



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 026 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 13 mai 2014

—
Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 13 mai 2014

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Je voudrais remercier tous les témoins du ministère qui sont ici aujourd'hui.

Monsieur Roussel, je crois que vous serez le premier à prendre la parole, après quoi nous passerons à M. Brazeau ou à Mme Pham.

Invoquez-vous le Règlement, monsieur Watson?

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Oui, monsieur le président.

Je croyais qu'un certain nombre d'autres témoins seraient convoqués, à part les fonctionnaires du ministère. Pouvez-vous nous dire ce qui s'est passé? Je suppose qu'un certain nombre de personnes ont été invitées.

Le président: Oui, je crois que quatre témoins ont été invités — je peux vous donner leurs noms si vous le désirez —, mais qu'aucun d'entre eux n'a pu ou n'a souhaité comparaître aujourd'hui.

M. Jeff Watson: Leur a-t-on offert également la possibilité de témoigner par vidéoconférence?

Le président: Je crois que oui.

M. Jeff Watson: Très bien.

Je pourrais obtenir leurs noms plus tard. Pas de problème. Je demande aux fonctionnaires de m'excuser.

Le président: Très bien.

Monsieur Roussel, vous disposez de 10 minutes, s'il vous plaît.

M. Donald Roussel (sous-ministre adjoint associé intérimaire, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci, monsieur le président et membres du comité.

[Français]

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui pour discuter de trois lois que Transports Canada propose de modifier en application du projet de loi d'exécution du budget.

[Traduction]

Je suis accompagné aujourd'hui de Kash Ram, directeur général, Sécurité routière et règlements véhicules automobiles; Mme Kim Benjamin, directrice des programmes de sécurité routière, qui est là pour nous assister; et M. Michel Leclerc, le directeur de la coordination des affaires réglementaires.

[Français]

Ces propositions de modification découlent des engagements pris dans le cadre du Conseil de coopération en matière de réglementation en décembre 2011. Des 29 initiatives originales du conseil déterminées en fonction d'un plan d'action conjoint Canada—États-Unis, 11 avaient pour thème le domaine des transports.

Pour finaliser la mise en oeuvre des plans d'action visant la sécurité des véhicules automobiles, le transport des marchandises dangereuses et la sécurité ferroviaire, il fallait apporter des modifications législatives.

[Traduction]

Comme les membres du comité le savent déjà, l'objectif à long terme du Conseil de coopération en matière de réglementation est d'établir des mécanismes systémiques pour éliminer les obstacles réglementaires entre le Canada et les États-Unis.

[Français]

Les incohérences en matière de réglementation coûtent de l'argent, peu importe le côté de la frontière où l'on se trouve, car la nécessité de se conformer à deux régimes réglementaires représente une perte d'efficacité pour des économies aussi intégrées que celles du Canada et des États-Unis. Les normes sont souvent identiques, mais exprimées comme s'il s'agissait de critères différents, et les coûts de fabrication et de distribution sont refilés aux consommateurs.

[Traduction]

La synchronisation des phases d'élaboration des politiques et d'adoption de nos processus réglementaires respectifs permettra d'établir des cadres réglementaires mutuellement profitables et bénéfiques pour les deux pays, en plus de promouvoir la croissance économique, la création d'emplois et des avantages pour les consommateurs et les entreprises.

Les parties intéressées du Canada et des États-Unis qui ont été consultées au cours de l'automne 2013 ont très largement appuyé l'initiative du Conseil de coopération en matière de réglementation. Elles ont particulièrement approuvé les efforts visant à institutionnaliser la coopération et à supprimer les obstacles empêchant de procéder rapidement à une harmonisation lorsqu'un important consensus existe.

En conséquence, voici les modifications législatives qui sont proposées à la Loi sur la sécurité automobile.

[Français]

Le programme canadien de la sécurité automobile repose sur la Loi sur la sécurité automobile ainsi que sur ses règlements et normes connexes. Cette réglementation régit à elle seule la fabrication et l'importation de véhicules automobiles, de nouveaux pneus et de dispositifs conçus pour protéger les enfants et les personnes handicapées à bord d'un véhicule.

Les modifications projetées à la Loi sur la sécurité automobile soutiennent directement deux éléments du plan de travail du Conseil de coopération en matière de réglementation, sans parler des objectifs globaux de l'initiative. Ces modifications ont pour objectif d'éliminer les obstacles et d'aligner les régimes réglementaires en matière de sécurité automobile, dans la mesure du possible, entre le Canada et les États-Unis. Elles ont également pour but d'alléger le fardeau administratif et d'accroître l'efficacité tout en rehaussant la sécurité des Canadiens.

[Traduction]

Ces modifications entrent dans quatre catégories: l'élaboration de règles, l'importation, la sécurité en ce qui concerne la conformité et l'application ainsi que la collecte de renseignements.

Pour ce qui est de l'élaboration de règles, les nouvelles dispositions à cet égard facilitent une meilleure harmonisation avec les normes des États-Unis et des autres pays lorsque le gouvernement du Canada estime que c'est souhaitable. Les changements proposés permettront au régime canadien de la sécurité automobile de s'adapter de façon plus efficace à la technologie émergente.

Les changements relatifs à l'importation permettront d'importer des véhicules et du matériel lorsque la norme de sécurité des États-Unis est réputée donner les résultats requis au Canada sur le plan de la sécurité. Ils élimineront également d'autres irritants relatifs à l'importation tout en continuant à protéger la sécurité du public.

• (0850)

[Français]

Les modifications apportées aux dispositions de conformité relatives à la mise en application de la loi et des règlements permettent d'harmoniser étroitement les régimes canadien et américain tout en continuant de mieux protéger et servir les Canadiens.

[Traduction]

En permettant à Transports Canada d'obtenir et de distribuer plus facilement les renseignements relatifs à la sécurité automobile, ces changements aideront à tenir les Canadiens informés des problèmes relatifs à la sécurité automobile et permettront au gouvernement de prendre des décisions plus éclairées sur le plan de sa politique et de sa réglementation.

[Français]

Quant à la Loi sur la sécurité automobile, les modifications projetées assureront la sécurité des véhicules vendus aux Canadiens d'une manière qui tiendra compte de la nature intégrée du marché automobile nord-américain. Elles réduiront, le cas échéant, le fardeau de l'industrie en ce qui a trait à la conformité et respecteront les attentes du public à l'égard des régimes similaires en matière de surveillance de la sécurité.

Passons maintenant aux deux autres lois, soit

[Traduction]

la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992.

[Français]

Les modifications relatives à la Loi sur la sécurité ferroviaire et à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses sont identiques et visent à moderniser des dispositions législatives qui remontent au début des années 1980, soit avant l'adoption par le gouvernement canadien de la toute première politique de réglementation fédérale en 1986.

[Traduction]

Les membres du comité n'ignorent pas que la version actuelle de la politique de 1986, la directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation, exige toujours que les règlements proposés soient annoncés dans la partie I de la *Gazette du Canada*, avant d'être adoptés, même lorsque la loi habilitante reste silencieuse à ce sujet. Dans les circonstances, il est logique d'appliquer les mêmes normes que celles qui s'appliquent à la plupart des autres règlements fédéraux en ce qui concerne la publication préalable.

Merci beaucoup. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Roussel.

Madame Pham, vous disposez de 10 minutes, s'il vous plaît.

Mme Thao Pham (sous-ministre adjointe, Ponts fédéraux de Montréal, ministère des Transports): Bonjour, monsieur le président et membres du comité.

Je m'appelle Thao Pham. Je suis la sous-ministre adjointe des ponts fédéraux de Montréal, à Infrastructure Canada. Je suis accompagnée, ce matin, de Marc Brazeau, directeur général du nouveau pont pour le Saint-Laurent, à Infrastructure Canada et de Nicholas Wilkshire, avocat-conseil, à Justice Canada.

Nous vous remercions de nous avoir invités à vous donner un aperçu général de la Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent. Comme vous le savez sans doute, selon un rapport d'experts en ingénierie datant de 2010, le pont Champlain qui existe actuellement à Montréal est parvenu au terme de sa vie utile. Suite aux recommandations d'une étude de préfaisabilité, le gouvernement du Canada a annoncé, le 5 octobre 2011, qu'il remplacerait le pont existant. En décembre 2013, le gouvernement du Canada a annoncé que la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent sera accélérée et que le nouveau pont entrera en service en 2018.

Le gouvernement du Canada a aussi annoncé que le pont sera construit dans le cadre d'un partenariat public-privé. Une analyse de rentabilisation a montré qu'un partenariat public-privé permettrait aux contribuables d'en obtenir plus pour leur argent et garantirait la réalisation du projet dans les délais voulus et sans dépassement de budget.

Dans le contexte de l'accélération de la construction du nouveau pont, cette loi assurera la mise en place des autorisations nécessaires pour la mise en oeuvre de tous les aspects du pont. La Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent apportera le plus de certitude juridique possible afin d'éviter des retards attribuables à différentes interprétations juridiques ou les prix plus élevés que les soumissionnaires pourraient exiger pour tenir compte des incertitudes.

• (0855)

[Français]

En bref, l'objectif principal de la Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent consiste à fournir la certitude et les autorisations requises pour que le projet puisse être réalisé sans retard.

[Traduction]

Les principales dispositions législatives de ce projet de loi comprennent ce qui suit.

Premièrement, la loi désignera le ministre qui sera nommé par le gouverneur en conseil pour être le ministre chargé de l'administration de la loi. La loi déclarera aussi que le nouveau pont pour la rivière du Saint-Laurent est à l'avantage général du Canada et en fera, par le fait même, un ouvrage fédéral. Étant donné que le nouveau pont pour le Saint-Laurent sera un pont intraprovincial, ce projet pourrait être considéré comme un ouvrage provincial. Cette clause garantit donc que le gouvernement du Canada aura compétence sur le pont plutôt que la province de qui relèverait, autrement, un ouvrage provincial.

D'autre part, la loi autorisera le ministre responsable à conclure une entente relative au pont ou aux travaux qui s'y rapportent avec toute personne, le gouvernement du Québec ou une subdivision politique de ce gouvernement, par exemple, les municipalités du Québec. Des ententes de ce genre pourraient porter, par exemple, sur le déplacement des services publics, l'échange d'information et toute la collaboration nécessaire pour le travail préparatoire.

La loi confèrera au ministre responsable le pouvoir de fixer et de percevoir les péages sur le nouveau pont par voie de règlements. La loi confèrera au ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux le pouvoir de conclure une entente avec un tiers, en l'occurrence un partenaire privé, pour la conception, la construction et l'exploitation du pont.

Nous avons l'intention d'obtenir toutes les approbations requises pour ce projet. Néanmoins, comme nous ne savons pas encore quels seront tous les permis requis, une clause de la loi donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'exempter le projet de l'obligation d'obtenir certains permis fédéraux s'il est jugé dans l'intérêt public de le faire. En l'occurrence, cette exemption devra être accordée au cas par cas. Il s'agira donc d'une exemption ponctuelle.

Enfin, la loi exempte le projet de l'application de la Loi sur les frais d'utilisation et de la Loi sur les ponts. Encore une fois, ces exemptions visent à éviter les incertitudes juridiques et le double emploi à l'égard de la loi qui pourrait s'appliquer au nouveau pont.

Même si la Loi sur les ponts ne s'applique pas à ce projet, l'entente de partenariat public-privé contiendra des clauses très précises et très rigoureuses ainsi que des normes de rendement élevées à l'égard de la mise en service et de l'inspection du nouveau pont. En ce qui concerne la Loi sur les frais d'utilisation, étant donné les caractéristiques particulières du projet, il a été décidé que les droits de péage seraient établis par voie de règlements ministériels.

Voilà qui termine ma déclaration, monsieur le président. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Pham.

Je tiens seulement à rappeler aux témoins que l'article 309 de notre guide de procédure porte que:

Il faut tenir compte, dans l'obligation de répondre aux questions du comité, du fait que les fonctionnaires sont censés fournir des conseils confidentiels à leurs ministres. Le rôle des fonctionnaires est généralement perçu du point de vue de la mise en oeuvre et de l'exécution de la politique gouvernementale et non de la détermination de cette politique.

Sur ce, monsieur Sullivan, vous disposez de sept minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NDP): Je remercie les témoins.

Comme vous l'avez dit, les changements à la Loi sur la sécurité automobile visent à synchroniser notre politique avec celle des États-Unis. Nous avons remarqué que le rappel de GM, qui fait toujours l'objet d'une enquête aux États-Unis, n'a pas suscité d'enquête ici et qu'on n'en discute pas non plus au comité. Pouvez-vous expliquer

pourquoi notre réglementation ne le prévoit pas alors qu'une procédure pénale pourrait être engagée contre les dirigeants de GM s'il était démontré que GM aurait dû informer Transports Canada des défauts en question plus tôt qu'elle ne l'a fait?

• (0900)

M. Donald Roussel: M. Kash va répondre.

M. Kash Ram (directeur général, Sécurité routière et règlements véhicules automobiles, ministère des Transports): Monsieur le président, la ministre Raitt a comparu devant le comité plénier, mercredi dernier, et a répondu à des questions très similaires au sujet de l'approche du ministère à l'égard de General Motors du Canada. Je peux dire, en ce qui concerne General Motors du Canada, qu'elle a informé Transports Canada de la défectuosité et lui a fait parvenir l'avis de défaut en même temps que General Motors Company, la maison mère de l'entité canadienne l'a diffusé et que des mesures sont prises au Canada en même temps qu'aux États-Unis.

Merci.

M. Mike Sullivan: Quelles sont les enquêtes en cours au Canada?

M. Kash Ram: Le rappel de General Motors est en cours non seulement des deux côtés de la frontière, mais dans le monde entier. Un grand nombre de filiales de General Motors participent également à de nombreux rappels, comme le sait le public. Ces rappels consistent à avertir les propriétaires des véhicules GM qu'ils doivent aller faire réparer leurs véhicules chez les concessionnaires. La fabrication des pièces de remplacement est en cours. Les avis ont été envoyés et les automobilistes apportent leurs véhicules chez les concessionnaires pour les faire réparer.

M. Mike Sullivan: Ce dont je parle, c'est que GM avait connaissance du problème. Les États-Unis mènent cinq enquêtes distinctes et selon les allégations reçues au cours de ces enquêtes et témoignages, GM était au courant de ces défauts en 2001 et n'a rien fait avant cette année. En vertu de la législation canadienne, GM est passible de poursuites pour ne pas avoir informé les Canadiens de déficiences compromettant la sécurité.

Que faisons-nous au Canada pour procéder à une enquête?

M. Kash Ram: La ministre Raitt a témoigné à ce sujet mercredi soir dernier et a dit que General Motors du Canada Limitée relève de notre autorité, que nous avons examiné les agissements de cette société au Canada et qu'en fait, le rappel a eu lieu en même temps dans les deux pays. Dans le cas de toute société multinationale, c'est le siège social qui décide s'il y a lieu de lancer un rappel et qui en informe ses filiales en propriété exclusive ou leur ordonne de procéder au rappel dans les différents pays. Il y a, dans le monde entier, un grand nombre de filiales GM qui ont été informées par la société General Motors Company, de Detroit, des véhicules touchés, de la date du rappel et des mesures correctrices à prendre. La décision a été prise par la société mère.

M. Mike Sullivan: Je sais que la décision a été prise. Ma question ne portait pas sur la décision de lancer le rappel. Je veux savoir si, en tant qu'État souverain indépendant, le Canada peut exiger des comptes de GM...

Le président: M. Watson invoque le Règlement.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, car j'ai écouté quelques-unes des questions. Nous sommes ici pour étudier la loi de mise en oeuvre du budget. Un domaine qui s'y rapporterait serait l'incidence de certains changements sur la possibilité de déclencher un rappel ou d'autres dispositions de ce genre, mais nous sommes en train de traiter ici d'une question qui n'a rien à voir avec l'ordre du jour.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, ce que nous dit le témoin, c'est que ces changements à la réglementation visent à harmoniser nos activités avec celles des États-Unis. Si les États-Unis sont, en raison de leur réglementation, en mesure d'obliger GM à rendre compte de ses actes devant leur Sénat, devant leur Chambre du Congrès, devant leurs sous-comités, mais pas nous, je désire savoir pourquoi ce n'est pas prévu dans notre réglementation. Jusqu'ici, nous n'avons pas obtenu de réponse franche et directe quant aux raisons pour lesquelles nous ne demandons pas des comptes à GM, à part le fait que son siège social se trouve à Detroit.

M. Jeff Watson: C'est une autre question.

Le président: À ce propos, monsieur Sullivan, vous en avez eu l'occasion d'en parler mercredi soir dernier ou le soir où la ministre était là. De toute façon, poursuivons sur le sujet d'aujourd'hui.

M. Mike Sullivan: En ce qui concerne la définition d'une marque nationale de sécurité, quel effet ce changement a-t-il sur notre réglementation par rapport à celle des États-Unis et la possibilité pour les fabricants d'échapper à tout contrôle s'il n'y a pas de marque nationale de sécurité?

• (0905)

M. Kash Ram: Les fabricants établis au Canada doivent apposer une marque nationale de sécurité. Les modifications proposées changeront la nature de cette marque nationale de sécurité, une marque physique qui doit être apposée sur chaque véhicule, siège d'enfant ou pneu et cette exigence sera plus vaste, plus souple. La réglementation déterminera la nature de cette marque nationale de sécurité. C'est une exigence canadienne particulière. Le Canada est un pays qui importe la majorité des véhicules, pneus et sièges d'enfants. La marque nationale de sécurité est différente. Je ne peux pas parler de l'équivalent américain, car je ne pense pas qu'il y en ait un. Les États-Unis ont un certificat de conformité. Nous avons un certificat de conformité pour les véhicules importés. Nous avons une marque nationale de sécurité pour les produits fabriqués au Canada.

M. Mike Sullivan: Il ne s'agit donc pas de la conformité aux normes américaines?

M. Kash Ram: Non.

M. Mike Sullivan: Si un fabricant décide de ne pas apposer une marque nationale de sécurité, c'est acceptable?

M. Kash Ram: Un fabricant canadien doit apposer cette marque.

M. Mike Sullivan: Il doit le faire. Très bien.

M. Kash Ram: Oui, il doit le faire. Le fabricant canadien doit apposer la marque nationale de sécurité. Le dossier est examiné et le fabricant est autorisé à apposer la marque nationale de sécurité sur les marchandises qu'il produit au Canada. Si une entreprise ne fournit pas les preuves voulues, si elle ne dépose pas un dossier, elle ne pourra pas vendre ses produits au Canada.

M. Mike Sullivan: Ce n'est pas ce que semblent dire ces règlements, ceux qui sont modifiés, mais cela fait partie de l'ancienne réglementation.

Une chose qui n'apparaît pas dans ces règlements modifiés est la question des protecteurs latéraux sur les camions remorques. Les Canadiens et de nombreuses personnes ont demandé que soit réglementée l'utilisation de protecteurs latéraux afin de protéger les gens. Pourquoi cela ne figure-t-il pas dans les changements à la réglementation?

M. Kash Ram: S'il était justifié de rendre les protecteurs latéraux obligatoires sur les remorques tirées par des tracteurs ou sur les camions, il s'agirait d'un règlement ou d'une norme de sécurité et cela n'a donc pas sa place dans un instrument législatif.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Sullivan.

Monsieur McGuinty, pour sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Bonjour à tous. Merci d'être venus.

Monsieur le président, je tiens seulement à mentionner ici que le témoin que nous avons proposé était le ministre Lebel qui ne s'est pas présenté aujourd'hui, pour une raison que j'ignore. Pour la gouverne des Canadiens qui nous regardent, le ministre n'est pas venu ici pour justifier ces changements.

Par conséquent, je vais poser toutes les questions possibles à nos bons fonctionnaires qui, comme vous l'avez fort justement souligné, ne peuvent pas parler au nom de la classe politique. Les élus devraient être ici, monsieur le président. Le ministre devrait être ici pour justifier ces changements, mais nous allons voir ce que nous pourrions tirer des témoins. Qu'en pensez-vous?

Le président: C'est sans doute acceptable.

M. David McGuinty: Excellent.

Le président: Il faut reconnaître que le ministre Lebel a reçu un préavis très court. Je sais qu'il assiste actuellement à une réunion du Cabinet.

Continuez.

M. David McGuinty: Je comprends, mais je ne vois rien de plus important, monsieur le président, que la présence du ministre ici pour justifier ces changements.

Ces changements vont changer la façon dont nous informons les Canadiens de la réglementation touchant la sécurité ferroviaire, n'est-ce pas?

M. Donald Roussel: Oui.

M. David McGuinty: À l'heure actuelle, tout Canadien qui désire savoir, par exemple, ce qu'il en est des normes d'ingénierie pour la construction de chemins de fer, les passages à niveau, les travaux ferroviaires, la sécurité en place pour traverser les voies, les opérations non ferroviaires qui ont des répercussions sur la sécurité ferroviaire, les dossiers de sécurité et les systèmes de gestion de la sécurité... Pour le moment, la réglementation existante prévoit qu'il faut donner un préavis de 90 jours aux Canadiens — au secteur privé, au secteur public, aux ONG, à la société civile et aux syndicats — pour tout changement dans ces domaines, n'est-ce pas?

M. Donald Roussel: Il peut s'agir de 30, 60 ou 90 jours, selon la procédure de publication prévue.

M. David McGuinty: Ce ne sera plus le cas, à l'avenir, n'est-ce pas?

M. Donald Roussel: Non, c'est inexact. Cela dépend des éléments dont il s'agit.

• (0910)

M. David McGuinty: En tant que citoyen canadien, vais-je obtenir un préavis de 90 jours avant tout changement à la réglementation que l'on propose d'apporter aux systèmes de gestion de la sécurité?

M. Donald Roussel: Les systèmes de gestion de la sécurité font certainement partie des processus de réglementation.

M. David McGuinty: Qu'est-ce que cela veut dire, monsieur? Vais-je obtenir un préavis de 90 jours?

M. Donald Roussel: Oui, vous obtiendriez un préavis pour les règlements touchant les SGS.

M. David McGuinty: Quels sont les changements qui sont prévus ici?

M. Donald Roussel: Je vais céder la parole à M. Leclerc qui va vous donner quelques précisions au sujet de ce dont nous parlons.

M. David McGuinty: Très brièvement, monsieur Leclerc, car nous n'avons que des tours de sept minutes.

M. Michel Leclerc (directeur, Coordination des affaires réglementaires, ministère des Transports): Très bien.

La directive du Cabinet sur la gestion réglementaire exige déjà la publication préalable des règlements dans la *Gazette du Canada*, partie I. Cette exigence est éliminée de la loi parce que la politique du Cabinet la prévoit déjà.

Les Canadiens recevront toujours un préavis des règlements proposés si le Cabinet estime qu'ils sont particulièrement importants.

M. David McGuinty: Très bien, essayons simplement d'y voir plus clair.

Vous dites qu'il y a une directive du Cabinet qui exige déjà la publication de ces règlements, n'est-ce pas?

M. Michel Leclerc: C'est exact.

M. David McGuinty: Mais c'est le Cabinet qui décide?

M. Michel Leclerc: C'est le Cabinet qui décide.

M. David McGuinty: Donc, pour le moment, ce n'est pas discrétionnaire, n'est-ce pas?

M. Michel Leclerc: Non.

M. David McGuinty: Par conséquent, soyons parfaitement clairs et honnêtes au sujet de ce qui se passe.

À l'heure actuelle, la divulgation est obligatoire jusqu'à 90 jours avant l'adoption des règlements si bien que tout Canadien peut savoir ce qui se passe sur le plan de la sécurité ferroviaire. Vous dites maintenant que ce sera au Cabinet d'en décider?

M. Michel Leclerc: Pas entièrement.

M. David McGuinty: Pas entièrement?

M. Michel Leclerc: Non, car les autres éléments de la directive du Cabinet dont il faut tenir compte sont les consultations obligatoires qui sont consignées dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation qui accompagne chaque règlement. Avant l'adoption officielle d'un nouveau règlement, le public est largement consulté et si l'on estime qu'il s'agit d'une question très importante comme c'est le cas de certains passages à niveau...

M. David McGuinty: Qui prend la décision dans un sens ou dans l'autre?

M. Michel Leclerc: C'est le Cabinet.

M. David McGuinty: Je vois.

Précisons-le bien, monsieur le président, pour les Canadiens qui nous regardent. Une fois de plus, le Cabinet s'arroge des pouvoirs pour être certain de contrôler ce que les Canadiens veulent voir ou ne pas voir pendant une période de 30 à 90 jours avant l'adoption d'un règlement.

Passons, si possible, à la question du pont.

Madame Pham, vous nous avez fait très rapidement un bon résumé. Vous avez dit qu'il y a eu une étude de préfaisabilité. En 2011, le gouvernement a annoncé la construction d'un nouveau pont. En 2013, la construction a été accélérée. En 2018 — vous avez répété aujourd'hui ce que le ministre a répété la dernière fois qu'il a bien voulu comparaître ici — le pont sera en service. Selon le ministre Lebel, il sera prêt à entrer en service d'ici 2018.

C'est très, très difficile à croire pour les Canadiens. Nous n'avons même pas encore de partenaire du secteur privé pour ce pont, n'est-ce pas?

Mme Thao Pham: Monsieur le président, le processus d'acquisition a débuté lorsque le projet a été annoncé en décembre 2013, il y a quelques mois.

M. David McGuinty: Avons-nous actuellement un partenaire du secteur privé?

Mme Thao Pham: Nous sommes en train de choisir le partenaire privé.

M. David McGuinty: Quand aurons-nous un partenaire du secteur privé?

Mme Thao Pham: Le partenaire du secteur privé sera choisi au printemps 2015.

M. David McGuinty: Ce sera dans un an, en 2015. On nous dit que la construction du pont va coûter 3 à 5 milliards de dollars et que ce pont sera mis en service d'ici 2018, n'est-ce pas?

Mme Thao Pham: C'est exact, monsieur le président.

Nous voulons aussi faire en sorte que tous les éléments d'intégrité soient inclus dans le processus d'acquisition. Comme chacun sait, il s'agit d'un projet de l'ordre de 3 à 5 milliards de dollars et c'est pourquoi nous voulons être certains que les soumissionnaires et le processus d'acquisition tiennent compte de tous les éléments du cadre d'intégrité. Par conséquent...

M. David McGuinty: Comme c'est votre obligation.

J'ai de la sympathie pour vous, madame Pham, parce qu'en 2006, quand le gouvernement est arrivé au pouvoir, tous les documents d'information qui ont été transférés au Bureau du premier ministre, au Bureau du Conseil privé et chaque secteur de l'industrie signalaient que le pont posait un grave problème. D'ailleurs, en 2011, le gouvernement a reçu une note d'information secrète disant que le pont était en mauvais état et exigeait des gros travaux de renforcement et d'autres réparations pour éviter de compromettre la sécurité du public.

Vous nous dites que vous allez construire en trois ans un pont de 3 à 5 milliards de dollars lorsqu'un partenaire du secteur privé aura été choisi. Pouvez-vous nous dire si vous avez effectué une analyse ou un examen des effets distributifs? Autrement dit, une fois que le gouvernement aura imposé un péage sur ce pont, qui est le pont le plus achalandé du Canada et l'un des plus importants pour notre économie, quels effets cela aura-t-il? Quelle analyse avez-vous faite pour évaluer les effets sur les autres ponts, sur le transport en commun et sur les autres voies publiques dans la région de Montréal?

• (0915)

Mme Thao Pham: Monsieur le président, la réponse à cette question est que nous avons fait une analyse préliminaire qui faisait partie de l'analyse de rentabilisation et qui a montré qu'un détournement d'une partie de la circulation pourrait avoir lieu, mais comme nos données sont encore incomplètes, nous sommes en train d'obtenir des renseignements supplémentaires. Nous avons des postes de comptage sur le pont pour être sûrs de pouvoir prédire les détournements du trafic le plus exactement possible.

M. David McGuinty: Madame Pham, j'ai posé cette question au ministre. Il a refusé de me donner une analyse. Merci infiniment.

Le président: Monsieur McGuinty, votre temps est écoulé.

M. David McGuinty: Nous reviendrons sur cette question, monsieur le président, j'espère.

Le président: Monsieur Watson, vous disposez de sept minutes.

M. Jeff Watson: Je remercie les fonctionnaires de comparaître aujourd'hui pour notre étude des clauses de la loi d'exécution du budget, le projet de loi C-31, qui s'appliquent à des questions importantes pour notre comité, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Le Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation est une initiative découlant de l'entente Par-delà la frontière conclue entre notre premier ministre et le président Obama en 2011. Bien entendu, le but de ce conseil de qui relèvent, je crois, 29 initiatives différentes de coopération sur le plan de la réglementation, est d'inciter non seulement le gouvernement, mais aussi les entreprises et les autres parties intéressées à trouver des moyens d'améliorer l'harmonisation pour les questions à caractère largement administratif et parfois réglementaire de façon à améliorer la coopération économique et la compétitivité sans sacrifier la sécurité. Le public doit comprendre, je pense, qu'il s'agit aussi d'un objectif important.

Du point de vue de l'industrie — car je viens du secteur automobile; j'ai travaillé dans la chaîne de montage de Chrysler avant d'être élu au Parlement — je crois que le Canada représente environ 9 % du marché automobile nord-américain. Les différences sur le plan de la réglementation ou les normes uniques, que ce soit sur le plan des économies de carburant ou dans d'autres domaines, forcent les entreprises à voir si elles peuvent offrir des produits dans un marché, si elles pourront ou non absorber le coût des changements dans différents segments du marché nord-américain ou si elles disposeront ou non de la totalité du marché nord-américain pour absorber le coût des améliorations que la réglementation les oblige à apporter dans leur production.

Premièrement, en ce qui concerne le gouvernement, pourquoi devrions-nous nous soucier de l'harmonisation des normes de sécurité? Deuxièmement, s'agit-il seulement d'harmoniser nos normes avec celles des États-Unis ou y a-t-il des cas où ce sont les États-Unis qui devraient harmoniser leurs normes avec les

nôtres? Troisièmement, les États-Unis envisagent-ils d'apporter des changements similaires à leur réglementation pour assouplir leur système, dans le même but que nous?

M. Donald Roussel: Monsieur le président, je vais parler dans les grandes lignes de l'harmonisation des règles et des défis à relever.

Dans tous les domaines — pas seulement le transport des marchandises dangereuses par rail; mais aussi le transport par bateau et par avion — nous essayons d'avoir les normes les plus élevées possible. Dans les domaines de la marine et de l'aviation, nous traitons avec des organismes internationaux soit l'Organisation maritime internationale et l'OACI qui se trouve à Montréal. Avec ces organismes, nous avons la possibilité d'élaborer des normes internationales qui sont adoptées dans de nombreux pays. L'OMI compte 169 membres.

En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses et les chemins de fer, nous sommes dans le contexte de normes nord-américaines, ce qui exige beaucoup de dialogue, surtout avec les États-Unis. Nous essayons continuellement d'influencer les organismes de réglementation américains, mais n'oubliez pas que nous traitons avec un géant et que nous avons besoin de beaucoup d'appui au niveau le plus élevé. Le CCR fait ce travail pour nous.

Le travail que nous faisons avec nos homologues des deux côtés de la frontière sur le plan de l'harmonisation nous aide à niveler nos exigences et à tenir compte des pratiques exemplaires en place des deux côtés de la frontière. Cela a été assez bénéfique jusqu'ici et nous continuerons dans cette voie.

• (0920)

M. Jeff Watson: Pour ce qui est des wagons DOT-111 problématiques, la ministre a émis une directive en vertu des pouvoirs que lui confère la loi — ou je devrais dire plutôt qu'une directive a été émise en vertu des pouvoirs que prévoit actuellement la loi. Néanmoins, ce n'est pas quelque chose qui serait exempté de la publication dans la partie I de la *Gazette du Canada*, n'est-ce pas? Prenons la mise hors service progressive des wagons DOT-111, particulièrement des 5 000 wagons-citernes qui ne sont pas suffisamment sécuritaires pour le transport des marchandises dangereuses; lorsqu'il s'agira de prendre un règlement permanent à cet égard, il ne sera pas exempté de la publication dans la partie I de la *Gazette du Canada*. C'est une question qui serait... Ce n'est pas un changement mineur, si vous voulez.

C'est exact, monsieur Roussel?

M. Donald Roussel: Oui, c'est exact lorsqu'il est question d'importants changements à la réglementation qui ont d'importantes conséquences sur le plan financier, mais aussi sur les opérations et la sécurité du régime. Le genre de modification que nous proposons a parfois un caractère administratif ou est largement approuvé par l'industrie, les parties prenantes et les fonctionnaires, monsieur le président. Nous n'envisageons pas que la souplesse recherchée ici s'applique à quelque chose de très important.

M. Jeff Watson: Pour prendre un exemple concret, vous avez laissé entendre que ce régime de publication préalable a été appliqué dans d'autres domaines que le transport des marchandises dangereuses, par exemple. Avez-vous d'autres exemples où cette directive a permis de distinguer les questions mineures de celles qui ne le sont pas? Avez-vous des exemples de cas, en dehors du transport des marchandises dangereuses, où cette directive a servi à faire la distinction entre les changements mineurs et majeurs?

M. Donald Roussel: Oui. Par exemple, à la Chambre, nous avons le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Nous recevons des demandes importantes de ce comité. Il nous demande de corriger la version anglaise ou française ou de revenir à l'intention initiale de la politique. Un grand nombre de ces règlements ont déjà été adoptés par la Chambre. Il s'agit d'y apporter les modifications requises le plus rapidement possible.

M. Jeff Watson: Au lieu de prendre six mois pour corriger le texte français, pour mieux l'harmoniser avec l'anglais ou vice versa, l'application de cette directive permettra maintenant d'accélérer les choses en sautant la phase de publication dans la partie I de la *Gazette du Canada* et en passant directement à la partie II de la *Gazette du Canada*.

M. Donald Roussel: Oui, et pour d'autres éléments plus importants relatifs à des situations d'urgence auxquels nous voulons apporter des correctifs rapidement, nous avons une marge de manoeuvre et les injonctions ministérielles, bien sûr, mais parfois nous devons corriger des éléments relatifs aux règlements proprement dits. D'importantes consultations ont lieu avec le promoteur, mais nous voulons agir le plus rapidement possible. Voilà ce qui est en jeu ici.

Le président: Merci, monsieur Roussel.

Monsieur Braid, pour sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Je remercie les représentants du ministère de leur présence ici aujourd'hui.

J'ai quelques questions à poser à votre équipe au sujet du pont Champlain.

Madame Pham, faites-vous partie d'une équipe spécialement chargée de ce dossier?

Mme Thao Pham: Une équipe intégrée est spécialement chargée de travailler sur ce dossier. Cette équipe est composée de spécialistes de Transports Canada possédant une bonne expérience des ponts. Nous avons aussi des experts de PPP Canada spécialistes du marché et possédant une expérience des PPP. Nous avons des collègues de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada qui font également partie de l'équipe. Ils apportent leur expérience et leur expertise à l'égard du processus d'acquisition pour que nous soyons sûrs d'avoir pour ce projet un processus équitable, ouvert et transparent. Nous avons aussi une équipe de conseillers juridiques de Justice Canada.

L'équipe a été constituée en janvier. Nous travaillons à plein temps à ce projet.

• (0925)

M. Peter Braid: Seriez-vous d'accord pour dire que l'équipe dispose de tous les représentants ministériels requis, de toutes les ressources nécessaires pour réaliser ce projet?

Mme Thao Pham: L'équipe a été constituée au cours des deux derniers mois. En fait, nous travaillons très bien ensemble. Nous avons déjà franchi de nombreuses étapes. La première fait partie du processus d'acquisition. Ce processus commence par la demande de qualification. C'est la première étape importante pour la sélection de l'adjudicataire. Elle a été franchie. Nous avons reçu des soumissions d'entrepreneurs en construction étrangers et canadiens. Nous sommes en train d'évaluer ces soumissions. La prochaine étape consistera à préparer la demande de propositions que nous lancerons au cours de l'été.

Il est extrêmement utile, je pense, d'avoir une équipe réunissant quatre ministères qui travaille à plein temps à ce projet pour faire avancer les choses et respecter les délais.

M. Peter Braid: Je vous remercie de cette mise à jour sur l'état d'avancement du projet.

Il est regrettable qu'on semble manquer d'optimisme de l'autre côté de la table à l'égard de la progression de cet ouvrage.

Si j'ai bien compris, le pont Champlain devait être achevé en 2021. Notre gouvernement a avancé la date de 2021 à 2018. Comment avons-nous réussi à réduire le délai?

Mme Thao Pham: Pour commencer, nous avons consacré du temps à la planification. Nous avons travaillé en collaboration très étroite avec nos principaux consultants dans le domaine de l'ingénierie ainsi que les juristes. Pour ce qui est de réduire le délai, nous avons passé beaucoup de temps à planifier les prochaines étapes. Par conséquent, nous sommes maintenant en train de réaliser ces étapes. Bien entendu, le délai est raccourci, mais nos partenaires PPP, de même que les experts de PPP Canada, ont estimé que le délai que nous nous sommes fixé est très rapide et ambitieux, mais réalisable.

M. Peter Braid: Madame Pham, vous avez mentionné la dimension PPP et je voudrais également poser une question à ce sujet.

Pourquoi la formule PPP a-t-elle été choisie pour cette acquisition et quels en sont les avantages?

Mme Thao Pham: Monsieur le président, nous avons fait une évaluation comparant la méthode traditionnelle et la méthodologie PPP. Il ressort des études et des analyses qu'un partenariat public-privé serait plus avantageux pour les contribuables canadiens. Nous nous attendons à réduire nos coûts d'environ 5 % ce qui représente, je pense, 18 % des coûts du projet.

Le premier avantage du PPP est qu'étant donné que le partenaire privé conclura une entente contractuelle avec le gouvernement, il sera soumis à des clauses et conditions très strictes et rigoureuses pour respecter le délai fixé ainsi que le budget. Autrement, le partenaire privé s'expose à des pénalités. Par conséquent, cela l'incite à respecter les délais.

D'autre part, pour un ouvrage de cette envergure, le PPP nous permet aussi de nous assurer qu'à la fin de la période de concession et pendant toute cette période, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure répondront à des normes élevées; autrement, il y aura des pénalités. Le gouvernement du Canada peut également cesser ses paiements. Par conséquent, il est certainement avantageux d'avoir un partenaire privé pour construire, entretenir et exploiter une infrastructure de cette envergure pour s'assurer qu'à la fin de la période contractuelle, elle sera restituée au gouvernement en excellent état.

M. Peter Braid: Merci.

Le projet de loi C-31 part du principe que le nouveau pont sera « dans l'intérêt général du Canada ».

Pourriez-vous expliquer cette expression et pourquoi ce pont est dans l'intérêt général du Canada?

• (0930)

Mme Thao Pham: Monsieur le président, le pont Champlain, le nouveau pont pour le Saint-Laurent, représente le seul cas, au Canada, où le gouvernement fédéral est propriétaire d'un pont situé dans une province, d'un pont intraprovincial. Étant donné que normalement, une infrastructure de ce genre appartiendrait au gouvernement provincial, nous voulons que le pont soit placé sous notre autorité et notre contrôle afin de pouvoir le construire et accélérer les travaux sans aucun retard étant donné que nous voulons qu'il entre en service en 2018.

M. Peter Braid: Vous avez mentionné aussi dans votre déclaration que les diverses dispositions de la loi assureront une « certitude juridique ».

Pourriez-vous être plus précise? Pourriez-vous peut-être nous donner un exemple d'incertitude juridique qui sera évitée?

Mme Thao Pham: Certainement. Je vais vous donner une explication générale et je demanderai ensuite à mes collègues Marc Brazeau et Nicholas Wilkshire de compléter ma réponse.

Le premier exemple est que, normalement, les ministres ont le pouvoir de conclure des ententes dans le domaine de leur ressort. Dans ce cas-ci, nous avons inclus des dispositions pour garantir que le ministre responsable du pont a, sans aucun doute, le pouvoir de conclure des accords avec diverses parties telles que la province, les municipalités et d'autres organismes afin que nous ayons toutes les ententes en place pour préparer tout le travail nécessaire pour la construction du pont. Comme je l'ai dit, cela fournit une certitude.

Il y a aussi d'autres exemples concernant le pouvoir du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux d'octroyer des contrats. Étant donné que ce ministre a ce pouvoir en vertu de la Loi sur le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, mais que le projet en question est la construction d'un pont, on pourrait considérer que cela ne constitue pas un ouvrage public comme tel en vertu de l'autre loi.

Tels sont les domaines dans lesquels ce projet de loi clarifiera les choses.

Marc.

Le président: Monsieur Braid, votre temps est écoulé, mais avez-vous une observation à formuler, monsieur Wilkshire?

M. Nicholas Wilkshire (conseiller juridique, ministère des Transports): J'ajouterais seulement qu'étant donné qu'il y a deux ministères en cause, cela clarifierait toute incertitude à l'égard du ministre compétent. Le ministre de l'infrastructure, qui est le ministre désigné, serait le ministre compétent pour pratiquement tous les aspects de la loi, sauf pour l'entente PPP qui sera du ressort du ministre des Travaux publics.

Le président: Merci.

Madame Morin, vous disposez de cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Merci, monsieur le président.

Ce qui m'intéresse particulièrement, c'est la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Monsieur Roussel, à l'heure actuelle, le paragraphe 50(1) de la Loi sur la sécurité ferroviaire prévoit un délai d'au moins 90 jours avant d'envisager l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement. Je précise, à l'intention des citoyens de ma circonscription, que les règlements

concernent les normes applicables à la construction d'installations ferroviaires, les franchises routières, les exemptions pour travaux ferroviaires, la sûreté, la sécurité, les franchissements, les activités autres que ferroviaires pouvant compromettre la sécurité ferroviaire, la garde et la conservation des renseignements, ainsi que les systèmes de gestion de la sécurité.

Le projet de loi d'exécution du budget vise à retirer ce délai de 90 jours du paragraphe 50(1). Je dirai au passage qu'il est assez étrange qu'une telle disposition se retrouve dans un projet de loi d'exécution du budget.

Tout à l'heure, mon collègue libéral a réussi à vous faire dire que la loi donnait plus de pouvoir discrétionnaire au ministre. Vous avez dit que c'était par mesure d'urgence, un peu comme ce fut le cas lors de la tragédie de Lac-Mégantic. Or actuellement, le ministre des Transports a le pouvoir d'imposer des mesures d'urgence en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de prendre des mesures de protection en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Qu'est-ce que cela va changer? Pourquoi faut-il donner encore plus de pouvoir discrétionnaire à un ministre alors qu'il existe déjà des dispositions lui permettant d'appliquer des mesures d'urgence?

• (0935)

M. Donald Roussel: Merci, madame la députée.

Dans ces éléments, il est clairement fait mention des éléments liés aux

[Traduction]

directives du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation.

[Français]

Il y aura des publications officielles. Il est question ici d'amendements mineurs. Nous l'avons expliqué.

Mme Isabelle Morin: Est-il indiqué quelque part que ce sont des amendements mineurs? Dans le projet de loi d'exécution du budget, rien ne dit qu'il s'agit de changements mineurs. Est-ce encore une fois au ministre de décider ce qui est mineur ou non?

M. Donald Roussel: À la suite de consultations avec l'industrie et les principales parties intéressées, il peut y avoir déjà consensus sur des éléments mineurs.

Mme Isabelle Morin: Cependant, c'est au ministre de juger s'il y a consensus ou non. Rien ne va l'obliger à cela.

M. Donald Roussel: Il y a quand même un processus à l'interne afin de voir s'il y a vraiment un consensus et de connaître le niveau de risque que nous prenons en publiant...

Mme Isabelle Morin: Comment les citoyens peuvent-ils savoir s'il y a consensus interne?

M. Donald Roussel: À l'interne, nous avons un processus de consultation avec l'industrie et les citoyens. Nous travaillons avec la Fédération canadienne des municipalités.

Mme Isabelle Morin: En quoi consiste cette consultation citoyenne? Vous dites que vous avez mis en place un processus de consultation des citoyens. Si des concitoyens de ma circonscription désirent participer à ce processus, qu'est-ce que cela représente?

M. Donald Roussel: Nous avons plusieurs partenaires, comme la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada. Dans le cas des modifications qui nous sont présentées ou des actions que nous voulons faire, nous travaillons en général avec tous ces individus.

Mme Isabelle Morin: Présentement, toute personne intéressée à faire part d'une observation à la ministre des Transports peut le faire. À la suite des changements apportés, cette mesure va-t-elle encore exister?

M. Donald Roussel: Tous les citoyens peuvent écrire à la ministre. Ils le font tous les jours, d'ailleurs.

Mme Isabelle Morin: Oui, mais ils ne le feront plus en réaction à quelque chose qui aura été publié dans la *Gazette du Canada*. On enlève ce droit aux citoyens.

M. Donald Roussel: On n'enlève pas un droit aux citoyens, puisqu'ils pourront toujours écrire et indiquer qu'ils ne sont pas d'accord.

Mme Isabelle Morin: Présentement, on doit publier un projet de règlement dans la *Gazette du Canada* au moins 90 jours avant la date envisagée pour l'entrée en vigueur du règlement. Cela donne donc un avis suffisant pour que le citoyen puisse réagir au projet. Il n'y aura plus cette période de 90 jours; ce sera publié directement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, n'est-ce pas?

M. Donald Roussel: M. Leclerc vous donnera plus de détails.

M. Michel Leclerc: En réponse à votre question, je dois dire que le processus réglementaire prévoit la publication du projet de règlement. Ce n'est qu'en cas exceptionnel que les règlements sont exemptés de la prépublication.

Mme Isabelle Morin: Est-ce la ministre qui décide de ce qui constitue un cas exceptionnel?

M. Michel Leclerc: C'est décidé conformément aux critères établis par le Cabinet.

Mme Isabelle Morin: C'est par le Cabinet. D'accord.

M. Michel Leclerc: J'aimerais ajouter une chose. Ces modifications sont apportées dans le contexte des nouvelles ententes de collaboration réglementaire entre le Canada et les États-Unis. Le régime qui existe présentement est le suivant: aux États-Unis, on consulte les intervenants, puis on passe un règlement; du côté du Canada, on consulte les intervenants, on passe un règlement, puis ces règlements ne sont pas...

Mme Isabelle Morin: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Leclerc, mais je n'ai pas beaucoup de temps.

S'il y a une harmonisation avec les États-Unis, pourquoi le Canada n'a-t-il pas décidé d'adopter le règlement sur le système de freinage automatique? Des témoins nous ont dit qu'il était obligatoire, aux États-Unis, que les voies ferrées contournent les villes et de prendre les chemins les plus sécuritaires. Pourquoi le Canada n'a-t-il pas adopté de tels règlements à cet égard, s'il y a un processus d'harmonisation avec nos voisins du Sud? D'autres lois et d'autres règlements ont été adoptés au Sud, mais on n'a pas décidé de les adopter ici. Pourquoi? Y a-t-il deux poids, deux mesures? On adopte ce qui fait plaisir au Canada, et ce qui ne fait pas plaisir à notre ministre, on ne l'adopte pas?

M. Michel Leclerc: C'est parce que le Canada et les États-Unis, en vertu des nouvelles ententes prévues, vont travailler sur des sujets très précis qui sont avantageux pour les intervenants et les consommateurs canadiens...

Mme Isabelle Morin: Le système de freinage automatique peut-il être...

[Traduction]

Le président: Désolé, madame Morin, mais votre temps est écoulé.

Vous pouvez terminer votre réponse, monsieur Leclerc.

[Français]

M. Michel Leclerc: J'allais dire que les projets de règlement sur lesquels les deux pays vont travailler vont porter particulièrement sur des initiatives qui ont une très forte chance de produire des résultats positifs sur le plan de l'économie, de la sécurité et de la sûreté.

[Traduction]

Le président: Merci.

C'est au tour de M. Komarnicki.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci, monsieur le président, de me donner la parole.

Je remercie les témoins de nous éclairer sur certains aspects de la loi.

J'ai pris note du problème concernant la période de préavis de 90 jours maximum. Vous avez dit, je crois, que le Cabinet peut appliquer les changements proposés à sa discrétion, mais seulement dans des circonstances jugées très importantes. Il y a donc certaines conditions préalables.

Avant qu'une mesure ne soit soumise au Cabinet, y a-t-il une procédure en place pour permettre de consulter les diverses parties intéressées ainsi que des processus au sein des différents ministères pour examiner les diverses options avant de présenter le dossier au Cabinet avec des recommandations, ou que faudrait-il faire ou ne pas faire?

• (0940)

M. Michel Leclerc: Dans le cadre du processus de réglementation fédéral, lorsque les ministères sont prêts à prendre un règlement, ils procèdent à ce qu'on appelle un triage de la proposition. Au cours de cette évaluation, ils examinent les répercussions environnementales, économiques et sociales. Cela permet au ministère de voir, à partir des critères préétablis, dans quelle mesure il y a lieu de faire une analyse coûts-avantages. Par exemple, cela met en lumière les principaux domaines de risques.

Cette évaluation établit également le niveau d'importance du règlement. Si vous avez un règlement qui aura de très faibles répercussions, et pour reprendre l'exemple que nous avons déjà entendu, si le Comité permanent d'examen de la réglementation, par exemple, constate un désaccord entre l'anglais et le français, pour ce genre de modification, sa publication préalable pendant 90 jours présente peu d'intérêt étant donné qu'il s'agit seulement d'une correction. Par contre, nous avons mentionné l'exemple des wagons DOT-111; en pareil cas, ce serait sans aucun doute un règlement important exigeant une publication préalable.

La durée de la publication préalable en vertu de la directive du Cabinet dépendra de l'importance du projet de règlement. En réalité, le Cabinet pourrait décider de le publier pendant plus de 90 jours. Il pourrait vouloir le faire pendant six mois afin que les gens puissent s'informer comme il faut.

Tous les règlements ne sont pas égaux. Bon nombre d'entre eux ont un caractère purement administratif. Les gens n'y porteraient même pas attention dans la partie I de la *Gazette du Canada*, mais le processus de réglementation prévoit des critères pour prendre ce genre de décisions.

M. Ed Komarnicki: En réalité, il existe deux cas de figure. Il y a, d'une part, les changements plutôt administratifs et superficiels qui vont de soi, sur lesquels tout le monde s'entend et pour lesquels il n'y a pas lieu de suivre tout ce processus. À l'opposé, une situation peut causer un problème de sécurité, présenter un caractère urgent selon plusieurs sources indépendantes qui recommandent au Cabinet d'apporter des modifications parce que c'est important, parce que la sécurité est en jeu et que cela a un impact, non seulement sur la sécurité du public, mais aussi sur certaines situations d'urgence.

M. Michel Leclerc: C'est exact.

Monsieur le président, si on fait abstraction de cette disposition, un détail qu'on oublie, c'est que la ministre des Transports, par exemple, peut recommander deux choses au gouverneur en conseil. Elle peut recommander qu'un règlement ne fasse pas l'objet d'une publication préalable, mais elle peut aussi recommander qu'un avis soit publié. Si elle juge la mesure importante du point de vue de la sécurité ou pour toute autre raison, elle a la possibilité de faire cette recommandation, mais en fin de compte, c'est au Cabinet qu'il revient de décider s'il y a lieu de faire la publication préalable. Plus c'est important, plus la publication est probable.

Je voulais seulement ajouter autre chose, monsieur le président. La majorité des lois fédérales habilitantes n'ont pas de disposition prévoyant une publication préalable obligatoire. La publication préalable a quand même lieu lorsque les circonstances le justifient.

M. Ed Komarnicki: J'ai l'impression que s'il n'y a pas de publication préalable, cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu d'importantes consultations. Je suppose qu'avant qu'un changement ne parvienne à l'étape du Cabinet, le nécessaire a été fait pour communiquer avec les parties prenantes, les personnes qui interviennent directement dans le dossier et dans une certaine mesure, je suppose, pour connaître la réaction du grand public afin d'appuyer la recommandation qui est faite ou montrer que certaines conditions sont remplies. C'est bien cela?

● (0945)

M. Michel Leclerc: En effet.

Il y a les comités de consultation permanents, des deux côtés de la frontière, où nous sommes souvent confrontés aux mêmes questions. Le ministère publie parfois des avis dans les journaux, parfois dans la partie I de la *Gazette du Canada*, pour annoncer qu'il lance un processus pour étudier la réglementation. Il doit y avoir des consultations officielles. Il faut qu'elles soient documentées. Les analystes de notre Secrétariat du Conseil du Trésor sont très stricts lorsqu'ils examinent les documents que nous leur envoyons pour qu'ils soient approuvés par le gouverneur en conseil.

Il est très important que les ministres comprennent quel est le pour et le contre de chaque initiative de réglementation. Ils veulent savoir qui est pour et qui est contre. Nous ne réussirions pas à faire adopter un règlement par le gouverneur en conseil si nous ne nous soumettions pas d'abord à toutes ces exigences. Le processus de réglementation est très rigoureux.

M. Ed Komarnicki: Merci.

Le président: Votre temps est épuisé, monsieur Komarnicki.

Nous passons à M. Dubé, pour cinq minutes.

[Français]

M. Matthew Dubé (Chambly—Borduas, NPD): Merci, monsieur le président.

Je veux parler du pont Champlain, bien sûr, étant donné que ma circonscription longe l'autoroute 10. Il s'agit de l'une des artères principales. Compte tenu de l'accroissement de la population et de l'étalement urbain dans la grande région de Montréal, les problèmes de circulation ne vont pas diminuer au cours des prochaines années. C'est un problème sérieux sur lequel il faut se pencher.

On a dit que les députés de l'opposition faisaient preuve d'un manque d'optimisme. Or ce dernier provient malheureusement des gens, de la population. En effet, le ministre Lebel et le gouvernement fédéral arrivent chez eux et veulent leur imposer un projet au sujet duquel ils sentent qu'on ne les consulte pas adéquatement. On peut penser ici aux élus municipaux, au gouvernement du Québec et au milieu des affaires.

Pour ce qui est de la consultation auprès du gouvernement du Québec, aussi bien pour le nouveau que pour le précédent, la situation ne semble pas s'être améliorée. Elle est très difficile, apparemment. Une étude publiée la semaine dernière parlait des répercussions sur la circulation dans la région, sur les autres ponts, qui ne relèvent pas tous du fédéral. On parle de conséquences assez sérieuses, à plus forte raison si on tient compte des facteurs que j'ai mentionnés plus tôt. Je pense ici à la croissance de la population chez nous, dans le bassin de Chambly, notamment.

Ce rapport est assez concret; il fait état de vrais chiffres. En réponse à une question de l'un de mes collègues, vous avez dit en être encore aux résultats préliminaires, en quelque sorte.

Avez-vous pris connaissance de ce rapport du gouvernement du Québec? Le cas échéant, avez-vous discuté avec les gens concernés de la façon de mieux gérer la situation à l'échelle régionale?

Les enjeux relatifs au pont ne devraient pas être traités en vase clos, mais plutôt selon une dynamique régionale. Or cette dernière ne semble malheureusement pas être prise en considération à l'heure actuelle.

Mme Thao Pham: En fait, il y a deux parties à votre question.

En ce qui a trait à la première, j'aimerais préciser qu'il y a eu à ce jour 200 rencontres et réunions avec divers partenaires, notamment des représentants du gouvernement du Québec, les municipalités, les Villes de Brossard, Longueuil et Montréal, de même qu'avec des partenaires privés comme les chambres de commerce. Nous continuons à tenir ces réunions chaque semaine. En ce qui concerne le gouvernement du Québec, nous avons tenu près d'une centaine de réunions au cours desquelles nos collègues du ministère des Transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport et la Société québécoise des infrastructures étaient présents. Il y a donc eu un échange d'information depuis le début, et nous allons poursuivre en ce sens.

En ce qui a trait à votre question sur l'étude qui a été publiée dans les journaux cette semaine, nous n'avons jamais eu connaissance du fait qu'un rapport officiel avait été émis par le ministère des Transports du Québec à ce sujet. Par contre, je peux vous assurer que nous travaillons étroitement avec le ministère des Transports du Québec et l'Agence métropolitaine de transport pour ce qui est de l'échange de données relatives aux projections.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, selon des données qui existaient à ce moment-là, on estimait que la circulation sur le pont Champlain variait entre 40 000 et 60 000 véhicules par jour. Par contre, il ne s'agissait pas de données précises. Ce que nous avons fait était basé sur ces données. Nous avons installé des compteurs, des stations, pour vraiment évaluer le niveau actuel de circulation sur le pont. Ça nous permet de raffiner les projections sur la circulation régionale avec nos partenaires...

• (0950)

M. Matthew Dubé: Excusez-moi de vous interrompre, mais mon temps de parole est limité.

C'est bien beau d'évaluer la circulation actuelle sur le pont Champlain, cependant il s'agit ici avant tout de comprendre les répercussions régionales. Voilà ce qui préoccupe les gens. Certains de mes concitoyens travaillent à Montréal. Si le fédéral arrive chez nous et chambarde toute la dynamique régionale, compte tenu de l'effet sur les autres ponts, ça va créer un grave problème de circulation.

En plus d'évaluer la circulation sur le pont Champlain, avez-vous l'intention de déterminer à quel point l'imposition d'un péage va avoir des répercussions sur les autres ponts, qui ne sont pas nécessairement sous votre autorité? Est-ce que ça va faire partie des discussions?

Par ailleurs, j'entends beaucoup parler des rencontres qui ont eu lieu. À ce sujet, je crois ce que vous nous dites, bien sûr, mais s'il y a eu autant de rencontres, comment expliquez-vous l'insatisfaction qui semble régner chez les intervenants? En effet, ni le milieu des affaires ni les élus ne semblent satisfaits de l'ouverture de votre ministère, malheureusement.

Mme Thao Pham: Pour ce qui est des projections en matière de circulation, nous en sommes à recueillir des données plus précises sur le pont Champlain, mais nous allons aussi nous pencher sur la planification régionale avec tous nos partenaires.

Au sujet de la collaboration avec les intervenants, je peux vous faire part de faits comme le nombre de rencontres que nous avons tenues et la façon dont la situation progresse lors de ces discussions. Nous avons également plusieurs ententes avec les villes et la province. De ce côté, les choses progressent. Nous avons également tenu des journées portes ouvertes sur l'évaluation environnementale, il y a environ un an et demi, ce qui a permis aux citoyens de prendre connaissance de l'avancement du projet. De plus, notre site Internet contient beaucoup d'information. Plusieurs présentations publiques ont eu lieu.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Young, pour cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci beaucoup d'être venus ici aujourd'hui.

Pour la gouverne du grand public, sans vouloir trop insister, on semble avoir certains doutes à cause des questions qui ont été soulevées plus tôt à propos de tout ce changement dans le processus

de réglementation et de la coopération en matière de réglementation. Le Canadien moyen devrait-il craindre que ces changements aient des conséquences négatives quelconques pour la sécurité des Canadiens?

M. Donald Roussel: Monsieur le président, je vais demander à M. Kash, du secteur des véhicules automobiles et M. Leclerc, du secteur du TMD et du transport ferroviaire, de répondre brièvement à cette question.

M. Kash Ram: Le Conseil de coopération en matière de réglementation a été constitué par les deux chefs d'État, M. Harper et M. Obama, comme vous le savez, au début de 2011. Il a produit beaucoup de résultats bénéfiques. Ils ont été mentionnés dans le budget de 2014, surtout en ce qui concerne l'harmonisation des normes automobiles entre le Canada et les États-Unis. C'est une bonne validation, je pense, du travail que nous avons réalisé de concert avec nos collègues des États-Unis.

L'idée est de travailler à des projets communs lorsque c'est logique, lorsque nos intentions sont les mêmes, pour élaborer ensemble de nouvelles normes et les mettre en pratique. Dans d'autres domaines, lorsqu'une des parties voit chez l'autre une disposition dont elle aimerait s'inspirer, elle peut essayer, unilatéralement, de faire la même chose.

Un bon exemple est celui des systèmes d'immobilisation en cas de vol d'automobile, une norme qui existe au Canada depuis 2007. Les États-Unis ont examiné notre norme, ont estimé qu'il était souhaitable de nous imiter et, il y a un an environ, ils ont proposé un règlement pour harmoniser leur norme avec la norme canadienne. Ils ont également manifesté un intérêt pour la norme canadienne relative à la barre anti-encastrement située à l'arrière des remorques de véhicules routiers. Ils se sont montrés très intéressés à examiner nos dispositions pour suivre peut-être notre exemple. Ils ont mentionné également quelques autres domaines.

Je dirais qu'il n'y a pas de répercussions sur la sécurité. Chaque pays a, dans le cadre du CCR, le pouvoir de décider ou non d'harmoniser ses normes, comme le premier ministre et le président l'ont annoncé il y a quelques années. Néanmoins, dans les domaines où il a des exigences qui lui sont propres, chaque pays continuera d'établir des normes répondant à ses besoins nationaux.

Mme Wai Young: Par conséquent, en tant qu'expert, vous dites qu'à votre avis, les normes de sécurité s'améliorent; les choses deviennent plus sécuritaires et voilà pourquoi nous apportons ces changements à la réglementation, pour améliorer la sécurité et assurer une meilleure coopération.

• (0955)

M. Kash Ram: Oui, c'est très bien résumé.

Mme Wai Young: Avez-vous vu des cas où l'harmonisation ou la coopération ont réduit la sécurité?

M. Kash Ram: Je n'en ai jamais vu. En réalité, les attentes du public continuent d'augmenter. Le public désire avoir des véhicules plus sûrs, des sièges pour enfants, des pneus plus sûrs, etc.

Par exemple, ces dernières années, le nombre de morts sur les routes canadiennes a été d'environ 2 000 par année. C'est beaucoup et nous aimerions réduire ce chiffre, mais il y a 40 ans, il était trois fois plus élevé alors que la population du Canada était deux fois moins importante qu'aujourd'hui. Le principal facteur est que les automobiles sont plus sûres. Elles doivent répondre à de plus en plus de normes. Oui, il est plus difficile de construire des automobiles. C'est un défi pour les fabricants d'automobiles, mais ce qu'ils veulent d'abord et avant tout c'est l'harmonisation, la simplification de leur vie, pour pouvoir construire les mêmes véhicules pour les deux pays.

Mme Wai Young: C'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui, pour envisager des changements à la réglementation qui faciliteront l'harmonisation et augmenteront la sécurité du public canadien, n'est-ce pas?

M. Kash Ram: Oui, afin de doter le gouvernement des outils voulus pour pouvoir procéder plus rapidement à une harmonisation, afin que ces normes s'harmonisent avec les nouvelles normes et suivent leur évolution avec le temps. Ainsi, le fabricant peut continuer à fabriquer des véhicules pour les deux marchés sans qu'il n'y ait de différences importantes. Le manque d'harmonisation pose un problème. Si les exigences sont différentes d'un marché à l'autre, vous fabriquez des véhicules différents certifiés pour des marchés différents. Cela représente des tracasseries administratives pour l'industrie et augmente également le coût pour le consommateur.

Mme Wai Young: Ce n'est pas seulement une question de coût pour le consommateur, mais aussi une question de sécurité et nous augmentons la sécurité.

M. Kash Ram: La sécurité est la considération essentielle pour notre ministère.

Mme Wai Young: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Sept secondes et nous allons donc laisser M. Ram terminer sa réponse.

Mme Wai Young: Laissons M. Ram terminer, alors. Merci.

M. Kash Ram: La sécurité est notre première priorité. Je peux affirmer, sans la moindre hésitation, que nous nous sommes acquittés de nos obligations à l'égard du consommateur canadien, du public canadien et que le nombre d'accidents de la route en est la preuve.

Mme Wai Young: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Monsieur Toet, vous disposez de cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Je remercie nos témoins de ce matin.

Monsieur Leclerc, j'ai été très intrigué par ce que vous avez dit en réponse aux questions de M. Komarnicki. Vous avez déclaré qu'à l'heure actuelle, la majeure partie des lois gouvernementales n'étaient pas assujetties à la publication préalable. Pourriez-vous nous fournir plus de précisions?

M. Michel Leclerc: Oui.

Monsieur le président, il est vrai que la majorité des lois fédérales qui permettent de prendre des règlements ne prévoient pas une publication préalable obligatoire. La publication préalable était une pratique largement répandue avant que le gouvernement Mulroney n'adopte la première politique fédérale à l'égard de la réglementation, en 1986. Le gouvernement a alors décidé de rendre la publication préalable obligatoire pour le processus de réglementation fédéral, en plus d'élargir les analyses requises avant la prise de tout règlement.

Ces dernières années, on a eu davantage tendance à se fier à la directive du Cabinet pour établir lorsqu'il est souhaitable de publier à l'avance les projets de règlement

M. Lawrence Toet: Vous avez aussi mentionné qu'il y a des critères préétablis pour l'application de la publication préalable obligatoire prévue dans la directive du Cabinet et que ce n'est donc pas une décision que l'on prend à sa guise. Il y a un processus à suivre.

Vous avez dit que des questions précises vous sont posées au sujet de la procédure que vous avez suivie, des intervenants que vous avez consultés et des opinions exprimées par les différents intervenants. Par conséquent, il est vraiment possible, surtout pour les parties intéressées, de donner son avis avant qu'un changement ne soit apporté.

M. Michel Leclerc: Absolument.

D'autre part, nous ne devons pas présumer que l'avis publié dans la *Gazette du Canada*, partie I équivaut à une consultation. Le public est simplement avisé que le gouvernement propose de prendre une mesure. La véritable consultation a lieu avant, par l'entremise de comités officiellement constitués et d'avis publiés dans les journaux. N'oublions pas que le gouvernement a toujours la possibilité d'avertir le public par des moyens autres que la *Gazette du Canada*, partie I, s'il choisit de le faire, et il le fait souvent.

M. Lawrence Toet: Oui. Comme vous l'avez dit, la publication préalable dans la *Gazette* ne constitue pas le processus de consultation, même à l'heure actuelle. Elle annonce la venue de quelque chose. La consultation doit avoir lieu avant. Vous n'allez pas présenter une loi sur laquelle vous n'aurez pas tenu de consultations.

M. Michel Leclerc: En effet. C'est surtout vrai dans le cas d'un projet réglementaire du CCR, car le modèle que propose le CCR prévoit que les parties intéressées des deux côtés de la frontière se réunissent simultanément avec les autorités de réglementation des deux côtés de la frontière pour créer ensemble les règlements qui seront harmonisés et adoptés par leurs autorités réglementaires respectives.

Lorsque vous êtes sur le point de prendre un règlement, tous les intervenants ont déjà exprimé leur avis. Ils connaissent déjà la teneur du règlement. Ils peuvent même avoir contribué à sa rédaction.

• (1000)

M. Lawrence Toet: Monsieur Leclerc, M. Ram a eu l'occasion de parler de la sécurité en ce qui concerne les véhicules automobiles et je sais que Mme Young vous a posé la même question. Je me demande si vous pourriez répondre à la question suivante.

Pour ce qui est des marchandises dangereuses et de la sécurité des citoyens canadiens, l'harmonisation de la réglementation a également pour but d'améliorer les normes de sécurité et vous travaillez, avec les responsables des deux côtés de la frontière, à accroître la sécurité et non pas à la réduire.

M. Michel Leclerc: Oui, c'est absolument vrai, car l'harmonisation permet d'avoir des normes de sécurité de plus en plus élevées, mais de façon plus rentable. Vous obtenez plus de sécurité pour moins d'argent.

M. Lawrence Toet: Avez-vous fait une analyse à ce sujet? Vous parlez de plus de sécurité pour moins d'argent. Avez-vous fait une analyse de l'harmonisation de notre réglementation? L'analyse a-t-elle mis en lumière un élément de rentabilité?

M. Michel Leclerc: Nous n'avons pas fait d'analyse des coûts, mais au cours de l'automne 2013, le secrétariat du CCR au Bureau du Conseil privé a consulté les parties intéressées dans un vaste éventail d'industries. À en juger par l'accueil qu'elles ont réservé à l'initiative d'harmonisation du CCR, ce qu'elles nous ont dit, si nous pouvons harmoniser les règles, il leur sera plus facile de faire des affaires des deux côtés de la frontière.

Étant donné que les économies canadienne et américaine sont extrêmement intégrées, toute harmonisation a un effet sur les coûts et comme l'a dit M. Ram, le consommateur en bénéficie. Si vous avez des normes très élevées des deux côtés de la frontière et qu'elles sont mises en place de façon plus économique et plus efficace, tout le monde y gagne.

Le président: Je vais devoir vous interrompre, monsieur Toet.

Nous passons maintenant à M. Sullivan, pour cinq minutes.

M. Mike Sullivan: Pour poursuivre dans la même veine, qui sont les parties intéressées?

M. Michel Leclerc: Cela dépend du secteur.

M. Mike Sullivan: La sécurité ferroviaire.

M. Michel Leclerc: Si vous parlez de la sécurité ferroviaire, le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire est constitué d'un grand nombre d'intervenants. Il s'agit des municipalités, des entreprises de transport et des entreprises ferroviaires, bien entendu, le CN, le CP et VIA. J'ai mentionné les municipalités et les personnes qui transportent des marchandises et des voyageurs par chemin de fer. Ce sont les parties intéressées.

M. Mike Sullivan: Le grand public et les parlementaires ne sont pas des parties intéressées.

M. Michel Leclerc: Je suppose qu'ils apprendraient sans doute des choses par l'entremise d'autres députés et du ministre, monsieur le président.

M. Mike Sullivan: Mais il n'y a pas de processus prévu...

M. Michel Leclerc: Pour consulter officiellement les parlementaires?

M. Mike Sullivan: ... à part la publication dans la *Gazette du Canada*, avec une période de 90 jours pour formuler des observations.

M. Michel Leclerc: Cela dépend. Je ne sais pas combien de gens lisent la partie I de la *Gazette du Canada*.

M. Mike Sullivan: Nous le faisons.

Monsieur le président, pour passer au Conseil de coopération en matière de réglementation, le plan d'action conjoint concernant la sécurité ferroviaire était décrit en une ligne: « Harmoniser les normes de sécurité ferroviaire et établir un mécanisme commun pour effectuer des examens périodiques de la réglementation. »

En quoi l'exemption de publication dans la *Gazette du Canada* permet-elle d'y parvenir?

M. Michel Leclerc: Monsieur le président, comme je l'ai déjà mentionné, quand vous avez deux groupes d'intervenants et deux organismes de réglementation de chaque côté de la frontière qui parviennent à une entente dès le début du processus de réglementation à l'égard d'une série de normes acceptables et quand vous avez informé des gens qui n'étaient pas au courant, à ce stade-là, rares sont les personnes qui ne sont pas informées. Par conséquent, si le Cabinet juge que c'est plus efficace, il est préférable de procéder à l'adoption officielle du règlement en question.

M. Mike Sullivan: Mais c'est seulement du côté canadien. Ce n'est pas une harmonisation avec les États-Unis. Il n'y a pas... Cherchons-nous à nous harmoniser avec une exigence américaine à l'égard de la publication préalable? Quelle est la principale raison? Est-ce seulement pour conférer plus de pouvoir au ministre ou vraiment pour harmoniser certains règlements?

M. Michel Leclerc: Je ne peux pas parler du processus en place aux États-Unis, monsieur le président.

M. Mike Sullivan: Très bien. Je voulais savoir si c'était par souci d'harmonisation avec les États-Unis.

À propos du confinement des marchandises dangereuses, le plan d'action commun laisse entendre que nous chercherons à mieux harmoniser les normes américaines et canadiennes à ce sujet. De toute évidence, cela nous pose certaines difficultés étant donné que les États-Unis agissent à une vitesse différente de la nôtre et dans des directions différentes.

En quoi ce nouveau changement législatif important va-t-il changer les choses?

• (1005)

M. Michel Leclerc: Monsieur le président, la publication dans la *Gazette du Canada* a pour but de donner un préavis. Tout le reste de nos processus de réglementation respectifs — les tests, l'analyse économique et l'examen des risques — demeure inchangé. Il n'y a pas d'autres changements. Il s'agit seulement d'éliminer, lorsque c'est justifié compte tenu des critères du Cabinet, l'avis publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

M. Mike Sullivan: Va-t-on publier les critères du Cabinet pour que nous les examinions?

M. Michel Leclerc: Ils figurent dans la directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation.

M. Mike Sullivan: Tous les parlementaires peuvent en prendre connaissance?

M. Michel Leclerc: Absolument.

M. Mike Sullivan: Très bien. Pour ce qui est de l'urgence d'une question touchant la sécurité ferroviaire, pouvons-nous avoir librement accès à la directive du Cabinet? Vous avez mentionné tout à l'heure que certaines choses seraient plus urgentes que d'autres et que cela exigerait donc plus de temps.

M. Michel Leclerc: Monsieur le président, je ne pense pas que nous apportions cette modification pour faire face aux urgences. Le ministre a des pouvoirs d'urgence. Nous venons d'adresser une injonction ministérielle à VIA Rail, par exemple. Ce n'est pas pour accélérer le processus de réglementation lorsqu'il n'y a pas lieu de le faire. Il s'agit seulement d'accorder au Cabinet la possibilité de ne pas publier d'avis dans la partie I de la *Gazette du Canada* lorsque ce n'est vraiment pas justifié.

M. Mike Sullivan: Comment saurons-nous si ce n'est pas justifié?

M. Michel Leclerc: Le Cabinet en décidera en fonction des critères énoncés dans la directive du Cabinet.

M. Mike Sullivan: Un autre élément du plan d'action commun pour la coopération en matière de réglementation concerne les émissions de gaz à effet de serre et la pollution provenant des locomotives. Avons-nous fait quoi que ce soit, jusqu'ici, pour harmoniser notre réglementation avec celle des États-Unis? Notre réglementation est beaucoup plus laxiste à cet égard que celle des États-Unis.

M. Michel Leclerc: Monsieur le président, il s'agit, en fait, d'une initiative pour laquelle le Canada harmonise sa norme avec celle des États-Unis, je crois. Je ne peux pas parler de cette initiative ou d'une autre étant donné que ces programmes ne sont pas de mon ressort. Néanmoins, il se peut fort bien que la loi habilitante ne prévoit pas de publication préalable obligatoire comme c'est le cas de la plupart des lois fédérales.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Sullivan.

C'est au tour de M. McGuinty, pour cinq minutes.

M. David McGuinty: J'aurais une ou deux choses à dire, monsieur le président. Les témoins ont fait, en réponse aux questions des conservateurs, un certain nombre d'affirmations assez étonnantes.

Monsieur Ram, vous avez dit que la sécurité est votre première priorité. Je vous crois. L'ennui est que lorsque les Canadiens regardent les chiffres, dans les comptes publics, en 2012-2013, le budget de la sécurité routière a été réduit de 5,5 p. 100; celui de la sécurité maritime, de 25 p. 100; celui de l'aviation, de 11 p. 100; celui de VIA Rail, de 15 p. 100. C'est une déclaration étonnante. Quoi que vous disiez, le gouvernement ne joint pas le geste à la parole.

Monsieur Leclerc, vous ne cessez de répéter qu'il s'agit d'un amendement purement technique, que la majorité des règlements n'exigent pas une publication préalable. Si j'allais dire aux dirigeants municipaux ou aux conseillers municipaux d'une municipalité traversée par des trains tirant des dizaines, sinon des centaines de wagons transportant des marchandises dangereuses, que nous adoptons des modifications parce que c'est seulement un amendement de forme qui répond à un souci d'harmonisation, pour répondre à votre argument selon lequel la plupart des règlements n'exigent pas une publication préalable, je dirais que la plupart des gens ne seraient pas de cet avis.

Nous avons assisté à une augmentation de 31 000 p. 100 du transport de pétrole par chemin de fer. Nous pourrions avoir un million de barils par jour de capacité excédentaire d'ici 2024 si chaque pipeline du Canada est utilisé à pleine capacité. Tout cela sera transporté par chemin de fer ou peut-être même par camion.

Madame Pham, pour revenir sur votre dernier témoignage au sujet du pont, quel sera le péage par automobile, pour utiliser ce pont quotidiennement?

Mme Thao Pham: Le taux de péage n'a pas encore été fixé. Nous sommes encore en train d'examiner différents scénarios. Nous examinons également les taux de péage en vigueur autour de la région métropolitaine de Montréal. Cela fait partie de l'étude qui a lieu actuellement, monsieur le président.

M. David McGuinty: Combien d'automobiles pensez-vous que le pont recevra quotidiennement?

Mme Thao Pham: Nous sommes en train d'évaluer ce chiffre. Je peux demander à M. Brazeau de...

•(1010)

M. David McGuinty: Ça va. Ou bien vous avez la réponse ou bien vous ne l'avez pas. Je comprends; vous êtes en train de faire cette évaluation.

Un des députés conservateurs a demandé comment nous avons réussi à raccourcir le délai. Examinons un peu le délai.

Vous avez constitué une équipe en janvier 2014. Le gouvernement sait, depuis son élection en 2006, qu'un sérieux problème se pose. Il lui a fallu cinq ans pour annoncer la construction d'un nouveau pont.

Dans l'intervalle, il a trouvé le temps d'installer au Sénat un ancien joueur de football de la LCF, de l'amener jusqu'au pont, de lui faire annoncer sa candidature pour un siège local, la promesse de 120 millions de dollars pour réparer le pont et quand il a perdu son siège, de le renvoyer au Sénat.

Cela fait maintenant cinq, six ou sept ans que l'on s'amuse avec ce pont.

Vous êtes dans une situation difficile. Je le comprends. Vous avez constitué une équipe le 1^{er} janvier. Vous ne pouvez vraiment pas nous dire quelle sera la circulation sur le pont, le nombre de véhicules, les effets distributifs sur les autres ponts, sur le transport en commun, sur le réseau routier? Vous n'êtes pas en mesure de nous le dire, mais vous êtes quand même en train de rechercher sur le marché un partenariat public-privé d'une valeur de 3 à 5 milliards de dollars.

N'est-ce pas mettre la charrue avant les boeufs? Pourquoi n'établissons-nous pas d'abord ces chiffres?

Mme Thao Pham: Monsieur le président, nous avons des renseignements. Ils sont préliminaires. Ils font partie de l'analyse de rentabilisation et cette analyse a fourni au gouvernement suffisamment de renseignements pour donner suite au projet en tant que partenariat public-privé. Comme nous voulons que le soumissionnaire privé retenu pour ce projet nous en donne au maximum pour notre argent...

M. David McGuinty: C'est entendu. La demande de proposition est-elle prête? Est-elle terminée et a-t-elle été lancée sur le marché?

Mme Thao Pham: Elle est en cours de préparation.

M. David McGuinty: Elle est en cours de préparation. Ce n'est donc même pas encore fait.

Mme Thao Pham: On est en train de la rédiger. L'équipe y travaille à plein temps.

M. David McGuinty: Quand sera-t-elle lancée sur le marché? Quand les soumissionnaires vont-ils soumissionner?

Mme Thao Pham: En juillet 2014, donc d'ici deux mois. Nous avons terminé la première étape qui est la demande de qualification.

M. David McGuinty: Quel a été le dernier grand pont construit au Canada et combien a-t-il coûté?

Mme Thao Pham: Je vais devoir demander à Marc Brazeau de répondre à cette question.

M. Marc Brazeau (directeur général, Nouveau pont pour le Saint-Laurent, ministère des Transports): Le pont Port Mann, à Vancouver, a été inauguré en décembre 2012. Pour ce qui est de son coût, si je me souviens bien... Je vais devoir vous répondre plus tard.

M. David McGuinty: Combien de temps a-t-il fallu pour le construire?

M. Marc Brazeau: Il devait s'agir d'un contrat PPP qui devait être octroyé en 2008. Cela ne s'est pas matérialisé à cause d'une crise financière. Le projet a finalement été confié à un entrepreneur en conception-construction aux environs de 2008. Les travaux ont duré à peu près cinq ans.

Le président: Monsieur McGuinty, votre temps est écoulé.

M. David McGuinty: C'est ma dernière question, monsieur le président.

La taille de ce pont est-elle moitié moins grande que celui de Montréal?

Le président: Vous pouvez répondre si vous le désirez.

M. Marc Brazeau: Je vais le faire très rapidement.

Le pont comme tel est un plus petit, mais le corridor routier est beaucoup plus long. C'est un corridor routier de 37 kilomètres alors que le nôtre est de 3 kilomètres. Voilà pourquoi la durée des travaux n'est pas la même. Nous envisageons quatre saisons de construction pour le nouveau pont sur le Saint-Laurent, soit 2015, 2016, 2017 et 2018.

Le président: Très bien, merci.

C'est maintenant au tour de M. Komarnicki, pour cinq minutes.

M. Ed Komarnicki: Je m'étonne toujours qu'il y ait d'importantes différences entre les réglementations. Bien entendu, c'est une source de mécontentement pour quiconque doit s'y conformer. Il y a aussi le coût. Vous l'avez mentionné. Je n'ai entendu personne parler des commentaires que vous avez entendus de la part du public à l'égard du manque d'harmonisation.

Quelqu'un voudrait-il en parler avant que je ne passe à un autre sujet?

M. Donald Roussel: L'initiative du CCR émane des parties intéressées: de l'industrie, des fabricants de ces produits, des utilisateurs de ces produits et aussi des gens qui essaient d'apporter des produits canadiens aux États-Unis, par exemple, des sièges d'auto ou d'autres pièces d'équipement. Même le réservoir de votre barbecue pourrait faire l'objet d'une harmonisation lorsque nous parlons du confinement à l'égard du transport des marchandises dangereuses. C'est donc une question très importante, comme l'a mentionné M. Leclerc, dans un marché très intégré. Nous poursuivons quotidiennement nos efforts en faveur d'une harmonisation, et cela sur tous les fronts. Nous tenons à répéter que la sécurité est notre principale priorité et que nous voulons continuer à accorder la place qui leur revient aux consultations avec les différents intervenants.

•(1015)

M. Ed Komarnicki: Un des autres changements proposés, dans un domaine différent, était de dispenser les enquêteurs de Transports Canada d'avoir à témoigner dans les procès au civil sauf si le ministre leur ordonne de le faire. Je voudrais savoir pourquoi les personnes en cause dans un procès civil pourraient vouloir que les enquêteurs de Transports Canada témoignent. Il faut un certain équilibre entre les divers intérêts. Si l'ordre doit venir du ministre, je voudrais aussi savoir s'il y a des normes objectives à respecter pour prendre cette décision.

Je ne sais pas qui souhaite répondre, mais donnez-moi quelques renseignements de base, le contexte des raisons pour lesquelles vous pensez que c'est nécessaire, et dites-moi comment l'équilibre judiciaire est assuré. Les décisions que prend le ministre ont-elles une certaine objectivité?

M. Donald Roussel: Monsieur le président, je vais demander à M. Kash de vous répondre, et si nous avons besoin d'aide, nous avons notre avocat-conseil derrière nous.

M. Kash Ram: Monsieur le président, étant donné que les véhicules automobiles sont des produits de consommation et qu'il y a des collisions, il arrive souvent que des causes soient portées au civil, que la partie A poursuive la partie B devant les tribunaux. Il arrive assez souvent que les parties fassent appel à des employés du gouvernement pour jouer gratuitement le rôle de témoin ou d'expert technique.

Dans la plupart des cas, l'intérêt public n'a rien à y gagner. Il s'agit simplement d'un litige entre les deux parties. Il n'y a pas d'aspect technique. Il n'y a rien qui soit dans l'intérêt du grand public. Étant

donné que c'est dans l'intérêt privé des parties, nous estimons qu'elles doivent compter sur le secteur privé, sur des consultants et des entreprises d'ingénierie pour obtenir des conseils au lieu d'obtenir gratuitement l'opinion de fonctionnaires. Il arrive parfois que l'intérêt public soit en jeu, auquel cas le ministre voudra que le fonctionnaire témoigne et c'est ce que nous ferons.

M. Ed Komarnicki: Très bien, cela dit — vous déclarez qu'il y a une différence entre les intérêts privés et les intérêts publics — donnez-moi maintenant quelques exemples de cas entrant dans la catégorie de l'intérêt public. Dans une situation donnée, comment prendriez-vous la décision? Je sais que cela peut dépendre des circonstances, mais peut-être pourriez-vous répondre à cette question.

M. Kash Ram: Si c'est en rapport avec la loi, les règlements et les normes que nous appliquons, lorsque cela peut être dans l'intérêt du public en le sensibilisant aux exigences et aux normes en matière de sécurité, ou si cela peut nous informer pour l'harmonisation, la modification ou l'examen de nouvelles normes de sécurité, je pense que nous nous ferons un plaisir de témoigner. Par contre, il s'agit souvent d'une partie qui poursuit l'autre et de toute évidence, un cas d'erreur de la part du conducteur, de mauvaise conduite et le public n'a rien à y gagner. Le véhicule que nous réglementons n'est pas en cause et nous n'avons donc pas beaucoup de raisons d'intervenir. Une des parties peut invoquer un défaut du véhicule alors que nous savons très bien que d'autres facteurs sont en cause tels que l'état d'ébriété du conducteur.

M. Ed Komarnicki: Vos critères sont assez limités dans ce cas, car je pense qu'à bien des égards, vous pourriez trouver un lien avec l'intérêt public.

Si les parties en cause choisissent d'interroger un fonctionnaire, je suppose qu'il y a de simples règles et lois à l'égard des citations à comparaître qui vous obligent à vous présenter. En quoi cette loi change-t-elle cela?

M. Kash Ram: Elle ne change rien. Si un juge exige que le fonctionnaire compare en le citant à comparaître, nous nous y conformerons.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: On a déjà expliqué au comité, à l'occasion de plusieurs interventions, qu'il y a un long et important processus à suivre pour modifier les règlements. On procède à une importante analyse des risques, une analyse des coûts, des consultations avec les parties intéressées avant même que vous ne rédigiez une ébauche de modification d'un règlement. Le processus réglementaire officiel est également un long processus. Pour la gouverne du public, combien de temps s'écoule, généralement, entre la phase d'analyse et de consultation et l'entrée en vigueur d'un règlement?

•(1020)

M. Donald Roussel: Monsieur le président, cela peut aller de quelques mois à de nombreuses années. Nous avons des exemples concrets de certains projets auxquels nous travaillons depuis des décennies.

M. Jeff Watson: Pour les questions comme celles que vous avez mentionnées tout à l'heure, quand le comité d'examen de la réglementation constate des écarts dans le texte entre l'anglais et le français, par exemple, si nous cherchons le moyen de réduire, si vous voulez, ou d'accélérer le processus pour des changements mineurs de ce genre — bien entendu, il ne s'agit pas de prendre des raccourcis au niveau de l'analyse d'impact ou des consultations — la période de publication préalable pourrait être le bon endroit pour accélérer un peu les choses dans le cas d'un changement mineur. Cela me semble raisonnable.

Pour ce qui est de la décision ou le renvoi au Cabinet — le Conseil du Trésor prend une décision à ce sujet à un moment donné — vous avez parlé d'un triage au niveau du ministère. À partir de l'analyse des risques, on établit ce qui constitue un faible risque ou un haut risque. Où cela va-t-il ensuite? Le ministère envoie-t-il le dossier au BCP ou directement au Secrétariat du Conseil du Trésor?

M. Donald Roussel: Monsieur le président, cela dépend des changements, mais généralement, c'est envoyé au Conseil du Trésor qui nous impose le triage. Bien entendu, ce comité examine aussi le SGS et un grand nombre d'autres éléments, par exemple, les recommandations du Bureau de la sécurité des transports. Un grand nombre de ces recommandations s'adressent à certains secteurs de l'industrie pour lesquels nous préparons des règlements. Certains de ces règlements font déjà l'objet d'un consensus important et nous sommes prêts à les proposer. Néanmoins, ils font partie d'un tout et cela contribue largement à l'application de certaines des recommandations du Bureau de la sécurité et des transports.

M. Jeff Watson: Avant que le Conseil du Trésor, c'est-à-dire les autorités élues, ait l'occasion de prendre une décision, des fonctionnaires civils indépendants du ministère, peut-être aussi du BCP et du Secrétariat du Conseil du Trésor, ont eu l'occasion d'examiner une recommandation et d'adresser une recommandation aux élus, en se basant sur la directive du Cabinet, quant à savoir s'il y a lieu ou non de procéder à une publication préalable. C'est bien cela?

M. Donald Roussel: Oui, c'est bien cela.

M. Jeff Watson: Par conséquent, la question a été examinée à plusieurs niveaux, par des fonctionnaires indépendants et non sectaires avant que les élus ne se prononcent et disent que la recommandation de sauter l'étape de la publication préalable n'est pas dans l'intérêt public. Les élus pourraient très bien passer outre la recommandation, même après tout cet examen.

M. Donald Roussel: Oui.

M. Jeff Watson: Très bien.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Juste un peu moins d'une minute.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, pendant que j'ai la parole, je voudrais proposer:

Que, suite à son examen de l'objet des articles 212 à 233 et 375 du projet de loi C-31, le Comité fasse parvenir une lettre, dans les deux langues officielles, au président du Comité permanent des finances pour l'informer que le Comité n'a aucun amendement à suggérer.

Le président: Voulez-vous discuter de la motion?

Madame Morin?

M. Mike Sullivan: Elle avait une autre question. Voilà le problème. Si nous pouvions différer le débat sur la motion jusqu'au prochain tour...

Le président: Oui, monsieur Watson, j'avais l'intention de laisser Mme Morin poser une question et d'accorder aussi une question à quelqu'un de l'autre côté.

Êtes-vous d'accord, monsieur Watson, pour que nous discutons de la motion après?

• (1025)

M. Jeff Watson: J'apprécie que vous le demandiez. Je pensais pouvoir proposer une motion recevable pendant que j'avais la parole.

Le président: Oui, mais pouvons-nous poser ces questions avant ou voulez-vous que nous...?

M. Jeff Watson: D'accord, monsieur le président, du moment que je pourrais proposer la motion après.

Le président: Absolument. Considérez qu'elle a été proposée. Vous serez le premier à en discuter.

Madame Morin, posez une brève question.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je remercie mon collègue.

Merci, monsieur le président.

Ma question concerne justement le pont. J'espère avoir mal compris ce que vous avez répondu plus tôt à mon collègue. Pouvez-vous confirmer que vous réalisez une étude pour déterminer quelles seront les répercussions sur la circulation dans l'Ouest-de-l'Île de l'imposition d'un péage, lequel, de surcroît, se fera sur un pont seulement?

Le pont Honoré-Mercier est problématique pour ce qui est de la circulation. Aux abords de l'échangeur Saint-Pierre, il y a tous les jours des heures et des heures de trafic. Aller au centre-ville à partir de l'Ouest-de-l'Île prend 20 minutes, mais quand il y a du trafic, ça prend une heure et demie. Pour les résidents de l'Ouest-de-l'Île, l'imposition d'un péage sur un pont uniquement va créer une situation terrible.

Pouvez-vous me dire si vous avez un plan concernant cette situation et, le cas échéant, en quoi il consiste? Pourriez-vous, s'il vous plaît, me fournir des informations concrètes et précises à ce sujet?

Mme Thao Pham: Monsieur le président, comme je l'ai indiqué plus tôt, nous avons réalisé des études pour appuyer l'analyse de rentabilité que nous avons déposée en vue de procéder à la construction du nouveau pont.

Nous continuons à recueillir de l'information pour établir des projections. En outre, nous travaillons avec des partenaires comme la province, ainsi qu'avec les autres intervenants, pour obtenir une meilleure projection de l'ensemble de la mobilité de la circulation dans le Grand Montréal.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Braid, la dernière question est pour vous.

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

Je voulais aussi poser la dernière question au sujet des péages pour le nouveau pont sur le Saint-Laurent.

Madame Pham, comme je n'ai qu'une question, elle sera en deux parties. Ce n'est quand même qu'une question, monsieur le président, je vous l'assure. C'est une question en deux parties sur les péages.

Vous avez dit que vous étudiez d'autres péages en vigueur actuellement à Montréal. Pouvez-vous nous parler de ces autres péages? Quant à la deuxième partie de la question, comment les recettes des péages seront-elles utilisées vis-à-vis du nouveau pont?

Mme Thao Pham: Monsieur le président, je vais répondre dans les grandes lignes et je demanderai ensuite à M. Brazeau de compléter ma réponse.

Je parlerai d'abord de l'examen des taux de péage dans l'agglomération urbaine de Montréal. Deux autoroutes, la 25 et la 30, sont des routes à péage. Nous examinons la façon dont le système de péage y fonctionne et comment le taux a été fixé.

Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question concernant les recettes, le gouvernement du Canada continuera d'assumer tous les risques relatifs aux recettes. Autrement dit, nous ferons des paiements au partenaire privé, mais ce dernier n'assumera pas les risques reliés au volume.

Je vais maintenant céder la parole à Marc pour qu'il complète ma réponse.

M. Marc Brazeau: Pour être un peu plus précis, le péage de l'autoroute 30 est actuellement fixé à 2,00 \$ et il est de 2,84 \$ pour l'autoroute 25.

Les recettes perçues — on est en train d'en établir le mécanisme — iront probablement dans le Trésor. Conformément à l'entente de partenariat, le gouvernement du Canada aura des paiements à faire au partenaire du secteur privé. Ces paiements seront établis dans l'entente pour les 30 prochaines années. Le gouvernement recevra les recettes du péage. Nous payons au moyen de mécanismes de paiement.

Le président: Monsieur McGuinty, vous invoquez le Règlement à quel propos?

M. David McGuinty: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, car nous avons été nombreux à mentionner diverses analyses qui ont été faites par le partenariat au sujet du pont. Je me demande si nous pourrions, par votre truchement, demander aux témoins de déposer l'analyse qui a été faite jusqu'ici à l'égard des effets distributifs de la construction de ce nouveau pont, du péage qui sera imposé sur ce pont et des répercussions sur les ponts existants, les routes existantes et le transport en commun.

Nous aurions tous intérêt, je pense, à examiner de plus près les analyses effectuées jusqu'ici, même si je pense que d'après ce que nous avons entendu ici, très peu d'analyses semblent avoir été faites.

Le président: D'après ce que j'ai entendu, monsieur McGuinty, c'est un projet en cours. Comme vous le dites, il n'y a pas vraiment...

• (1030)

M. David McGuinty: Pourquoi ne pas poser la question au témoin?

Le président: Nous pouvons le faire.

Madame Pham, voulez-vous en parler?

Mme Thao Pham: Monsieur le président, pour ce qui est de l'analyse, ce renseignement est encore confidentiel et nous ne pouvons donc pas le rendre public. Nous le ferons lorsque l'entente aura été signée. Néanmoins, soyez certains que nous sommes en train de perfectionner le modèle. Nous travaillons avec nos partenaires. Comme je l'ai déjà dit, le projet progresse. Nous avons franchi un grand nombre d'étapes importantes et nous continuerons de le faire.

Le président: Merci, madame Pham.

Je tiens à remercier tous nos témoins d'être venus ici aujourd'hui. J'apprécie vos réponses et vos exposés. Le comité a des travaux dont il doit s'occuper et nous allons donc vous laisser partir. Nous allons continuer.

Merci.

Monsieur Watson, nous allons revenir à vous.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président. Je vais relire la motion dans un instant, mais l'analyse des risques est, de toute évidence, une considération importante. Disons que le frère du député libéral veuille construire une usine à gaz à Mississauga ou à Oakville, avant de la démolir, il serait important de savoir quelle a été l'analyse de risque pour la collectivité.

Cela dit, je propose:

Que, suite à son examen de l'objet des articles 212 à 233 et 375 du projet de loi C-31, le Comité fasse parvenir une lettre, dans les deux langues officielles, au président du Comité permanent des finances pour l'informer que le Comité n'a aucun amendement à suggérer.

Le président: Vous avez entendu la motion de M. Watson.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Avec dissidence.

Le président: Je n'ai pas encore demandé le vote, mais M. Sullivan a indiqué que la motion serait adoptée avec dissidence. M. McGuinty est d'accord.

(La motion est adoptée avec dissidence.)

Le président: Pour ce qui est des travaux du comité, on est en train de vous distribuer le premier rapport du sous-comité. C'était une réunion que nous avons tenue jeudi dernier.

Pendant que vous recevez le rapport, je voudrais seulement mentionner que conformément à ce rapport...

M. David McGuinty: Sommes-nous à huis clos, monsieur le président? Normalement, les travaux du comité ne se déroulent-ils pas en privé?

Le président: Nous ne sommes pas réunis à huis clos. Parfois, nous le faisons. Proposez-vous une motion en ce sens?

M. David McGuinty: Non, je pose seulement la question. Bien entendu, nous nous sommes réunis à huis clos depuis que je siège à ce comité.

Allez-y, s'il vous plaît. Je ne voulais pas vous interrompre. Je pensais seulement qu'il y avait une anomalie.

Le président: Si je ne reçois pas de motion en ce sens, monsieur McGuinty...

Le rapport recommande de tenir la réunion sur la responsabilité civile jeudi. Je sais que tous ceux qui assistaient à cette réunion en sont informés. Nous attendons encore certaines réponses. Trois personnes ont décliné notre invitation pour ce jour-là. Lloyd's, Western Canadian Shippers Coalition et le Bureau d'assurance du Canada ont confirmé leur présence. Nous avons aussi l'Office des transports du Canada et au cours de la réunion, nous avons obtenu la confirmation de la Fédération canadienne des municipalités ou FCM.

Sur ce, je suis prêt à recevoir une motion pour l'acceptation du rapport.

C'est proposé par M. Watson. Voulez-vous discuter de la motion.

Monsieur McGuinty, vous vouliez dire quelque chose?

M. David McGuinty: Pouvez-vous proposer de nouveau la motion, monsieur le président?

Désolé, mais c'était trop rapide pour moi. Je n'étais pas certain de ce que vous disiez.

M. Jeff Watson: Je propose que le rapport du sous-comité soit adopté.

(La motion est adoptée.)

Le président: Merci beaucoup.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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