on couvrirait tous les organismes.

● (1635)

**Mme Helena Borges:** [Note de la rédaction: inaudible] une difficulté. On peut dire, par exemple, que si l'AMT appartient à la province de Québec, elle dessert la région métropolitaine de Montréal et toutes les communautés qu'il y a autour. Selon ce que vous proposez, l'AMT pourrait acheter un corridor à Toronto si elle le voulait. Il serait difficile pour un chemin de fer d'offrir à la compagnie de transport en commun d'une région métropolitaine un corridor dans un autre endroit plus éloigné. Cela nous exposerait beaucoup, parce que la compagnie ferroviaire serait tenue d'offrir le corridor au gouvernement, à la municipalité, à la province ou à l'entité offrant des services de transport de banlieue ou de transport en commun. Cela irait un peu trop loin. Les régions métropolitaines sont très grandes. Elles occupent un territoire très étendu, et ce serait un peu difficile. Cela équivaldrait à donner à l'AMT le pouvoir d'acheter un corridor ici, à Gatineau.

[Traduction]

**M. Don Bell:** On pourrait régler le problème, et je reviens à la définition de l'article 28, en ajoutant, à la dernière ligne, « dans une région métropolitaine ou une autre région relevant de leur compétence ». Est-ce que cela ne permettrait pas de régler la question que vous soulevez, madame Borges?

**Mme Helena Borges:** Si l'on supprimait tout simplement, à la fin de la définition, les mots « dans une région métropolitaine », on réglerait le problème.

**M. Don Bell:** C'est ce que M. Laframboise proposait. Je pensais que vous aviez rejeté l'idée, que vous aviez dit que les lignes ne se trouvaient pas à l'intérieur des limites de la région, qu'ils pouvaient en fait en acheter dans un autre endroit. Donc, si on remplace les mots « dans une région métropolitaine » par « dans une région relevant de leur compétence »...

**Mme Helena Borges:** Oui, quelque chose du genre.

M. Laframboise soulève deux objections, et rejette aussi l'emploi du mot « métropolitaine », si j'ai bien compris?

**M. Don Bell:** Oui, par opposition à la « région non métropolitaine ». Et vous dites qu'un gouvernement ou une administration ne devrait pas, dans les faits, avoir la possibilité d'acheter quelque chose ailleurs. Montréal, par exemple, ne devrait pas pouvoir acheter un corridor à Vancouver, par exemple.

**Mme Helena Borges:** C'est exact. Voilà pourquoi nous essayons de combiner les deux.

**M. Don Bell:** Si, au lieu de dire « dans une région métropolitaine », on disait, « dans une région relevant de leur compétence », on réglerait l'aspect légal de la question.

**M. Brian Jean:** Il suffit d'enlever « métropolitaine » et de remplacer ce mot par « dans cette région ». N'oubliez pas que la définition d'« administration de transport de banlieue » est utilisée dans un grand nombre de dispositions de la loi. Il suffit de remplacer « une région métropolitaine » par « dans cette région ». C'est assez simple. Les interprètes n'auraient aucun mal à faire le changement.

**Mme Helena Borges:** Comme ces mots reviennent plusieurs fois dans la disposition, nous devons demander aux rédacteurs de se pencher là-dessus. Nous ne sommes pas contre l'idée, mais pouvons-nous laisser cette question de côté et y revenir plus tard, s'il reste du temps, ou peut-être consulter les rédacteurs? Nous allons voir si ce changement peut être fait, mais nous comprenons ce que vous dites.

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** J'aimerais avoir une précision. Mon collègue vous faisait part de ses appréhensions quant à la définition qu'on propose à l'article 28, en raison de l'extension de lignes à l'extérieur de la région métropolitaine. C'est cela, l'avenir. Actuellement, à Montréal, on a un projet visant à desservir les gens habitant jusqu'à Saint-Jérôme. Je ne sais pas si Saint-Jérôme fait partie de la région métropolitaine, car je ne l'ai pas vérifié, mais cela pourrait être un cas. Il reste que même si elle dessert des populations à l'extérieur des régions métropolitaines, l'agence de transport doit desservir la région métropolitaine. Compte tenu de ce fait, est-ce qu'une administration de transport de banlieue d'une région métropolitaine qui voudrait desservir une population de l'extérieur de la région serait couverte par la définition que vous avez actuellement? Il me semble que le terme « région métropolitaine » est quand même important sur le plan de nos principaux objectifs. Il me semble que le service offert dans la région métropolitaine resterait inclus dans la définition proposée à l'article 28.

• (1640)

**Mme Helena Borges:** Je pense que c'est couvert par la définition d'« administration de transport de banlieue ». Le propriétaire de l'AMT est la province. C'est la même chose à Toronto, dans le cas de GO, et à Vancouver. Je pense que c'est couvert de deux façons, par l'offre à la province et par l'offre à l'administration de transport de banlieue. Telle est l'intention de cette disposition.

[Traduction]

**Le président:** Nous pouvons peut-être reporter l'étude de cette disposition et demander au ministère d'examiner les autres amendements que cela entraînerait. Si vous êtes d'accord, nous allons revenir à l'article 39 à la fin de la réunion et demander au ministère de vérifier les dispositions du projet de loi qui seraient touchées par ce changement.

(L'étude de l'article 39 est reportée.)

(Les articles 40 et 41 sont adoptés.)

(Article 42)

**Le président:** Nous en sommes à l'article 42, page 38 de votre liasse. Nous examinons l'amendement BQ-9.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** On est à l'article 42? Très bien. Il s'agit de remplacer les lignes 21 et 22 de la page 26 par ce qui suit: voies d'évitement et des épis à démonter,

[Traduction]

**Le président:** Je m'excuse, monsieur Laframboise, mais nous n'avons pas entendu. Pouvez-vous répéter ce que vous avez dit?

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Il n'y a pas de différence. Excusez-moi.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Laframboise, voulez-vous retirer l'amendement?

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, la version anglaise est différente. On dit, aux lignes 21 et 22, « that it plans to dismantle ». L'amendement supprimerait les mots « and that are located in metropolitan areas ». La version anglaise est donc différente.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** C'est pour corriger la version anglaise. Excusez-moi.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

• (1645)

[Français]

**M. Peter Julian:** Si je comprends bien, il s'agit d'enlever les mots « qui sont situés dans les régions métropolitaines ». Il s'agirait donc de mettre à jour la liste de toutes les voies d'évitement et de tous les épis à démonter, et pas seulement de ceux qui sont situés dans les régions métropolitaines. Ce serait logique, parce que cela correspondrait à votre amendement précédent, qui visait à élargir le territoire.

**M. Mario Laframboise:** Vous avez raison. L'amendement vise à enlever les mots « qui sont situés dans les régions métropolitaines ». C'est pour qu'il y ait une liste des voies d'évitement et des épis à démonter sur tout le territoire, et pas seulement de ceux qui sont situés dans les régions métropolitaines.

Vous avez raison. Merci, monsieur Julian.

**Mme Helena Borges:** Je veux expliquer la différence qu'il y a entre une ligne ferroviaire et une voie d'évitement.

Sans une ligne ferroviaire, les voies d'évitement ne sont d'aucune utilité pour une compagnie de transport en commun. Si on inclut toutes les voies d'évitement au Canada, ça va causer beaucoup de problèmes administratifs aux compagnies de chemin de fer. Ici, on veut les attribuer aux compagnies de transport en commun. C'est la raison pour laquelle on veut limiter cette disposition aux voies situées dans les régions métropolitaines. Si on élargit la région géographique, cette définition inclura, par exemple, une voie d'évitement située dans le nord de l'Ontario, là où il n'y a aucune population. Cela créerait beaucoup de réglementation dans le système.

**M. Mario Laframboise:** Oui, mais le but est toujours d'exploiter un organisme de transport en commun. Le principe est le même que tout à l'heure. Si on veut aller à l'extérieur des régions métropolitaines, il faut permettre que le développement se fasse à l'extérieur des RMR, parce qu'on est rendu là.

Cet amendement est en corrélation avec ce dont on discutait tout à l'heure. Je veux permettre à une association ou à un organisme de transport en commun d'exploiter son réseau. On parlait plus tôt de la définition. Je pense qu'on arrivera probablement à un compromis en disant qu'il faut desservir la région métropolitaine, mais quand on est rendu à l'extérieur des limites de la RMR, il faut aussi permettre le développement des voies ou des épis qui sont à l'extérieur de la RMR.

**Mme Helena Borges:** Plus tard, au lieu de mentionner la région géographique, on pourrait essayer de trouver des mots spécifiques à l'activité du transport en commun ou du transport de banlieue. En éliminant ici toute mention de la région géographique, on couvrirait tout le Canada, et il serait difficile d'obliger...

Je pense qu'on pourrait parler plus spécifiquement du transport en commun et des services passagers au lieu d'éliminer la référence aux régions métropolitaines. L'intention est un peu différente.

**M. Mario Laframboise:** Oui, je comprends.

Mon but n'est pas d'offrir des voies d'évitement et des épis à n'importe qui. Je veux qu'il soit possible de les utiliser pour développer le réseau de transport en commun même s'ils sont à l'extérieur des RMR.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, les compagnies de chemin de fer tiennent déjà de telles listes. Ce n'est pas quelque chose d'extraordinaire. Ce n'est pas comme si elles ne connaissaient pas le réseau ferroviaire. Elles tiennent déjà de telles listes.

Je pense donc que l'amendement de M. Laframboise est tout à fait logique. Cela revient à ce dont nous discutons tout à l'heure. Elles ont déjà un registre des voies d'évitement.

**Une voix:** Oui?

**M. Peter Julian:** Mais oui.

**Mme Helena Borges:** Présentement, dans la loi, on parle seulement des corridors, des lignes principales. On n'y parle pas des voies d'évitement.

**M. Peter Julian:** Oui, mais dans la pratique, les compagnies ont déjà de tels registres.

**Mme Helena Borges:** C'est rare. C'est parfois le cas, mais c'est rare. Présentement, la loi les oblige à tenir un registre des lignes principales.

**M. Peter Julian:** C'est ce qu'elles ont l'obligation de faire, mais en pratique, c'est différent.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Je veux renchérir à ce sujet. Si on veut qu'il y ait le plus possible de transport collectif, on doit bien connaître toutes les voies d'évitement et tous les épis disponibles. C'est pourquoi on veut supprimer les mots qui font référence à la région métropolitaine. C'est conséquent avec ce qu'on disait plus tôt.

Si vous proposiez de relier cela au transport de passagers, on laisserait aux compagnies de chemin de fer le soin de décider si ces voies peuvent servir au transport de passagers. Si elles estiment que c'est impossible, elles ne les mettront pas sur leur liste. Donc, il vaut mieux garder la référence générale. Ainsi, on connaîtra toutes les voies d'évitement et tous les épis disponibles. Ainsi, si elles le souhaitent, les administrations de transport de banlieue et les gouvernements provinciaux pourront décider d'utiliser ces voies d'évitement et ces épis. De toute façon, ils ne doivent pas être si nombreux. S'il y en a, il serait utile qu'on les connaisse.

•(1650)

**M. Alain Langlois:** Je vais m'asseoir avec les rédacteurs pour essayer de trouver une terminologie qui reflètera votre volonté, tout en essayant de ne pas élargir la portée de l'article. Contrairement à ce que vous pensez, il y a des voies d'évitement partout au pays.

Mme Helena Borges: Les compagnies privées en ont.

M. Alain Langlois: En principe, si on arrive à trouver une terminologie qui permette aux administrations de transport de banlieue de s'approprier des épis ou des lignes à l'extérieur des zones métropolitaines, sans imposer aux compagnies de chemins de fer l'énorme obligation de publier toutes ces listes, on aura un équilibre.

Je m'engage donc à essayer de trouver quelque chose qui fonctionne avec les rédacteurs.

[Traduction]

**Le président:** Si j'ai bien compris, nous allons reporter l'étude de cet article, le temps d'obtenir des éclaircissements?

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Monsieur le président, ne pouvons-nous pas régler la question en ajoutant les mots « ou toute autre région désignée par le ministre, par voie de règlement »? Qu'en pensez-vous?

**Mme Helena Borges:** Ces dispositions ne s'appuient sur aucun règlement. Elles sont énoncées dans la loi.

**M. Ed Fast:** Donc, vous ne voulez pas de règlements additionnels?

**Mme Helena Borges:** Il n'est pas nécessaire d'établir des règlements. Nous préférons définir ce concept, en fixer les paramètres.

**M. Ed Fast:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** J'ai consulté les représentants du ministère. Je trouve ce point pertinent. Ils vont se renseigner. Si nous en reportons l'étude, nous pourrions peut-être arriver à un compromis. Franchement, je pense que c'est une bonne idée.

(L'étude de l'article 42 est reportée.)

(Les articles 43 à 46 sont adoptés.)

(Article 47)

**Le président:** Article 47, amendement G-3, page 40 de la liasse.

Monsieur Jean.

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

C'est une excellente idée. Les gens devraient l'appuyer, car c'est une très bonne idée.

Cet amendement, monsieur le président, clarifie les pouvoirs de l'autorité provinciale, en fixe les limites. Il s'agit de réglementer leurs pouvoirs. C'est plus ou moins d'une question de régie interne.

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

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

L'article 47 modifié est adopté.)

•(1655)

**Le président:** Nous examinons le nouvel article 47.1, page 41. Il s'agit de l'amendement G-4.

Je tiens à informer le comité que j'ai des réserves à ce sujet. Avant de m'exprimer là-dessus, il faut que M. Jean propose l'article.

**M. Brian Jean:** J'en fais la proposition, monsieur le président.

**Le président:** On me dit que le nouvel article 47.1 est irrecevable. L'amendement propose de modifier l'article 160 de la Loi sur les transports au Canada. Voici ce que prévoit *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, à la page 654:

Un amendement est irrecevable s'il vise à modifier un texte législatif dont le comité n'est pas saisi ou s'il vise à modifier un article de la loi existante qui n'est pas précisément visé par un article du projet de loi.

Puisque l'article 160 de la Loi sur les transports au Canada n'est pas modifié par le projet de loi C-11, la proposition d'amendement est irrégulière. Par conséquent, l'amendement est irrecevable. J'ai le texte de la décision en français et en anglais. Je peux la faire circuler, si vous voulez.

Donc, le nouvel article 47.1 est rejeté.

Nous passons maintenant à l'amendement L-5, pages 42 à 44, qui porte encore une fois sur un nouvel article. Je tiens à informer le comité que j'ai des réserves, et un avis, à formuler à ce sujet. Je vais d'abord demander à M. McGuinty de présenter l'amendement.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais, si vous me le permettez, vous expliquer la raison d'être de cet amendement. Nous savons tous que le projet de loi C-11 s'inspire en grande partie du projet de loi C-44, qui a été déposé lors de la 38<sup>e</sup> législature. Nous savons que le projet de loi C-44 reprenait certaines parties du projet de loi C-3, qui traitait des ponts et des tunnels internationaux, mesure que nous avons déjà examinée et renvoyée au Sénat. Le projet de loi C-44, bien entendu, englobait bon nombre des dispositions du projet de loi dont nous sommes actuellement saisis, soit le C-11.

Le projet de loi C-44 comprenait également des dispositions sur VIA Rail qui ne figurent pas dans le C-11. Ces dispositions se retrouvent dans l'amendement L-5.

Cet amendement tient compte des préoccupations exprimées par de nombreux expéditeurs, qui soutiennent — c'est ce qu'ils disent — que le gouvernement, pressé de déposer le projet de loi C-11, les a laissés de côté. Je trouve cela fort inquiétant. Les membres du comité auraient dû recevoir, par courrier électronique, les lettres envoyées le 4 décembre, ou autour de cette date, par la Western Grain Elevator Association, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, l'Association canadienne de transport industriel, l'Association des produits forestiers du Canada, et l'Institut canadien des engrais.

Je ne sais pas si tout le monde a reçu ces lettres, monsieur le président, mais elles appuient vivement l'amendement L-5. J'aimerais les déposer, si vous êtes d'accord.

**Le président:** Monsieur McGuinty, je tiens à dire que ces lettres ont été déposées et que les membres en ont reçu des copies, cet après-midi, par voie électronique. Elles ont également été traduites.

**M. David McGuinty:** Très bien. Merci, monsieur le président.

Les groupes qui ont également rencontré le comité, les divers expéditeurs qui sont touchés par ces amendements, nous ont demandé de prendre note du fait que la Coalition of Rail Shippers, qui compte pour environ 80 p. 100 des revenus des chemins de fer, s'est attachée à trouver une solution commune au problème posé par ce qu'ils appellent les « graves pénuries de services », qui ont un impact très négatif sur l'économie canadienne. L'amendement que je propose simplifierait et rationaliserait le processus de négociation entre les expéditeurs et sociétés ferroviaires.

À l'heure actuelle, l'Office des transports du Canada autorise le recours à l'arbitrage de l'offre finale — AOF, comme nous l'appelons — dans le cas des expéditeurs qui peuvent parfois être

liés par les conditions imposées par un monopole, c'est-à-dire une société qui exerce le monopole sur le transport des marchandises dans certains cas. Cet amendement améliorerait le processus d'arbitrage en permettant aux groupes d'expéditeurs dont les intérêts et les problèmes sont les mêmes de soumettre leurs griefs à l'arbitrage simultanément.

J'aimerais vous en dire un peu plus à ce sujet, si vous êtes d'accord. Le 5 mai, d'après les expéditeurs qui ont communiqué avec mon bureau, Transports Canada a accepté de proposer des modifications à la Loi sur les transports au Canada en vue d'accorder des droits collectifs aux expéditeurs. C'était le 5 mai. D'après certains expéditeurs, le ministère s'était engagé à apporter ces modifications d'ici la fin juin. Nous sommes maintenant en décembre. Ils sont choqués de voir que ces dispositions, qui figuraient dans le projet de loi C-44, ne font plus partie du programme et ne se retrouvent pas dans le projet de loi C-11.

Si nous jetons un coup d'oeil aux lettres que nous avons reçues, nous constatons, par exemple... La Western Grain Elevator Association affirme qu'elle appuie les efforts déployés par le comité en vue d'inclure dans le projet de loi C-11 les dispositions touchant l'arbitrage collectif.

Monsieur le président, je pense que le comité peut appuyer ce modeste changement qui vise, à court terme, à rétablir l'équilibre entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Nous sommes tous d'accord pour dire que notre économie repose sur un système de transport efficace. Améliorer cet équilibre ne peut être qu'une bonne chose.

Je ne sais pas, monsieur le président, si le parti ministériel a d'autres renseignements qu'il souhaite ou peut partager avec nous relativement à ces dispositions, mais leur adoption a déjà été reportée de neuf mois, soit de mai à décembre. Cela a un impact négatif sur les mécanismes de règlement des différends dans le monde des affaires. C'est une question que nous devons régler. Voilà pourquoi j'ai proposé l'amendement L-5.

• (1700)

**Le président:** Merci, monsieur McGuinty.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Brièvement, je tiens à dire à M. McGuinty et aux autres membres du comité que je connais fort bien les expéditeurs. J'ai rencontré de très nombreux expéditeurs de l'Ouest du Canada, du nord du Québec et d'autres régions du Canada qui m'ont vivement incité à appuyer ces dispositions.

Je voudrais signaler au député que le ministre a déclaré, au début de la session, en octobre si je ne m'abuse, ce qui suit:

Le troisième élément renferme des dispositions sur la protection des expéditeurs. Des consultations sont en cours auprès de ces derniers et des chemins de fer concernant des modifications probables à ces dispositions. Nous comptons déposer le projet de loi à l'automne.

Nous en sommes à cette étape-là.

D'abord, je crois comprendre que le libellé est presque identique au vôtre, avec quelques différences. Le libellé est presque identique à celui des dispositions du projet de loi C-44. Or, il existe un équilibre entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. J'estime que cette motion est irrecevable pour la même raison que vous avez jugé irrecevable l'amendement du parti ministériel, et aussi parce que cet enjeu va faire l'objet d'un autre projet de loi. Il faut établir un équilibre. Nous l'avons fait d'un côté, mais pas de l'autre.

Franchement, cet amendement, s'il est adopté, va nuire aux changements que tente d'apporter actuellement le ministère au processus d'arbitrage. Il en est question dans la troisième partie du projet de loi. Vous savez que l'article 169 cadre avec le projet de loi C-44, c'est-à-dire la troisième partie des dispositions et les mesures annoncées par le ministre.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Mon intervention s'inscrit dans cette ligne de pensée, monsieur le président. J'avais l'impression que dans ce projet de loi, on ne traitait pas de choses du genre de celle que veut proposer le Parti libéral dans son amendement.

Je veux bien qu'on discute et qu'on se fasse du capital politique, mais cet amendement me pose un problème. S'il n'est pas recevable, je veux savoir à quel moment on aurait dû le dire au proposeur. Aurait-on dû le lui dire lorsqu'il l'a déposé ou est-ce correct de le lui dire aujourd'hui? J'avais l'impression que cet amendement n'était pas recevable.

Je ne veux pas créer de faux espoirs chez ceux qui veulent la demande. C'est légitime et je pense que M. Jean a raison. Cela fera probablement l'objet d'un nouveau projet de loi. Cela faisait partie d'une partie indépendante de l'ancien projet de loi C-44. Je ne veux pas qu'on crée de fausses impressions et de faux espoirs si l'amendement n'est pas recevable.

J'avais l'impression qu'il n'était pas recevable parce qu'on ne traite pas de cette chose dans le projet de loi à l'étude. Comme je vous l'ai dit à quelques reprises, j'aime bien discuter des bonnes choses et je suis conscient qu'on aurait pu inclure plusieurs éléments dans ce projet de loi pour régler bien des problèmes. Mais c'est un choix que le gouvernement a fait et il doit vivre avec.

Je suis quand même un peu mal à l'aise aujourd'hui. Je suis tout à fait favorable à cette idée, mais le projet de loi à l'étude n'est pas le bon outil pour régler le problème. C'est mon impression. J'aimerais que le greffier législatif clarifie la situation pour nous.

[Traduction]

**Le président:** Je penche, moi aussi, en faveur de l'amendement de M. McGuinty, mais on me dit qu'il n'est pas recevable. Ma décision est la suivante, et je cite:

Le projet de loi C-11 crée, entre autres choses, un nouveau processus de médiation dans le domaine des transports. L'amendement L-5 propose une nouvelle disposition qui crée un mécanisme distinct pour les groupes d'expéditeurs dans le cadre du processus d'arbitrage. Le projet de loi C-11 ne fait pas mention de questions relatives au processus d'arbitrage.

Dans l'ouvrage *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, à la page 654, on peut lire:

Un amendement à un projet de loi renvoyé à un comité après la deuxième lecture est irrecevable s'il en dépasse la portée ou le principe.

Par conséquent, j'estime que la création d'un nouveau mécanisme pour les expéditeurs dans le cas du processus d'arbitrage — bien que l'on s'entende sur sa nécessité — constitue un concept nouveau qui dépasse la portée du projet de loi C-11. L'amendement est donc irrecevable.

Je vais autoriser chaque parti à faire un commentaire. Nous allons ensuite passer à autre chose.

Monsieur McGuinty.

• (1705)

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président, et merci d'avoir rendu cette décision.

Je suis d'accord avec M. Laframboise,

[Français]

parce que si on avait su au début que cet amendement était irrecevable, cela nous aurait évité beaucoup de travail. Mais ça va. On apprend.

[Traduction]

J'aimerais toutefois revenir aux commentaires du secrétaire parlementaire, s'il accepte de m'accorder son attention pendant quelques instants.

**M. Brian Jean:** Je vous écoute.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur.

Bien sûr, il y a beaucoup de rumeurs qui courent sur les élections et toutes sortes de possibilités pour notre avenir immédiat. Pouvez-vous nous donner quelques indications? Malgré tout le respect que je dois au ministre, que j'aime beaucoup, un discours de sa part à la Chambre ne nous renseigne pas sur le degré de priorité de cette question dans le programme législatif du gouvernement. Nous n'avons encore vu aucun projet de loi. Ce n'est pas inscrit au Feuilleton. Le projet de loi C-20 était inscrit au Feuilleton; je suppose qu'il l'est toujours. Nous l'avons vu.

Pouvez-vous nous donner, à nous, aux expéditeurs et aux sociétés de chemin de fer du pays qui se préoccupent de cette question importante, une meilleure idée du calendrier? Quand ce projet de loi sera-t-il déposé à la Chambre? Quand pouvons-nous nous attendre à ce que le ministre s'en occupe, si c'est le morceau qui manque au casse-tête, compte tenu qu'il a fait avorter le projet de loi C-44? C'est une question immensément importante, comme nous le savons tous. Pouvons-nous en avoir une idée claire pour que les personnes touchées sachent un peu quand ce problème sera réglé?

**M. Brian Jean:** Pour commencer, j'espère que je pourrai vous citer que vous aimez beaucoup le ministre un moment donné à la Chambre ou peut-être dans mon prochain communiqué de presse.

L'élection va dépendre de votre parti, bien honnêtement, donc tant et aussi longtemps que vous nous maintenez au pouvoir, nous pouvons faire avancer ce processus législatif, et les expéditeurs seront très contents de le voir l'an prochain. Je crois que le projet de loi va être déposé au cours de la nouvelle année.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Vous ne répondez pas vraiment à la question. Laissez-vous entendre que vous allez le déposer au début de février?

**M. Brian Jean:** Je ne peux pas vous donner de date. Comme vous pouvez le voir, c'est le morceau qu'il manque au casse-tête et c'est le morceau le plus important pour ce gouvernement. Il est très important pour les expéditeurs, donc nous devons bien faire les choses tout de suite. Nous n'allons pas distribuer les cadeaux sporadiquement pour obtenir de bonnes critiques publiques. Nous allons faire le travail comme il faut pour que les expéditeurs et les récepteurs s'entendent et puissent compter sur ce dont ils ont besoin et pour que l'économie continue de prospérer. Je vous dirai donc que ce sera au cours de la prochaine année.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je voudrais qu'on se comprenne bien, parce qu'il y a deux façons de faire adopter des projets de loi: les diviser pour s'assurer qu'ils soient adoptés, comme les conservateurs l'ont fait, ou tout mettre dedans pour s'assurer qu'ils ne soient pas adoptés, comme les libéraux le faisaient. Donc, que l'on s'entende.

On espère que vous allez déposer un projet de loi limité à cet égard pour qu'on puisse l'adopter le plus rapidement possible.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Sur ce, nous allons passer à l'article 48. Il n'y a aucun amendement écrit à l'article 48.

(L'article 48 est adopté.)

(Article 49)

**Le président:** Nous avons l'amendement NDP-22, à la page 45 de votre programme.

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, il s'agit d'un amendement corrélatif aux amendements que nous avons proposés à l'article 29, que nous avons réservé. Je ne sais pas trop quelle est la meilleure façon de procéder.

**Le président:** Je me demandais si vous pouviez nous donner quelques explications. J'ai rien dans mes notes qui indique qu'il se répercute sur un autre article.

**M. Peter Julian:** Il porte sur un règlement que nous avons proposé à l'article 29, ce qui fait que les rédacteurs législatifs le considèrent comme un amendement corrélatif à l'article 29.

**Le président:** Je vais donc demander aux membres du comité s'ils sont prêts à en reporter l'examen jusqu'à ce que nous revenions à l'article 29. Les rédacteurs ou le conseiller juridique n'ont rien indiqué dans mes dossiers qui me laisse croire qu'il y a un conflit. Je vais suivre les conseils du comité.

L'article 49 est réservé.

(Les articles 50 et 51 sont adoptés.)

(Article 52)

• (1710)

**Le président:** Nous en sommes à la page 46, à l'amendement G-5. Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Merci infiniment, monsieur le président.

Très rapidement, cet amendement vise à uniformiser les versions française et anglaise.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Je m'excuse, monsieur le président, mais pouvez-vous nous donner quelques minutes?

Le secrétaire parlementaire pourrait-il nous expliquer en quoi les deux versions ne sont pas uniformes en ce moment?

**M. Brian Jean:** Peut-être pouvons-nous demander aux représentants du ministère de le faire. Mon français n'est pas aussi bon que le vôtre, monsieur Julian.

[Français]

**M. Alain Langlois:** Les rédacteurs législatifs me disent que le terme « modalité » en français serait exclusif par rapport à la notion de délai. Pour que la version française soit conforme à la version anglaise, qui dit :

[Traduction]

« amount specified in the notice in accordance with the particulars »,

[Français]

*particulars* étant beaucoup plus inclusif, la version française a été modifiée.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Monsieur le président, si nous examinons le libellé des lignes mentionnées, je pense qu'on se rend compte que ce ne sont pas les bonnes lignes dans le texte.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** On parle des lignes 9 et 10 de la page 34.

**Une voix:** Est-ce que ce n'est pas 10 et 11?

[Traduction]

**Le président:** De la page 34?

[Français]

**M. Mario Laframboise:** C'est 9 et 10 dans le texte français.

**M. David McGuinty:** En anglais, c'est écrit 9 et 10. Merci.

[Traduction]

**Le président:** L'amendement G-5 est-il adopté?

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

**Le président:** Toujours pour l'article 52, nous avons l'amendement G-6, à la page 47.

Monsieur Jean.

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

Encore une fois, je crois comprendre que cela rend les versions française et anglaise cohérentes avec cette partie et d'autres parties de la loi elle-même, en plus de simplifier un peu la version anglaise.

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

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

(L'article 52 modifié est adopté.)

(L'article 53 est adopté.)

• (1715)

**Le président:** Le comité est-il disposé à examiner un groupe d'articles en bloc ou les membres préfèrent-ils continuer une ligne à la fois?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président:** Nous allons continuer.

(Les articles 54 à 63 inclusivement sont adoptés.)

(Article 64 — *Décret*)

**Le président:** Sur l'article 64, à la page 48, nous trouvons le dernier amendement au dossier, un amendement du Bloc, le BQ-11.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Dans le cas de l'entrée en vigueur, il s'agit de remplacer « à la date ou aux dates fixées par décret » par « quatre-vingt dix jours après sa sanction ».

Est-ce acceptable?

**M. Alain Langlois:** Avant de répondre oui ou non, il faut qu'on sache quelle est l'intention de cette modification.

**M. Mario Laframboise:** On veut simplement éviter que les choses s'éternisent.

**Mme Helena Borges:** Cette proposition est reliée à l'article 63 et à la Loi sur l'aéronautique, que le comité va aborder brièvement, je crois. Pour que la loi entre en vigueur au moment où elle est adoptée, il faut faire un ajustement. Plutôt que d'écrire « 90 jours », on peut simplement stipuler que la loi entrera en vigueur au moment où elle sera adoptée par le Parlement. C'est préférable. De cette façon, on n'a pas à attendre 90 jours pour la mettre en vigueur.

**M. Mario Laframboise:** C'est préférable à la formulation « à la date ou aux dates fixées par décret »?

**Mme Helena Borges:** Oui.

**M. Mario Laframboise:** On pourrait écrire: « à la date de la sanction du Parlement ».

**Mme Helena Borges:** Oui.

**M. Mario Laframboise:** Ça me va.

**M. Alain Langlois:** Il faut voir quelle est l'intention. Si vous vouliez éviter que la loi entre en vigueur avant 90 jours...

**M. Mario Laframboise:** Ce n'est vraiment pas le cas. En fait, on veut que les choses se fassent le plus rapidement possible.

**M. Alain Langlois:** Si l'intention est d'éviter le délai de 90 jours, pourquoi s'acculer au mur? En principe, si on retire l'amendement, la loi va entrer en vigueur lors de la sanction royale. Elle aura alors force de loi. Dans cette optique, il s'agit probablement du meilleur choix.

**M. Mario Laframboise:** C'est parfait.

[Traduction]

**Le président:** M. Laframboise, accepteriez-vous de retirer cet amendement?

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Oui, ça me convient.

(L'amendement est retiré.)

[Traduction]

**Le président:** L'amendement du Bloc BQ-11 est retiré.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Nous devrions retirer l'article...ou voulez-vous que nous votions là-dessus?

**Le président:** Nous devons voter pour le retirer.

La question mise aux voix est l'article 64.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Mais est-ce qu'il ne faudrait pas proposer un amendement qui préciserait « à la date de la sanction royale »?

**M. Alain Langlois:** Plutôt que d'adopter l'amendement, vous pouvez décider de ne pas adopter l'article. Il sera alors retiré du projet de loi. De cette façon, le projet de loi sera mis en vigueur à la date de la sanction royale.

**M. Mario Laframboise:** Je retire mon amendement et on élimine l'article 64. C'est parfait.

[Traduction]

**Le président:** L'article 64 est-il adopté?

(L'article 64 est rejeté.)

**Le président:** Nous allons maintenant examiner les articles réservés. Reprenons l'article 17.

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Pourrais-je proposer que nous revenions aux articles que nous avons réservés plus tôt en soirée?

**Le président:** Je pense que nous avons un ordre à respecter et qu'il va nous mener à l'article 29, qui est corrélatif à l'amendement dont vous parlez.

Nous en sommes donc à l'article 17 et à un amendement proposé par M. Julian, le NDP-11, à la page 17. Vous voudrez bien me pardonner. Il me semble bien loin, et peut-être M. Julian pourrait-il nous rafraîchir la mémoire. Je ne me rappelle même plus où nous en étions lorsque nous l'avons réservé.

Monsieur Jean, je pense que vous vous apprêtez à répondre...

Monsieur Julian.

(Article 17)

• (1720)

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

J'ai proposé cet amendement. Nous l'avons réservé parce que le fait qu'il n'y ait pas de dispositions sur les services aériens saisonniers nous dérangeait. C'était très dérangeant. Il est également clair que la structure actuelle de l'amendement ne règle pas nécessairement le problème de la nature saisonnière. La raison pour laquelle nous avons mis cet article de côté, c'était pour trouver un libellé qui permettrait à ces collectivités d'être avisées quand le service saisonnier est interrompu.

Je n'ai pas manqué de consulter mes collègues qui représentent les régions du Nord du Canada, et ils m'ont dit très clairement qu'il devait y avoir un mécanisme concernant les services aériens saisonniers dans beaucoup de collectivités du pays. Nous ne pouvons simplement pas permettre que ces services cessent sans avertissement.

C'est donc ce qu'il nous reste.

Je ne dis pas que l'amendement du NPD devrait être adopté tel quel. Il vaudrait certainement la peine de vérifier avec mes collègues si nous pouvons le modifier pour autoriser ces services saisonniers. Peut-être M. Jean a-t-il une solution acceptable à sortir de son chapeau.



**Le président:** Monsieur Jean.

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

Pour commencer, je tiens à être clair. Nous en avons discuté un bon bout de temps, et les gens du ministère m'ont dit qu'ils avaient consulté certaines municipalités. De plus, ils m'ont fourni de l'information en français et en anglais pour nous aider. J'aimerais, si vous le voulez bien, remettre ces documents au comité.

La première chose à souligner, c'est l'objectif de cet article, que ce gouvernement essaie d'atteindre, c'est-à-dire l'efficacité. En fait, il ne faut pas seulement que le gouvernement gagne en efficacité, il faut aussi que les petits transporteurs canadiens qui ont parfois un ou deux avions seulement au sein d'une petite entreprise familiale puissent se débarrasser de leur charge de travail improductive. À ce que je vois, il semble y avoir beaucoup de charges de travail improductives.

Bon nombre des transporteurs des exploitants saisonniers — et je le sais d'expérience — travaillent pour un refuge, un camp ou une mine et dans bien des cas, ils appartiennent au propriétaire de la mine, du refuge ou des chalets de pêche que je connais dans le Nord, et ils ont des problèmes avec cela. En fait, cela semble très improductif. Quand vous aurez vu le document à distribuer, je pense que vous serez tous d'accord. Les gens du ministère peuvent nous le dire. Ils m'ont informé que les municipalités avec lesquelles ils ont communiqué n'ont pas de problème particulier avec les exploitants saisonniers et que leurs représentants pensent franchement que c'est une perte de temps que de les consulter à ce propos. Je vais donc laisser la parole aux représentants du ministère.

**Le président:** Madame Borges.

**Mme Helena Borges:** Comme le tableau qui est en train de circuler le montre bien, le ministère a communiqué avec des représentants de diverses municipalités pour leur demander s'ils avaient des problèmes ou s'ils devaient être avisés à ce sujet. Je pense que la réponse que nous avons reçue, c'est que ces services saisonniers ont de la valeur pour eux, mais que c'est tout ce qu'ils sont: des services saisonniers. Ils n'offrent pas de transport régulier aux gens de la collectivité. Ils servent à des fins spéciales, comme un refuge ou un chalet de chasse ou de pêche, c'est tout.

À la fin de la saison, ces exploitants repartent avec leurs avions vers le Sud ou ailleurs, puis reviennent la saison suivante. Si on les oblige à diffuser des avis, beaucoup cesseront leurs activités.

[Français]

**Le président:** Monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** Je reviens à la question des assurances. Ce qui m'intéresse, ce n'est pas seulement la sécurité, mais aussi la poursuite que pourrait tenter un citoyen qui utilise un de ces avions.

Vous dites que dès qu'il interrompt son service, l'exploitant n'a plus d'assurances, ou vice versa. Comment cela fonctionne-t-il?

J'avais l'impression que, quand un exploitant vous envoyait un avis de cessation, vous saviez qu'il n'avait plus d'assurances. On devrait au moins pouvoir répondre à des gens qui appelleraient à Transports Canada pour demander si la compagnie [*Note de la rédaction: inaudible*]. Sinon, comment cela fonctionne-t-il?

Cela veut-il dire que la compagnie pourra interrompre le service n'importe quand et que vous ne saurez pas si elle a des assurances ou non? Pourra-t-elle partir à n'importe quel moment, faisant en sorte qu'un citoyen ayant eu un accident n'ait aucune possibilité de recours? C'est ce qui m'inquiète.

**M. Alain Langlois:** La question des assurances est liée à l'émission d'un certificat d'aptitude. Tout exploitant de compagnie de transport aérien au Canada doit obtenir un certificat d'aptitude de l'Office des transports du Canada.

L'une des conditions rattachées à l'émission de ce certificat d'aptitude est que l'exploitant contracte l'assurance-responsabilité réglementaire. Cela étant dit, si cette assurance fait défaut, l'office a l'obligation de suspendre ou annuler la licence. C'est une obligation, que le service soit exploité ou non.

• (1725)

**M. Mario Laframboise:** Quand un exploitant décide de cesser ses opérations, le premier geste qu'il pose pour économiser de l'argent est d'appeler son assureur pour lui annoncer qu'il ne veut plus d'assurances.

Qui le dit à Transports Canada? Est-ce l'assureur qui appelle Transports Canada pour lui dire que l'exploitant n'a plus d'assurances, ou est-ce l'exploitant qui le fait?

**M. Alain Langlois:** Dans la majorité des cas, c'est l'exploitant lui-même qui communique avec l'Office des transports pour lui dire qu'il n'a plus d'assurances et qu'il souhaite que sa licence soit suspendue.

**M. Mario Laframboise:** La loi actuelle l'oblige à le faire, mais désormais, il ne sera plus obligé de vous appeler.

**M. Alain Langlois:** Je vous explique le contexte en faisant abstraction des dispositions portant sur la cessation de service. Oublions un instant ces dispositions. Un exploitant qui suspend son service a l'obligation d'appeler l'Office des transports pour lui dire qu'il suspend son service et qu'il n'a plus d'assurances, et la licence est suspendue ou annulée dans 90 p. 100 des cas.

L'Office des transports fait des vérifications ponctuelles pour s'assurer que l'assurance-responsabilité de tous les transporteurs est maintenue et respecte les exigences réglementaires en tout temps.

**M. Mario Laframboise:** Donc, il devra quand même vous appeler, mais il ne sera plus tenu de compléter le formulaire.

**M. Alain Langlois:** Ces dispositions sont séparées de celles régissant l'émission du certificat d'aptitude. On dit que si un transporteur veut cesser l'exploitation du service à destination d'un point ou entre deux points, il doit donner un avis de 120 jours de son intention de cesser le service. Ce n'est pas parce qu'il cesse le service que l'assurance cesse d'être en vigueur. Cela a beaucoup de sens, puisqu'il ne sert à rien d'avoir une assurance si on n'exploite pas un service.

Cette obligation est complètement distincte des obligations qui se rattachent à l'émission d'une licence par l'office. Quand un transporteur désire cesser l'exploitation de son service, il doit donner un avis de 120 jours. C'est le processus proposé ici. Cela donne aux municipalités l'occasion de se faire entendre. Cette obligation est complètement séparée de l'obligation en matière d'assurances et de l'obligation de respecter toutes les conditions relatives à l'émission d'une licence.

[Traduction]

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

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

J'ai de la difficulté à établir la pertinence de cela. Je comprends ce que M. Laframboise demande, c'est-à-dire un processus d'évaluation de l'assurance des transporteurs titulaires d'une licence, mais c'est l'un de vos collègues qui a dit à la dernière réunion, en réponse aux questions posées par M. Julian, si je me rappelle bien, que s'il en coûte trop cher aux petits transporteurs, ils n'hésiteront pas à annuler leur assurance, ce qui invalidera leur licence. Est-ce bien ce que je l'ai entendu dire, que c'était une technique fréquemment utilisée par les petits transporteurs, par les transporteurs saisonniers? Ils l'utilisent pour ne plus être assujettis à vos conditions de licence, parce qu'ils n'ont pas d'assurance, c'est bien cela?

**Mme Helena Borges:** Oui.

**M. David McGuinty:** Ils se débranchent, n'ont plus d'assurance, ni de licence.

**Mme Helena Borges:** En fait, ils mettent un terme à leurs activités, vont voir l'office et déclarent qu'ils vont cesser leurs activités pendant x mois et annuler leur assurance, parce qu'ils ne veulent pas payer pour rien, donc ils mettent fin au service.

Je pense que nous aimerions leur offrir un compromis. Cette disposition a suscité beaucoup de discussions, et je pense qu'aujourd'hui, nous vous recommanderions de la laisser telle quelle. Nous allons nous concentrer sur les procédures administratives actuellement prévues dans la loi, et les exploitants vont faire de même. Nous essayions de leur simplifier la vie un peu, mais compte tenu des inquiétudes des députés, je pense que nous serions prêts à laisser tomber cette disposition et à conserver les dispositions actuelles de la loi.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Vous nous recommandez donc de supprimer le paragraphe proposé 64(3.1). Il n'y aurait pas d'exemption.

**Mme Helena Borges:** Exactement.

**Mr. Peter Julian:** Je serais certainement d'accord, puisque c'est clairement la recommandation qu'on m'a faite.

**Le président:** Nous pourrions peut-être vous demander de retirer votre amendement, monsieur Julian. Nous allons ensuite demander au comité de prendre la décision de supprimer le paragraphe proposé 64(3.1) ou non.

**M. Peter Julian:** Dans ce contexte, monsieur le président, je vais retirer mon amendement avec plaisir.

• (1730)

**Le président:** Il faudrait maintenant que quelqu'un propose un amendement...

**M. Peter Julian:** Pourquoi ne votons-nous pas tout simplement?

**Le président:** Non, nous devons nous fonder sur un amendement que l'article 17, à la page 13, aux lignes 7 à 12, soit supprimé.

**M. Don Bell:** Je le propose.

**M. Brian Jean:** Je m'excuse, monsieur le président, pouvez-vous répéter ce que vous venez de dire?

**Le président:** En gros, nous supprimons le paragraphe proposé 64 (3.1), comme nous le recommande Mme Borges. Plutôt que d'essayer de changer les règles, nous allons les laisser telles qu'elles étaient dans l'ancienne formule.

Monsieur Bell propose l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

(L'article 17 modifié est adopté.)

**Le président:** Nous avons eu une journée bien productive. Je pense que nous allons nous en arrêter là.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je vois que le Parlement va probablement terminer ses travaux la semaine prochaine. Je me demandais si le comité pourrait envisager de tenir une autre réunion si nous n'arrivons pas à terminer tout cela mardi.

**Le président:** Monsieur Hubbard.

**L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.):** Monsieur le président, je propose que nous prolongions la réunion de mardi jusqu'à ce que nous ayons terminé cette étude.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Prenons quelques minutes pour vérifier si c'est faisable, monsieur le président.

**Le président:** Nous parlons de mardi prochain. Nous commencerions à 15 h 30 et continuerions jusqu'à...

**M. David McGuinty:** Nous avons une réunion de 17 h 30 à 19 h 30 ou 20 h 30 ce soir-là.

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

Peut-être pourrais-je proposer que nous terminions notre étude dans cette période de deux heures. Ce serait peut-être un peu présomptueux.

**M. Peter Julian:** J'ai une réunion des porte-parole qui va durer deux heures.

**M. Brian Jean:** Nous pourrions limiter nos observations aux amendements.

**Le président:** En effet.

**Des voix:** À quatre ou cinq secondes.

**M. Brian Jean:** Une minute serait plus raisonnable. Je ne suis ni drastique, ni machiavélique.

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, j'ai entendu le leader des conservateurs à la Chambre se lever à la Chambre peu après quinze heures pour déclarer très clairement que nous allions siéger toute la semaine prochaine. Cela signifie que nous aurons des réunions mardi et jeudi. Il a dit que nous aurions un débat prébudgétaire jeudi.

Cela dit, cela nous laisse deux séances pour trois articles. Ce ne devrait pas être difficile.

Si les libéraux ont une réunion prévue à 17 h 30, je ne pense pas que nous devrions prolonger la nôtre. Je pense que nous aurons amplement de temps pendant ces deux séances pour terminer d'étudier les trois articles qu'il nous reste.

**Le président:** Je me plierai à la volonté du comité.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je me demande, monsieur le président, si nous pourrions réexaminer cette question à 17 h 30 mardi, avant de lever la séance, pour voir si nous avons besoin d'une autre séance mercredi ou même après la réunion des libéraux.

Je suis prêt, nous sommes prêts tous les trois à nous réunir n'importe quand la semaine prochaine pour terminer cette étude avant le congé de Noël.

**Le président:** D'accord, je vais voir à ce qu'il soit inscrit à l'ordre du jour de mardi que si nous n'avons pas terminé à 17 h 30, nous ayons au moins une discussion sur le moment de notre prochaine réunion.

Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Puis-je poser une autre question au comité, monsieur le président?

Lorsque nous avons convoqué le ministre pour comparaître sur le budget, je lui ai posé une question sur sa volonté de comparaître sur le Budget supplémentaire des dépenses. Je présumais, comme il nous a donné son accord, qu'il reviendrait participer à nos délibérations, que vous ou le greffier vous en occuperiez, comme il n'y a pas eu de réunion du sous-comité organisée à ce sujet. Je pense que le Budget supplémentaire des dépenses est réputé approuvé par le comité, que notre temps est écoulé.

Je m'en remets à vous. Je suis un peu surpris que nous ne l'ayons pas réinvité avant la date butoir. J'avais pris pour acquis que nous allions le revoir. Je demande donc au comité, à vous et au greffier pourquoi sa comparution n'a pas été inscrite à l'horaire.

• (1735)

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** En fait, le ministre a dit qu'il reviendrait le 29, mais nous n'avons pas eu de réunion et je crois que le Budget supplémentaire des dépenses a déjà été adopté après le congrès libéral. En même temps, je pensais que c'était fait.

**Le président:** Je crois que nous nous étions entendus pour que sa comparution soit reportée au 4 décembre. Ai-je raison? Cela a été changé selon la procédure devant la Chambre.

**M. Brian Jean:** La date convenue était le 29. Le ministre était prêt à comparaître.

**M. David McGuinty:** Je m'excuse, c'est la première fois que j'entends dire qu'un ministre a accepté de venir à une date précise, monsieur le président.

**Le président:** Oui, je n'étais pas au courant.

**M. David McGuinty:** Je pense que même notre président n'était pas au courant.

Le 29 novembre?

**M. Brian Jean:** Je pense, oui.

**M. David McGuinty:** Je doute que les députés de notre côté ont été avisés que le ministre avait l'intention de comparaître sur le Budget supplémentaire des dépenses.

**M. Brian Jean:** C'est la réunion qui a été annulée en raison du congrès libéral. Je suis certain que c'était convenu, oui.

**M. David McGuinty:** À partir de maintenant, monsieur le président, nous revient-il de demander au ministre de comparaître de nouveau par courtoisie? Il nous a donné sa parole qu'il viendrait nous l'expliquer.

**Le président:** Je pense que nous pourrions certainement le réinviter.

**M. David McGuinty:** Très bien. Merci.

**Le président:** 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.**