



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 007 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 10 mars 2009

Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le mardi 10 mars 2009

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la septième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté le vendredi 13 février 2009, nous examinons aujourd'hui le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Nous avons reçu certains amendements. J'espère que nos témoins pourront nous guider dans nos discussions. Comme je ne veux pas faire d'erreurs de prononciation, je vais vous demander à chacun de vous présenter. Nous passerons ensuite à l'étude article par article du projet de loi.

M. Jacques Savard (directeur, Direction des affaires réglementaires, Transport des marchandises dangereuse, Transports Canada): Jacques Savard, directeur des affaires réglementaires auprès de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses.

Mme Marie-France Dagenais (directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports): Marie-France Dagenais, directrice générale auprès de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses.

M. Peter Coyles (conseiller spécial du directeur général, Opérations, ministère des Transports): Peter Coyles, conseiller spécial du directeur général, Direction générale du transport des marchandises dangereuses.

Mme Linda Wilson (avocate, Services juridiques, Transports Canada): Linda Wilson, avocate.

Le président: Merci, et bienvenue à tous. J'espère que vous allez pouvoir nous aider dans notre examen.

Comme convenu à la dernière réunion, nous allons procéder à l'étude article par article du projet de loi. Nous allons commencer par l'article 1.

(L'article 1 est adopté.)

Le président: J'ai reçu un amendement de la part du parti ministériel concernant l'article 2. Il vient tout juste d'être distribué. Vous devriez l'avoir en main. La motion se lit comme suit: Que le projet de loi C-9, à l'article 2, soit modifié par substitution, dans la version française, à la ligne 7, page 4,

[Français]

« à leur entrée au Canada »

[Traduction]

de ce qui suit:

[Français]

« [...] expédition qui les accompagne à leur entrée au Canada comme étant [...] »

[Traduction]

Il faut que quelqu'un propose la motion. M. Jean en fait la proposition.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Cet amendement a uniquement pour objet d'assurer la concordance entre les versions anglaise et française.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Un instant, vous allez plus vite que moi.

[Traduction]

Le président: Ligne 7, page 4. On ajouterait les mots « à leur entrée au Canada » à la disposition.

• (1535)

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Qu'est-ce que ces mots remplaceraient?

M. Mario Laframboise: En fait, ils seraient ajoutés.

[Traduction]

M. Brian Jean: Si j'ai bien compris, une fois que vous aurez eu l'occasion, monsieur Gaudet...

Le président: Article 2, page 4.

M. Brian Jean: Si j'ai bien compris, d'après le gouvernement, l'entrée au Canada, et certains jurilinguistes soutiennent que la notion d'entrée au Canada est sous-entendue dans le texte français... Cet ajout vise à assurer la cohérence du libellé et à clarifier aussi la disposition, afin que les tribunaux canadiens interprètent de la même façon les versions française et anglaise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Mon problème est que j'ai la version du cahier. Je ne suis pas capable de trouver la référence. J'ai beaucoup de difficulté. Y a-t-il une autre version? Je suis en effet à la page 4, mais pour moi, il s'agit de la ligne 5.

[Traduction]

Le président: M. Jean propose l'adoption de l'amendement proposé à l'article 2.

(L'amendement est adopté.)

(L'article 2 modifié est adopté.)

(Les articles 3 et 4 sont adoptés.)

(Article 5 — *Interdiction*)

Le président: Un amendement est proposé à l'article 5. Il s'agit de l'amendement NDP-1.

Monsieur Bevington, vous avez proposé deux amendements à cet article, soit les amendements NDP-1 et NDP-2. Lequel des deux souhaitez-vous présenter en premier?

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le président, je vais d'abord présenter l'amendement NDP-1.

Le président: D'accord. Nous l'avons identifié de cette façon, mais vous ne voulez peut-être pas le présenter dans cet ordre.

Vous pouvez le déposer et nous l'expliquer.

M. Dennis Bevington: J'aimerais proposer un amendement à l'article 5 afin de clarifier l'enjeu qui sous-tend ce projet de loi: les règles internationales touchant les habilitations de sécurité en matière de transport. Voilà pourquoi le gouvernement a déposé ce projet de loi: afin de modifier les règles qui s'appliquent aux habilitations de sécurité en matière de transport. C'est là le but de cette démarche.

Cet amendement-ci vise tout simplement à définir l'intention du projet de loi, à préciser que cette mesure ne sera pas utilisée à d'autres fins ou qu'elle ne servira pas à apporter d'autres ajouts. Si le gouvernement veut fixer de nouvelles règles touchant les habilitations de sécurité en matière de transport au Canada, il devra soumettre un nouveau projet de loi.

Si tel est l'objectif, comme l'a clairement indiqué le ministre, des modifications qu'il propose aux exigences concernant les habilitations de sécurité en matière de transport, alors cet amendement permettra de faire en sorte que le projet de loi, et la loi, atteignent le but recherché.

• (1540)

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Pourrais-je avoir des précisions d'abord de M. Bevington et ensuite des représentants du ministère?

Êtes-vous en train de dire que les personnes qui transportent de la nitroglycérine ou de grandes quantités de chlore, par exemple, n'auront pas à obtenir une habilitation de sécurité en matière de transport?

M. Dennis Bevington: Ces personnes possèdent déjà des permis au Canada.

M. Brian Jean: Donc, elles ne seraient pas assujetties à cette exigence, si...

M. Dennis Bevington: Elles n'y seraient pas assujetties. L'objectif du projet de loi a été expliqué très clairement par le ministre. Cet amendement vise uniquement à faire en sorte que le projet de loi cadre avec l'intention du ministre.

M. Brian Jean: J'aimerais savoir ce qu'en pensent les représentants du ministère.

Mme Marie-France Dagenais: Pour nous, cette exigence s'inscrit dans un programme plus vaste de prévention et de sécurité. Il est vrai que nous ciblons, dans un premier temps, le transport transfrontalier. Toutefois, il est important que nous puissions exiger des camionneurs qui transportent des marchandises très dangereuses et en quantités très importantes qu'ils détiennent une habilitation de sécurité. Par ailleurs, nous sommes conscients du fait qu'ils possèdent un permis, sauf qu'en vertu de la Loi sur le transport

des marchandises dangereuses, leurs antécédents ne font l'objet d'aucun contrôle. Or, nous devons pouvoir les vérifier.

Le président: Y a-t-il des questions?

Monsieur Laframboise.

[*Français*]

M. Mario Laframboise: C'est la question que j'ai posée la dernière fois. Cet article s'applique à tout le transport international vers les États-Unis et au transport interprovincial. Les camionneurs vont-ils être prêts, dès le décret, à obtenir leur habilitation? On m'avait répondu que non, qu'en matière de transport interprovincial, ça prendrait environ deux ans avant de pouvoir appliquer ça à tout le monde. Est-ce vrai?

Mme Marie-France Dagenais: Assurément, on va devoir réglementer aux niveaux national et international. Il y aura un certain délai, mais c'est ce qui arrivera un jour. La politique n'a pas encore été arrêtée. On n'a pas encore déterminé les personnes, à l'échelle nationale, à qui s'appliquerait cette demande d'habilitation de sécurité. Cependant, on veut garder ce pouvoir au cas où quelqu'un déciderait que les gens qui transportent des explosifs doivent avoir une habilitation de sécurité. On veut garder cette porte ouverte, mais aucune politique, réglementation ou idéologie n'est établie.

M. Mario Laframboise: Transports Québec nous a dit que le projet de loi ne leur posait aucun problème. Donc, j'aurais tendance à l'appuyer. Cependant, les provinces sont-elles conscientes que le transport interprovincial arrivera à un moment donné?

Mme Marie-France Dagenais: Les provinces ont été consultées. Elles ont lu le projet de loi, et toutes ont donné leur accord. Elles connaissent très bien notre approche. Le comité du ministre a dit qu'à un moment donné, des plans d'urgence seraient nécessaires dans le cas des marchandises dangereuses. Dans ce cas, on voudrait que dans un futur rapproché, des habilitations de sécurité soient données.

M. Mario Laframboise: Pour certaines matières, vous pourriez décider...

Mme Marie-France Dagenais: Pour certaines marchandises dangereuses.

M. Mario Laframboise: Dans le cas de certaines marchandises, vous pourriez arrêter une réglementation différente pour le transport interprovincial.

Mme Marie-France Dagenais: On parle de marchandises plus dangereuses comme les explosifs, le propane et le chlore, ainsi que de matières radioactives et infectieuses, mais en quantités très importantes.

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): J'aimerais avoir une précision à ce sujet. D'abord, je suppose que ce que nous voulons faire, c'est harmoniser les attentes, dans ce cas-ci, des États-Unis et du Canada.

Je comprends pourquoi M. Bevington a posé la question. Dans le contexte actuel où les gens tiennent à garder leur emploi, quelles contraintes cette mesure va-t-elle imposer aux personnes qui transportent déjà des marchandises dangereuses, mais qui ne détiennent pas d'habilitation de sécurité en matière de transport? Combien de personnes seront touchées, le savons-nous? Combien de temps leur accordera-t-on pour satisfaire cette exigence?

•(1545)

M. Peter Coyles: Indirectement, aucune personne ne sera touchée tant que les règlements n'auront pas été pris. Toutes les personnes qui, à l'heure actuelle, travaillent dans ce domaine vont conserver leur emploi. Elles ne seront pas tenues d'avoir une habilitation de sécurité. Aucune exigence...

L'hon. Joseph Volpe: Excusez-moi, monsieur Coyle. Êtes-vous en train de dire que nous allons « exclure » les personnes qui, à l'heure actuelle...

M. Peter Coyles: Non, ce que je dis, c'est que, à l'heure actuelle... Le projet de loi confère un pouvoir habilitant. Des règlements doivent être pris. Ces règlements doivent être examinés de concert avec les provinces, les territoires et l'industrie avant que des restrictions ne puissent être imposées. Vous ne pouvez prendre des mesures, en vertu du pouvoir habilitant, que lorsque les règlements sont établis.

D'après les chiffres fournis par Statistique Canada, il y a 264 000 camionneurs au Canada. De ce nombre, 10 p. 100 peut-être transportent des marchandises dangereuses. Ces données proviennent de Statistique Canada. Nous n'avons pas de chiffres concrets, vu qu'il y a un roulement important dans le secteur du transport des marchandises dangereuses. Je peux transporter des marchandises dangereuses aujourd'hui, mais je ne le ferai peut-être plus avant un autre cinq ans.

L'hon. Joseph Volpe: Mais nous avons entendu dire l'autre jour, et je suis certain que vous êtes au courant, que les personnes qui ont commis des infractions mineures en matière de drogue seraient écartées. Si nous jetons un coup d'oeil aux chiffres approximatifs que vous venez de nous fournir, environ 26 000 camionneurs — à quelques milliers près — feraient sans doute partie des ceux qui ne pourraient continuer de travailler dans ce domaine.

M. Peter Coyles: Concernant l'habilitation de sécurité, le ministère soutient que la notion ou le concept de sécurité est lié au type de travail que vous effectuez. Si vous posez des gestes regrettables, cela ne veut pas nécessairement dire que vous présentez, en tant que camionneur, un risque pour la sécurité. Ce ne sont pas toutes les infractions criminelles commises dans le passé qui vont être prises en compte pour déterminer si vous pouvez ou non détenir une habilitation.

L'hon. Joseph Volpe: Comme citoyen, cette idée me rend mal à l'aise. Franchement, M. Coyles, je me sens mal à l'aise, car si une personne a un casier judiciaire, cela me porte à conclure que l'État tient à me protéger contre les gestes qu'elle pourraient poser. Si cette personne assure le transport — pour utiliser l'exemple donné par le secrétaire parlementaire — de nitroglycérine, je vais me sentir nerveux.

M. Peter Coyles: Pour être juste, le fait que je sois, par exemple, un conjoint violent n'a rien à voir avec mon travail de camionneur et le transport de marchandises dangereuses. Cette situation nous rend peut-être tous mal à l'aise, et la personne a peut-être un autre comportement en société, mais cela n'a rien à voir avec la sécurité en matière de transport. C'est l'exemple que j'essayais de donner.

L'hon. Joseph Volpe: M. Coyles, le casier judiciaire n'est rien de plus que la reconnaissance publique de l'état d'esprit d'une personne, du fait qu'elle soit prête, psychologiquement, à commettre un acte qui va à l'encontre des conventions établies. Je ne veux pas trop insister là-dessus, mais la notion de conjoint violent va sans doute à l'encontre des conventions jugées acceptables. Cela signifie, pour moi, que, psychologiquement parlant, quelqu'un a déjà établi que cette personne est prête à aller à l'encontre des conventions, quelles

qu'elles soient, à poser un geste *inter nos* qui n'a pas d'impact sur les autres. Cela équivaut à faire fi de l'état mental d'une personne qui peut transporter, par exemple, de la nitroglycérine et d'autres types de marchandises dangereuses. Voilà pourquoi je me sens mal à l'aise.

M. Peter Coyles: Je peux peut-être vous rassurer en disant que, d'après notre expérience, les camionneurs qui transportent des marchandises dangereuses figurent habituellement parmi les plus compétents. Il faut tenir compte de toute une série de facteurs quand on assure le transport de marchandises. Prenons l'exemple de Dupont: le facteur prix, entre autres, se situe au 17^e rang sur une liste de 18 critères. Donc, plusieurs facteurs interviennent dans le choix du transporteur. Mentionnons, entre autres, la gestion responsable, la compréhension des risques associés au transport de marchandises dangereuses. Le risque pour le public est mesuré en fonction de la personne recrutée pour ce genre de travail. Il n'y a probablement pas de personne comme celles-là dans l'industrie.

•(1550)

L'hon. Joseph Volpe: Comme vous l'avez mentionné, vous n'avez pas encore tenu de consultations pour élaborer les règlements qui sont liés au pouvoir habilitant.

M. Peter Coyles: Non.

L'hon. Joseph Volpe: D'autres comités — je ne sais pas si le nôtre en fait partie — dans d'autres législatures ont demandé à voir les règlements avant qu'ils ne soient proclamés. Avez-vous l'intention de consulter les membres du comité avant de promulguer les règlements?

Mme Marie-France Dagenais: Nous pourrions le faire. Je crois comprendre qu'il en est question dans un des amendements.

L'hon. Joseph Volpe: Mais cet amendement n'a pas encore été adopté. Je me demande si je dois conclure que votre réponse équivaut à un oui ferme.

Mme Marie-France Dagenais: Il est vrai que cela influe sur notre façon de faire les choses. Nous consultons régulièrement les représentants de l'industrie, les intervenants, les provinces et les territoires. L'article 30 du projet de loi prévoit déjà la mise en place d'un tel processus. Donc, nous consultons les intéressés. Il n'est pas nécessaire, à notre avis, de rencontrer un autre comité, mais c'est quelque chose que nous allons...

L'hon. Joseph Volpe: Vous pourriez rencontrer ce comité-ci. C'est donc oui, en quelque sorte, n'est-ce pas?

Merci.

Le président: Monsieur Kennedy.

[Français]

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Je vais poursuivre sur la lancée de M. Laframboise.

Faut-il avoir un permis pour transporter seulement du diesel ou de l'essence? Est-ce habituel, chez nos voisins?

[Traduction]

Est-ce que les gens qui transportent des marchandises dangereuses, mais uniquement dans le cadre de leurs activités quotidiennes, vont être assujettis à cette loi? Vont-ils tomber sous le coup de cette loi?

Mme Marie-France Dagenais: Ce n'est pas notre première intention, mais comme je l'ai mentionné, il est question ici de sûreté et de sécurité.

Il y a souvent des incidents impliquant des camions-citernes. C'est incontestablement un des ... Ce que nous essayons de faire, c'est de déterminer s'il y a certaines marchandises, des marchandises très dangereuses transportées en quantités très importantes, qui pourraient constituer un danger pour la population. Nous voulons nous assurer que les personnes qui transportent ces marchandises ont fait l'objet d'une enquête de sécurité.

M. Gerard Kennedy: Je m'excuse, mais il y a déjà des régimes provinciaux de délivrance de permis qui, souvent, renferment, par exemple, des exigences relatives au transport des marchandises dangereuses. Qu'est-ce que cette mesure apporterait de nouveau?

Mme Marie-France Dagenais: À l'heure actuelle, il faut détenir un permis pour transporter des marchandises dangereuses. Il faut également avoir suivi une formation en transport des marchandises dangereuses. Toutefois, il n'y a rien côté sécurité.

M. Gerard Kennedy: Avec votre indulgence, monsieur le président, pour ce qui est de la sécurité et de la sûreté... Concernant la sécurité, si quelqu'un délivre du mazout de chauffage dans un quartier, quel problème est-ce que cela soulève sur les plans de la sécurité, d'une part, et de la sûreté, d'autre part? Est-ce que l'on craindrait que la personne détourne la marchandise dangereuse, qu'elle l'utilise à mauvais escient?

M. Peter Coyles: Oui. Il faut s'assurer que la personne au volant, le camionneur, comme le précise la loi, soit habilitée à manipuler ces marchandises pour éviter qu'elle s'en serve comme arme de destruction massive.

Mme Marie-France Dagenais: Chose qui a été faite récemment au Québec.

M. Gerard Kennedy: Je comprends. Je voulais qu'on le précise. Revenons à la question de M. Volpe. Il y a des dizaines de milliers de personnes au Canada... Quand on songe à toutes les entreprises de distribution de marchandises en vrac qui existent dans les collectivités, et c'est d'ailleurs le genre d'entreprise qu'exploite ma famille... Je voulais tout simplement le souligner, au cas où cette question soulèverait un problème. Je me demande tout simplement s'il est raisonnable d'accorder au ministre un pouvoir aussi vaste, que seul le processus réglementaire encadrerait, n'est-ce pas?

• (1555)

Mme Marie-France Dagenais: Oui. Mais le processus réglementaire, comme je l'ai mentionné, prévoit la tenue de consultations exhaustives. Nous tenons compte des observations et des commentaires qui sont formulés, et nous les examinons. Nous le faisons toujours.

M. Gerard Kennedy: D'accord. Et pour que les choses soient bien claires, le ministre finit par détenir ce pouvoir plus vaste.

Mme Marie-France Dagenais: Oui.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: En fait, il n'y aurait pas seulement les chauffeurs qui auraient besoin d'une habilitation de sécurité en matière de transport. Ce serait le cas de tous ceux qui manipulent ou transportent des matières dangereuses. Je pense par exemple à ceux qui travaillent dans les entrepôts. Un large éventail de personnes sont visées par ce projet de loi. Sa portée est assez vaste dans son libellé actuel.

Il y a bien sûr les représentants de l'industrie du camionnage qui sont venus nous dire qu'ils préconisent un processus universel pour l'habilitation de sécurité en matière de transport. C'est ce qui va arriver au Canada si le modèle proposé dans ce projet de loi est

adopté. On aura un mécanisme unique fondé sur nos exigences concernant le transport en direction des États-Unis. À mon sens, on va un peu trop loin.

Des témoins nous ont dit que le processus d'habilitation de sécurité en matière de transport était fondé dans une trop large mesure sur la vérification du casier judiciaire, alors que très peu des actes terroristes commis en Amérique du Nord, et peut-être aussi dans le reste du monde, ont été le fait d'individus qui auraient pu être repérés au moyen d'une telle vérification.

Nous sommes en présence d'un système qui ne remplit peut-être même pas son mandat, mais voilà que nous allons permettre au ministre d'accorder ce droit dans toute la sphère du transport lorsque des matières dangereuses entrent en jeu. À ce titre, vous savez pertinemment que la majorité des entrepôts ne sont pas utilisés uniquement pour des marchandises dangereuses. La plupart des entreprises de camionnage transportent des biens variés dont une partie seulement sont des matières dangereuses. Si les vastes pouvoirs prévus dans ce projet de loi ne peuvent pas être limités, c'est la plus grande partie de l'industrie du transport qui sera touchée.

Le projet de loi prévoit en outre l'obligation d'établir un plan de sûreté pour quiconque manipule des matières dangereuses au Canada. Ainsi, l'entreprise doit indiquer très précisément les mesures qu'elle prendra pour assurer la sécurité de ses opérations, de concert avec les employés de l'entreprise. Nous nous retrouverons donc à ce niveau-là avec un système qui verra à ce que les entreprises elles-mêmes soient tenues de s'assurer que leurs employés détiennent les autorisations de sécurité prévues dans un plan qui sera examiné par le ministère.

Nous répondons ainsi à l'exigence prévoyant une habilitation de sécurité pour quiconque au Canada manipule nos marchandises, car c'est ce qu'on retrouvera dans ce plan de sûreté. Nous avons la possibilité d'exiger des entreprises transportant des matières dangereuses qu'elles élaborent un tel plan pour sécuriser leurs opérations. Il n'est donc pas nécessaire de demander à chacun des individus concernés d'obtenir une habilitation de sécurité; nous pouvons procéder autrement.

En se limitant aux objectifs visés au départ, c'est-à-dire à la question des habilitations de sécurité pour les transports transfrontaliers, nous retrouverons tout ce qu'il faut dans ce projet de loi. Même avec l'amendement proposé, le gouvernement pourra assurer la sécurité des Canadiens en vertu d'un régime qui sera peut-être mieux adapté à la situation du transport de marchandises au Canada. On peut présumer qu'une entreprise transportant de la nitroglycérine dans notre pays aura établi, afin de pouvoir contracter des assurances, un plan de sûreté qui décrira les mesures de vérification auxquelles se soumettront ces employés, mais il ne faudrait pas qu'un agriculteur transportant de l'ammonium à la campagne soit tenu de satisfaire aux mêmes exigences en matière d'habilitation de sécurité qui s'appliquent au transport international.

• (1600)

De toute évidence, ce projet de loi comporte les dispositions requises quant aux mesures à prendre au Canada. Les habilitations de sécurité en matière de transport ont pour but de régulariser la situation pour le transport transfrontalier.

L'amendement fera donc en sorte que les choses soient bien claires tout en évitant que les entreprises canadiennes et les travailleurs canadiens ne soient indûment harassés par ce gouvernement dans la conduite de leurs opérations au Canada. L'amendement permettra de maintenir ce que nous avons déjà. Nous avons la capacité de traiter avec les différentes entreprises canadiennes et nous avons aussi les engagements que nous souhaitons sur le plan international.

Je crois que c'est un amendement pratique et concret. Il consiste essentiellement à limiter la portée du projet de loi de telle sorte que nous puissions faire notre travail de législateurs en protégeant les droits des Canadiens et en assurant le bon fonctionnement de notre économie.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Contrairement à M. Bevington, je m'interroge là-dessus. La sécurité reste la sécurité. Il faut assurer la sécurité du transport de matières dangereuses. Je préfère l'amendement de M. Volpe, qui va nous permettre d'analyser les règlements, lorsqu'ils seront disponibles. Ça nous permettra de poser les questions appropriées. Pour ma part, je voterai contre l'amendement.

[Traduction]

Le président: Merci.

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

Le président: Nous passons à l'amendement NPD-2.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Cet amendement fait en sorte que les renseignements recueillis par notre gouvernement au sujet des citoyens canadiens ne peuvent pas être communiqués à un gouvernement étranger. Encore une fois, le but visé par cet ajout au projet de loi est la protection des Canadiens. Si le gouvernement n'a pas l'intention de communiquer ces renseignements, je ne vois pas en quoi cet amendement pourrait être problématique pour les membres ici présents.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Ma question s'adresse à M. Coyles ou Mme Wilson.

J'ai l'impression que la protection recherchée ici serait offerte de toute manière par la Loi sur la protection des renseignements personnels. Dites-le moi si j'ai tort.

M. Peter Coyles: Il y a deux éléments. Dans un premier temps, je vous répondrais que oui. De plus, l'exigence de communication de renseignements se limite aux cas où un requérant présente une demande. Par exemple, si un nouvel arrivant au Canada souhaite travailler et a besoin d'une habilitation de sécurité pour ce faire, il est tenu de faire valoir certains antécédents, et le ministère lui indique alors ce qu'on souhaite obtenir de lui. Il est possible que l'on doive s'adresser à un autre pays pour demander de l'information. Il se peut également qu'une vérification du casier judiciaire doive être effectuée à l'étranger, ou que des lettres de référence soient requises, tout dépendant du pays d'origine.

Selon ce qui est proposé dans cet amendement, il ne nous serait pas possible d'échanger des renseignements avec le consentement du requérant, lequel est obligatoire en application de la Loi sur la protection des renseignements personnels, notamment quant au contenu du formulaire de demande. Si les échanges d'information sont interdits, la demande du requérant ne pourra être prise en considération. C'est l'impact de cet amendement.

L'hon. Joseph Volpe: Lorsqu'une personne traverse la frontière et que les agents américains des douanes et accises ou de l'immigration lui demandent de fournir certains renseignements qui ne sont pas nécessairement inclus dans le programme EXPRES, mais qui peuvent être conformes aux exigences des autorités américaines aux fins de la sécurité du territoire et qui devraient, selon celles-ci, avoir été produits dans le cadre du processus d'octroi du permis, est-ce que le chauffeur doit attendre jusqu'à ce que Transports Canada informe les autorités américaines qu'il détient une habilitation de sécurité? Ou bien est-ce que les renseignements à ce sujet sont mis en commun par les deux pays?

• (1605)

M. Peter Coyles: À l'heure actuelle, les Canadiens qui détiennent une autorisation dans le cadre du programme EXPRES ont accès au marché des États-Unis. Dans l'exemple que j'essayais de vous donner, un immigrant récent décide, après un an ou deux au Canada, de devenir chauffeur de camion pour transporter des matières dangereuses et veut demander une habilitation de sécurité — une des mesures de ce projet de loi qui remplacera la carte EXPRES — et doit alors fournir certains renseignements sur ses antécédents. Comme ces antécédents nous ramènent à l'étranger, il devient nécessaire d'échanger de l'information pour savoir ce que faisait le requérant dans un autre pays. Il est possible que nous ayons à nous rendre dans ce pays pour demander un dossier judiciaire, ou une lettre de référence ou tout ce qui peut être nécessaire pour remplir le formulaire de demande. C'est là qu'entre en jeu la communication de renseignements.

Cependant, une fois qu'une personne a obtenu son attestation de sécurité, elle peut franchir la frontière sans qu'il soit question que l'ASFC ou son équivalent américain sollicite davantage d'information.

L'hon. Joseph Volpe: Dans une vie antérieure, j'ai fait du tourisme au sein d'un autre ministère qui demandait toujours tous ces renseignements avant d'octroyer une carte de résident permanent. Est-ce que vous voulez en obtenir davantage?

M. Peter Coyles: Je ne sais pas ce qui est demandé pour la carte de résident permanent, mais ce que nous cherchons à obtenir...

L'hon. Joseph Volpe: Eh bien, un individu ne peut obtenir son statut de résident permanent s'il n'est pas établi qu'il a été un citoyen en règle dans son pays d'origine. Si une personne possède un casier judiciaire à l'étranger, on ne lui permet pas d'entrer au Canada.

M. Peter Coyles: Tout à fait. Une habilitation de sécurité ne pourrait être octroyée en pareil cas.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne voulais pas vous mettre sur la sellette. C'est pourquoi j'ai indiqué que Mme Wilson pouvait aussi répondre à la question.

La semaine dernière, nous avons reçu deux groupes de témoins qui étaient particulièrement préoccupés par les aspects de leurs opérations liées à la sécurité. Il y avait notamment les représentants d'une entreprise qui mène une vérification préalable en prenant les empreintes digitales de tous les individus. À votre avis, est-ce que la clause en question obligerait les gens à se prêter à cette vérification préalable?

M. Peter Coyles: Je vous prie de m'excuser, mais je ne comprends pas très bien votre question...

L'hon. Joseph Volpe: Si un individu souhaitait travailler dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, serait-il obligé de se soumettre à ce type de vérification des empreintes digitales, comme l'exigent les Américains?

M. Peter Coyles: La vérification serait effectuée ici même au Canada. Le pouvoir habilitant vise à ramener cette responsabilité chez nous. À l'heure actuelle, dans le cadre du programme EXPRES, vous présentez votre demande au Canada et vous devez notamment fournir vos empreintes digitales. Le Canada détermine alors si on peut vous octroyer une habilitation de sécurité.

La balle passe ensuite dans le camp des États-Unis qui procèdent à un examen du même genre. Les Américains ont alors la possibilité de rejeter la demande de l'individu qui ne dispose à ce titre d'aucun recours; il n'y a aucun droit d'appel à l'égard d'une décision d'un pays étranger. Le pouvoir habilitant recherché ici vise à rapatrier tout le processus au Canada, de telle sorte que ce soit le gouvernement canadien, et uniquement le gouvernement canadien, qui procède à cet examen. On prévoit en outre un processus d'appel permettant aux individus se sentant lésés de revenir à la charge en contestant la décision du gouvernement. Les appelants peuvent ainsi fournir des compléments d'information concernant leur identité, leurs allées et venues et leurs activités ou expliquer les raisons pour lesquelles des informations erronées ont été communiquées et apporter tous les éclaircissements nécessaires à un nouvel examen de leur demande.

L'hon. Joseph Volpe: Si je vous comprends bien, le processus proposé consisterait à procéder à une enquête approfondie sur Joe Volpe, requérant. Vous informeriez ensuite le gouvernement américain que le requérant, Joe Volpe, a subi avec succès votre vérification rigoureuse, mais vous ne divulgueriez pas ce que vous avez découvert au sujet de Joe Volpe. Si les Américains décident de procéder à leurs propres vérifications et répliquent en disant qu'ils n'acceptent pas les résultats de votre évaluation, alors je peux interjeter appel auprès de vous pour savoir exactement ce que vous leur avez dit.

•(1610)

M. Peter Coyles: Non, nous ne nous adresserions pas aux Américains. Si vous vous souvenez bien, M. Grégoire a parlé du travail effectué dans le cadre de l'ancien partenariat pour la sécurité et la prospérité. Il avait l'intention de retourner à Washington pour discuter de la possibilité de relancer ce processus sous l'égide d'une nouvelle administration. Nous souhaitons l'adoption d'une politique fondée sur le principe voulant que le programme canadien de vérification des antécédents aux fins des habilitations de sécurité soit acceptable pour les Américains, et qu'il n'y a donc pas lieu de faire double emploi comme c'est le cas actuellement, dans le cadre du processus EXPRES où la vérification canadienne est suivie d'un examen par les États-Unis.

En vertu de ce projet de loi et des règlements qui seront pris en application de celui-ci, la décision sera rendue par le gouvernement canadien et sera reconnue par nos partenaires dans toute l'Amérique du Nord, c'est-à-dire au Mexique, aux États-Unis et dans tout autre pays qui voudra bien se joindre à cette alliance.

C'est l'objectif visé par ce projet de loi. On veut établir que l'habilitation de sécurité accordée à un Canadien par le gouvernement du Canada est acceptable pour nos partenaires et devrait suffire, alors qu'actuellement nous leur disons que nous avons accordé une habilitation de sécurité, mais qu'ils doivent faire de même pour que l'individu puisse circuler.

Dans le cadre du système en vigueur, si les Américains décident de ne pas accepter un requérant, celui-ci n'a aucun recours. Il ne peut pas s'adresser à nos homologues américains pour connaître les raisons de leur refus. En vertu de ce projet de loi et des règlements qui s'ensuivront, l'individu pourra interjeter appel pour s'enquérir auprès du gouvernement de ce qui lui manque pour qu'une

habilitation de sécurité lui soit accordée, pour corriger tout renseignement pouvant être inexact, et pour nous fournir les documents appropriés pouvant être délivrés par un pays étranger afin de nous permettre de bien évaluer son dossier. Un requérant admissible pourra ainsi obtenir l'habilitation de sécurité et poursuivre son travail.

L'hon. Joseph Volpe: Enfin, simplement pour je me sente un peu mieux, pendant que vous négociez l'harmonisation des deux régimes ou leur reconnaissance mutuelle et réciproque, allez-vous mettre en commun les renseignements personnels que vous aurez obtenus à mon sujet? Allez-vous simplement convaincre vos partenaires que vos méthodes de vérification de mon identité sont aussi valables que les leurs et rien d'autre?

M. Peter Coyles: Oui, et vous pouvez constater à la fin du projet de loi que c'est la seule disposition qui n'entre pas en vigueur immédiatement avec la sanction royale, car nous voulons que toutes ces questions soient réglées avant que ce pouvoir puisse être exercé.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je veux bien comprendre. Une fois mise en place, votre habilitation de sécurité vaudra également pour les États-Unis.

Mme Marie-France Dagenais: C'est le but recherché.

M. Mario Laframboise: Vous êtes en train de me dire que les Américains ne pourront pas exiger des renseignements.

Mme Marie-France Dagenais: Lorsqu'on se sera entendus avec les Américains sur les recherches et les enquêtes à mener, ils sauront qu'on a fait l'enquête appropriée. Lorsqu'on aura donné une habilitation de sécurité à une personne, ils sauront qu'elle a répondu à nos exigences. Ils vont accepter du fait que la carte est là. Alors, il n'y aura pas d'échange d'information.

M. Mario Laframboise: Il n'y aura pas d'échange d'information et ils ne pourront pas exiger qu'on leur envoie de l'information sur une personne donnée.

Mme Marie-France Dagenais: Non.

M. Peter Coyles: C'est ce qui se passe présentement en vertu du programme FAST. Si un demandeur veut transporter des marchandises dangereuses aux États-Unis, il remplit une demande dans le cadre de ce programme auprès de l'Agence des services frontaliers du Canada. Une fois que le SCRS et la GRC ont examiné sa demande, l'information est fournie aux États-Unis, qui procèdent alors à une autre vérification.

Nous voulons que tout le processus se déroule au Canada. En vertu du projet de loi, l'examen d'une demande se ferait au Canada et l'approbation serait acceptable pour nos partenaires nord-américains. Nous travaillons avec le Mexique et les États-Unis en vue de les convaincre que notre processus d'approbation ou d'examen est semblable au leur et que cela devrait être suffisant pour permettre aux gens de transporter des marchandises dangereuses.

•(1615)

M. Mario Laframboise: Si c'est automatique, pourquoi êtes-vous contre l'amendement de M. Bevington?

M. Peter Coyles: L'amendement stipule que nous ne pouvons pas partager de l'information. Disons que vous arrivez au Canada pour une période d'un an en provenance de Mexico. Vous présentez une demande en vertu du nouveau pouvoir prévu dans le projet de loi, mais vous n'avez qu'un an d'expérience au Canada. Or, nous exigeons au moins cinq ans. Il vous manque donc quatre ans. Dans ce cas, nous allons devoir demander à la police mexicaine...

M. Mario Laframboise: Si vous dites à ce monsieur que la loi exige cinq ans et que vous lui demandez de signer une autorisation, il va vous la signer.

M. Peter Coyles: C'est dans l'application.

Mme Marie-France Dagenais: C'est prévu dans l'application.

M. Mario Laframboise: Il va la signer automatiquement. Peu importe l'amendement de M. Bevington, cette personne va être obligée de signer l'autorisation. Elle n'aura pas le choix.

Mme Marie-France Dagenais: Si le pouvoir législatif l'interdit, nous ne pouvons pas l'inclure dans notre formulaire. Il va falloir l'enlever, justement. Présentement, les demandes d'habilitation de sécurité contiennent une clause disant que la personne, si elle provient d'un autre pays, consent à ce qu'on vérifie de l'information. Autrement, on ne peut pas confirmer qu'elle vient vraiment du pays en question.

[Traduction]

Le président: D'accord.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Je suis vraiment perturbé par ce que j'entends ici. Voici ce que prévoit l'amendement proposé:

Les renseignements recueillis dans le cadre de la décision d'octroyer ou non une habilitation de sécurité en matière de transport ne peuvent être communiqués à un gouvernement étranger.

Lorsqu'on parle de renseignements « recueillis », cela ne signifie pas que le processus de collecte des informations doit absolument se dérouler à l'intérieur des frontières canadiennes. Cela veut dire qu'une fois les renseignements recueillis, ils ne peuvent plus être communiqués. C'est ce qu'indique clairement cet amendement; alors, c'est un faux problème que vous soulevez. Si cet amendement est adopté, vous pourrez toujours vous adresser à un autre pays pour obtenir des renseignements au sujet d'un requérant, car il ne concerne pas la collecte d'information, mais bien les renseignements déjà recueillis. C'est tout à fait clair. Si vous insérez dans une loi une disposition traitant des « renseignements recueillis », vous ne dites pas « aux fins de recueillir de l'information ». Ce sont deux choses bien différentes. C'est vraiment un argument plutôt spécieux que vous faites valoir à l'encontre de cet amendement.

Mme Linda Wilson: Même obtenir le nom d'une personne pour pouvoir demander de l'information à un gouvernement étranger, c'est recueillir de l'information au sens de la loi; c'est un renseignement obtenu en vertu de la loi pour avoir accès à d'autres informations.

M. Dennis Bevington: Mais l'information recueillie aux fins de déterminer si l'on octroiera ou non une habilitation de sécurité en matière de transport, ce n'est pas le nom de la personne. Ce n'est pas le genre d'information qu'on utilise pour déterminer...

Mme Linda Wilson: Il faut obtenir le nom, car il faut savoir à qui l'habilitation sera accordée.

M. Dennis Bevington: ... si une personne se verra octroyer une attestation de sécurité. Le nom sert simplement à identifier l'individu.

Voyons donc! Vous mettez de l'avant un argument trompeur pour essayer de conserver les pleins pouvoirs de telle sorte que le ministère des Transports et le gouvernement puissent faire ce que vous prétendez ne pas vouloir faire. Vous souvenez-vous des éléments que nous ont soumis les représentants des débardeurs? Le SCRS a indiqué qu'il allait se servir des renseignements recueillis. C'est un affidavit soumis au comité par l'association des débardeurs, qui a d'ailleurs saisi les tribunaux de ces questions.

Il s'agit donc effectivement d'une considération importante. Je ne veux pas qu'on perde notre temps à débattre d'arguments spécieux quant au sens que l'on doit donner à un terme ou à un autre. Nous essayons ici de protéger les droits des Canadiens en empêchant la communication de ces renseignements à un pays étranger. C'est ce que nous nous efforçons de faire.

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

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

(L'article 5 est adopté)

(Les articles 6 à 25 inclusivement sont adoptés)

(Article 26—*Règlements sur la sûreté*)

• (1620)

Le président: Relativement à l'article 26, nous avons l'amendement NPD-3.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: L'amendement 3 vise à faire en sorte que le comité compétent de la Chambre puisse effectuer des audiences publiques en ce qui concerne des projets de règlements présentés par le ministre en vertu de cette loi. Ce n'est rien d'autre qu'une possibilité de surveillance par le comité parlementaire compétent à l'égard de n'importe lequel de ces règlements qui, comme nous pouvons le constater avec ce débat, seront très litigieux chaque fois qu'ils seront appliqués d'un bout à l'autre du pays.

À l'idée que nous nous apprêtons à laisser cela entre les mains d'un ministre... il pourrait ne pas s'agir de l'actuel ministre, ni du gouvernement en place. En tant que législateurs, nous avons une responsabilité, lorsque nous constatons de nombreux points litigieux concernant les droits des Canadiens, de nous assurer que notre économie puisse continuer à fonctionner efficacement, en veillant à ce que la sécurité soit maintenue. Nous avons constaté que certaines idées exprimées ici au sujet de la nature de ces habilitations de sécurité ne sont peut-être pas appropriées. On ne parvient peut-être pas à attraper les méchants.

Il est donc du devoir du Parlement, lorsqu'on adopte une loi habilitante comme celle-ci — ce n'est pas une mesure législative normative, mais une législation habilitante —, de prévoir une capacité de surveillance dans la loi, et c'est précisément l'objet de cet amendement.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: D'après vous, quelle est la différence entre l'amendement du NPD et celui des libéraux?

Mme Marie-France Dagenais: L'une des différences importantes est que l'un est obligatoire et l'autre est discrétionnaire.

L'aspect mandataire signifie que chaque projet de règlement devra être soumis au comité. L'autre amendement suggère que ce soit à la discrétion des gens, en fonction des plaintes ou des commentaires formulés. Il s'agit d'une grande distinction.

Lorsqu'on emploie, en anglais, le mot « *shall* », cela devient obligatoire dès qu'on apporte un amendement à un règlement. Notre règlement est constitué de 3 000 pages et de normes très techniques. Nous apportons plusieurs amendements réglementaires, et la majorité de nos amendements réglementaires ne sont pas contestés et ne font l'objet d'aucun commentaire négatif. Ils sont même approuvés par l'industrie et par les provinces et territoires. Cela deviendrait donc un fardeau assez lourd.

M. Mario Laframboise: Donc, l'amendement des libéraux serait plus raisonnable, en ce sens qu'on peut toujours étudier une partie du règlement en cas de plainte.

Mme Marie-France Dagenais: Certaines implications demeurent, nécessairement, mais c'est plus facile à gérer. Si toutes les parties s'entendent, si les gens qui contribuent avec nous, nos *stakeholders* — je m'excuse du mot anglais —, sont en faveur des amendements que nous proposons, alors nous ne voyons pas pourquoi il devrait y avoir une revue.

Nous comprenons que si des commentaires sont émis, il pourrait peut-être y avoir une revue.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: J'aimerais apporter une clarification.

Le président: Monsieur Bevington, pour un éclaircissement.

M. Dennis Bevington: « Le ministre fait déposer devant chaque membre du Parlement tout projet de règlement visé aux alinéas 27.1 (1)b), c) ou d) ». Cela ne concerne pas le projet de loi en entier, mais simplement les règlements sur les habilitations de sécurité en matière de transport, et ils ne font pas 3 000 pages.

Le président: Merci.

Monsieur Volpe.

[Français]

L'hon. Joseph Volpe: Je remercie beaucoup Mme Dagenais de l'explication qu'elle a fournie au comité. Je vais présenter le prochain amendement. J'ai toujours envie d'être perçu comme un député responsable, et non pas comme un député qui n'a pas comme objectif l'amélioration de la loi.

J'ai une autre question, à laquelle l'intervenant qui s'occupe des affaires législatives pourrait répondre. Permettez-moi de m'exprimer en anglais, madame.

• (1625)

[Traduction]

Un comité parlementaire a-t-il le droit d'imposer des balises dans la loi pour que ces règlements soient présentés sur-le-champ à un comité? Compte tenu que les comités sont des créatures de la Chambre, qui leur confie des tâches, un comité peut-il, de par un amendement qu'il adopte, passer outre à l'autorité de la Chambre et se faire conférer compétence directement par la loi?

Le président: Essentiellement, si la Chambre accepte ce type d'amendement, ce pouvoir est remis entre les mains du comité.

L'hon. Joseph Volpe: Je pense qu'à ce moment-là, nous ferons deux choses, car nous allons comparer deux amendements. Le fait que j'en aie présenté un pourrait porter à croire que j'ai un parti pris.

Mon inclination est basée sur les deux chapeaux que je porte lorsque je siège à ce comité: celui de député de la Chambre des

communes qui protège jalousement les pouvoirs conférés à la Chambre, et celui de membre du comité qui prend un soin jaloux des droits et responsabilités du comité. Mais je n'ai pas la chance de siéger à un comité autrement que par la grâce de personnes investies de pouvoirs par des membres du parti, alors je prends un soin jaloux de celui sur lequel je peux avoir une influence.

Est-ce que je renonce à l'un de ces chapeaux — celui qui est plutôt éphémère — en me prononçant en faveur de l'un ou l'autre amendement?

Le président: Ce sont des conseils juridiques que vous lui donnerez, alors sentez-vous à l'aise de lui envoyer la facture également.

Mme Marie-France Dagenais: En fait, je suis avocate, alors...

Notre manière de mener notre processus de consultation à la direction est déjà très complète. Comme je l'ai déjà dit, à l'article 30 de la loi actuelle figure une procédure que nous ne sommes pas nécessairement tenus de suivre, si l'on se fie aux lignes directrices du Conseil du Trésor. Mais nous le faisons, car nous avons un programme qui fonctionne très bien: l'industrie participe, nous avons une entente de partage avec les provinces et les territoires et nous faisons déjà beaucoup de consultations au sujet de nos règlements. Ce que nous ne voulons pas, c'est être obligés de faire revoir tous les règlements par le comité si tout le monde s'entend sur ces types de règlements. C'est l'une des remarques que...

Peter, avez-vous quelque chose à ajouter?

L'hon. Joseph Volpe: Peter, je suis sur une bonne lancée. Dites simplement oui.

M. Peter Coyles: Eh bien, de facto, vous avez déjà la capacité de convoquer des témoins si vous le souhaitez, alors vous êtes investi de ce pouvoir en ce moment. Si vous voulez que des gens se présentent et témoignent devant vous en portant à votre attention certaines questions, ou autre, c'est une possibilité qui existe déjà pour vous. Par le passé, vous avez entendu de nombreux exposés qui portaient sur des règlements ou des projets de règlement soumis à ce comité, alors vous pouvez le faire actuellement de toute manière.

Je pense qu'il s'agit de savoir si vous voulez imposer cette exigence parce que vous croyez que cela ne fonctionne pas bien, ou si vous voulez examiner quelque chose en particulier. Je crois personnellement que ce sont les politiques et les lois, et ce genre de notions qui concernent les Canadiens, qui constituent le principal objet de votre comité. Si vous voulez inclure les règlements là-dedans, c'est votre choix, mais cela vous ajoute une charge de travail qui pourrait ou non s'appliquer. Comme nous l'avons dit, nous avons 800 pages de règlements, 30 000 pages de normes... Vous pourrez très rapidement vous retrouver embourbés par le simple fait que ces dispositions réglementaires seront portées à votre attention.

Et vous avez déjà...

L'hon. Joseph Volpe: Deux termes. Madame Dagenais a déclaré que la différence entre ce projet d'article 27.11 et l'amendement que je propose à l'article 30 tenait à deux termes. Dans un libellé, on utilise « fait déposer » et dans l'autre, « peut ».

Ni l'un ni l'autre ne me pose problème, sauf que si l'expression « fait déposer » contraint quelqu'un à m'imposer quelque chose, y a-t-il réciproquement, lorsque le comité s'acquitte de sa tâche, une obligation équivalente du côté du gouvernement? Du point de vue de la réciprocité, je n'ai pas lu cette expression « fait déposer », parce qu'une fois qu'on fait une recommandation à la Chambre, voilà; ça s'arrête là.

Cela concerne l'amendement de M. Bevington, et c'est passablement la même chose en ce qui concerne mon amendement.

Je désire être certain que je ne renonce pas à un droit substantiel en disant non à un amendement et oui à un autre, car ce que je veux, c'est exercer un droit, pourvu que quelqu'un de l'autre côté y réagisse. Mais je ne vois pas d'obligation réciproque. En voyez-vous une?

•(1630)

Mme Linda Wilson: Vous voulez parler du fait qu'on donne suite à l'examen du comité?

L'hon. Joseph Volpe: Non. Si notre comité devait être saisi de certains de ces règlements, je ne vois pas, dans cet article — et je pourrais me tromper, alors je le demande — d'obligation pour le gouvernement d'accepter les conclusions de ce comité au terme de son étude.

Mme Linda Wilson: Non, en effet. Quant aux conséquences de l'expression « fait déposer », dans ces articles, le Parlement a délégué au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements. Avec les mots « fait déposer », il subdélègue les règlements pris par l'instance qu'il a déléguée. Il délègue à ce comité le pouvoir de revoir ces règlements.

En effet, selon le libellé de l'amendement, aucune obligation n'est imposée au gouvernement et on n'est tenu de déposer aucun rapport pour que cela ait un quelconque effet sur les règlements qui sont pris. Je pense que le texte dit: « Une fois que le règlement a été pris », et non « avant » qu'il soit pris.

L'hon. Joseph Volpe: Alors, dans les faits, si un règlement est publié dans la Gazette et qu'un délai de réponse convenable a été accordé, dès réception de cette réponse, il incombe au gouverneur en conseil d'examiner les interventions des intéressés avant de proclamer le règlement.

Mme Linda Wilson: C'est exact.

L'hon. Joseph Volpe: Soit. Mais une fois que ce règlement aura été proclamé, et qu'on aura dû encore une fois l'envoyer à ce comité, le comité ne pourra imposer de modifications au gouverneur en conseil.

Mme Linda Wilson: Non, pas d'après le libellé actuel.

Le président: M. Bevington, puis MM. Jean et Laframboise seront les suivants.

M. Dennis Bevington: Encore une fois, je suis plutôt étonné par les interprétations que font les témoins de ces deux amendements différents. Il ne s'agit pas simplement des mots « fait déposer » et « peut », mais de la portée de ces dispositions.

L'un des amendements traite précisément des habilitations de sécurité en matière de transport. Lorsqu'on prend un règlement qui aura un impact pour les Canadiens, et potentiellement sur leurs droits, cela devrait revenir devant le Parlement par l'intermédiaire d'un comité pour un renvoi, pour une compréhension. En tant que parlementaires, nous sommes ici pour maintenir les droits des Canadiens.

L'autre amendement, que M. Volpe a présenté, stipule « peut... examiner les règlements pris en vertu de la présente loi ». Je le répète, on dit « peut » examiner les règlements.

Il y a les 3 000 pages et la complexité de cette législation; alors ce sont là deux amendements très différents. Les témoins, qui n'ont pas remarqué cela, me rendent perplexe. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi vous ne l'avez pas vu?

Mme Marie-France Dagenais: Non, je suis navrée. Je dois admettre que je ne l'ai pas vu. Je me suis arrêtée aux mots « fait déposer » et « peut ». Comme je l'ai dit auparavant, j'estime que si vous créez une obligation pour...

M. Dennis Bevington: Ou êtes-vous venue ici avec l'intention de faire valoir un point de vue politique?

Mme Marie-France Dagenais: Non, je n'ai pas de point de vue politique. Je suis simplement ici pour m'assurer que lorsque nous adoptons des règlements, et que ces règlements sont acceptés par tous nos intervenants, par l'industrie, par les territoires et les provinces, et que nous nous retrouvons avec un consensus, je ne comprends pas pourquoi ces règlements devraient être examinés par un comité, ce qui vous donnerait davantage de travail que...

•(1635)

M. Dennis Bevington: Très bien; alors vous retirerez ce que vous avez dit à M. Volpe à propos de ces deux amendements, c'est-à-dire...

Mme Marie-France Dagenais: Et bien, ce que je...

M. Dennis Bevington: Cet amendement-ci concerne particulièrement de très importantes préoccupations à l'égard des droits des Canadiens, des renseignements qui sont recueillis sur les Canadiens et de ce qu'on fait de cette information, et il s'agit de qui aura un travail ou de qui n'en aura pas.

Alors, cet amendement porte sur tous les aspects. Il permet aux parlementaires, si on le souhaite, d'examiner comment nous mettons au point les plans de sûreté en matière de transport, comment nous élaborons des règlements en matière de sûreté, et comment nous faisons quoi que ce soit en vertu du projet de loi. Ce sont deux choses bien différentes. N'êtes-vous pas d'accord?

Mme Marie-France Dagenais: Je suis d'accord.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, j'ai eu l'occasion de lire les amendements. Très franchement, je crois que l'amendement de M. Volpe est valable, et je suis prêt à l'appuyer du point de vue du gouvernement.

J'aimerais cependant clarifier un point avec M. Coyles, spécialement en ce qui a trait aux articles 19, 19.1 et 20 de la Loi sur les textes réglementaires. Elle traite spécialement des règlements et, dans les faits, elle confère complètement ce pouvoir au comité; vous avez dit que ce pouvoir était « en quelque sorte » conféré.

Aux termes de cette loi, nous avons le pouvoir d'examiner tout règlement à n'importe quel moment et d'en faire rapport. En fait, même au sujet d'un seul règlement, nous pouvons soumettre ce rapport au Parlement et lui demander de révoquer un amendement particulier. S'il ne nous plaît pas en fonction de nos propres critères, nous pourrions faire des recherches et tout ce qui sera nécessaire. En substance, si je comprends cela correctement, l'unique différence entre les amendements de M. Volpe et de M. Bevington est l'expression « fait déposer », ce qui signifie que le comité doit le faire chaque fois qu'il y a un règlement.

Une voix: Oui.

M. Peter Coyles: Eh bien, les règlements pertinents aux articles qui se trouvent dans...

M. Brian Jean: En ce qui touche cela, oui. Et dans le cas de M. Volpe, c'est l'expression « fait déposer », si les membres du comité tirent cette conclusion, et si les Canadiens sont lésés. Car, à l'évidence, tous les règlements ont un lien avec les Canadiens et leurs droits — chaque règlement qui est soumis à la Chambre des communes ou qui est adopté par les ministères aux termes de la loi habilitante.

M. Peter Coyles: Et qui est traité par le gouverneur en conseil, etc.

M. Brian Jean: Absolument.

M. Peter Coyles: Le ministre doit rendre des comptes, et par conséquent, ces personnes ont le droit de s'adresser au ministre pour contester tout règlement qui pourrait être pris au niveau ministériel. Le ministre est responsable à cet égard relativement à ses pouvoirs et à ce qu'il voudrait faire en matière de sécurité publique. Comme vous en avez glissé mot, il y a un examen aux termes de l'article 19.1 qui est assuré par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

M. Brian Jean: Si vous me permettez, n'est-il pas vrai que le Conseil du Trésor continue d'avoir une compétence restreinte pour ce qui est de traiter des mêmes questions, en substance?

M. Peter Coyles: Oui, et notre compétence est en fait plus restreinte, comme le disait Mme Dagenais. L'article 30 de notre loi nous oblige à consulter au tout début du processus. Nous avons prévu cela.

De nombreux intervenants différents ont témoigné ici, dont les teamsters, je crois, et ils ont laissé entendre que c'était le mécanisme de consultation modèle non seulement du point de vue des ministères, mais aussi pour la prise de règlements. Je ne veux pas leur faire dire des choses qu'ils n'ont pas dit; je paraphrase un peu.

Nous avons déjà la partie 1 de la *Gazette du Canada* comme point de départ pour lancer le processus de consultation. Pour nous, ce processus de consultation aura commencé avant cela. La possibilité de consulter ne commence pas avec la partie 1 de la *Gazette du Canada*.

Vous avez entendu le témoignage selon lequel nous faisons appel au conseil consultatif du ministre, qui peut compter sur toute l'industrie — les représentants des moyens de transport, les syndicats — les premiers intervenants et le public en général, qui fournissent des conseils au ministre. Nous utilisons un groupe de travail, qui regroupe toutes les provinces et tous les territoires. Tout cela est effectué avant la publication dans la *Gazette*. Nous consultons ensuite nos intervenants.

Ensuite, une fois que nous aurons eu un certain accord commun, nous irons de l'avant avec la partie 1 de la *Gazette du Canada* en vue d'obtenir des commentaires formels pour l'examen de ces règlements. Cette partie est déjà plus rigoureuse que ce que les lignes directrices du Conseil du Trésor proposent au gouvernement ou exigent de lui.

M. Brian Jean: Et ces lignes directrices appellent obligatoirement ce processus de consultation.

M. Peter Coyles: Par l'intermédiaire de la *Gazette du Canada*, c'est juste. Mais vous pourriez vous reporter à la partie II de la *Gazette du Canada*, sous la réglementation intelligente. Nous commençons par le processus que nous avons défini.

● (1640)

M. Brian Jean: En aval, y a-t-il un mécanisme de révision et d'appel visant des règlements qui existent déjà aujourd'hui, même à l'extérieur de la portée de ce processus?

M. Peter Coyles: Je répète que les articles 19 et 19.1 vous charge d'un examen. Vous avez toute cette notion, comme je tentais de l'expliquer, concernant la manière de mettre au point des règlements, alors on a largement la possibilité d'appliquer le processus de révision et d'appel. En franchissant les étapes du processus, vous avez l'occasion de vous prononcer au moyen de la *Gazette du Canada*. Nous devons répondre à chaque commentaire. Si nous avons une sorte d'accord général et de consensus, nous devons alors passer à la partie II de la *Gazette du Canada* pour publier un règlement qui entrerait en vigueur.

M. Brian Jean: J'ai une dernière question, et c'est peut-être le greffier qui y répondra.

Puisque les comités de la Chambre sont maîtres de leur destinée, serait-il possible que ce soit ultra vires, et que cela dépasse la capacité de légiférer, parce que c'est une obligation du comité?

Cela m'intrigue, et peut-être le greffier pourrait-il répondre. Mais il est certain que nous sommes les maîtres de notre destinée. C'est ainsi que je conçois un comité. Si nous nous imposons cette charge pour les comités à venir, n'est-ce pas agir au-delà de nos véritables compétence et pouvoir de légiférer?

M. Peter Coyles: Ce pourrait sans conteste être le cas. Vous avez le pouvoir et la capacité de convoquer des témoins en ce moment. Vous le faites à l'occasion. J'ai souvenir de nombreux règlements en matière de transport dont on avait débattu en comité avant qu'un règlement soit présenté. J'ai en tête quelques exemples dans le domaine aérien, que vous connaissez probablement mieux que moi. Je songe au ratio d'agents de bord. Vous avez reçu des témoins ici, vous avez entendu des témoignages et vous avez examiné les questions avant l'élaboration d'un règlement. Je pense donc que vous avez déjà la capacité d'agir en ce sens.

Encore une fois, nous n'avons pas de motif politique. Nous sommes ici pour vous fournir des conseils et vous permettre de prendre les meilleures décisions pour les Canadiens.

M. Brian Jean: Monsieur Coyles, je veux confirmer un point, et je crois que vous l'avez déjà fait. Vous avez déjà confirmé qu'aux termes des articles 19 et 19.1, nous avons ce pouvoir.

M. Peter Coyles: Oui.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Peut-être n'avez-vous pas de motivations politiques, mais les conservateurs en ont. J'avais parlé au secrétaire parlementaire. Quand les représentants de Teamsters Canada ont comparu, ils ont dit qu'ils auraient aimé une disposition semblable à la Loi sur l'aéronautique. Je reprends ici le texte qu'ils nous ont soumis:

Teamsters Canada aurait une modification à suggérer au projet de loi, soit d'y inclure une disposition enchâssée dans les modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique examinées par le comité des transports avant le déclenchement des élections. Cette disposition autoriserait le comité des transports de la Chambre des communes ou du Sénat à passer en revue la réglementation établie en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Je pensais que le secrétaire parlementaire aurait déposé un amendement comme celui proposé, et je lui en avais parlé. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas voulu en déposer un? Vous faites probablement partie de ce questionnement sur les raisons pour lesquelles cela ne vous intéressait pas d'y apporter une modification. Je trouvais raisonnable ce que les représentants de Teamsters Canada demandaient, surtout qu'ils ont bien participé et bien travaillé avec vous.

Pourquoi ne pouvait-on pas s'entendre sur une modification qui aurait contenté Teamsters Canada? Autrement, j'ai tendance à dire que ce que propose le NPD est bon autant que ce que proposent les libéraux. J'aurais tendance à voter pour les deux. D'une certaine façon, le gouvernement n'a pas voulu proposer ce que demandaient les représentants de Teamsters Canada.

Ma première question s'adresse à M. Jean. Pourquoi le gouvernement ne voulait-il pas satisfaire Teamsters Canada?

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'avais en fait une motion. J'ai vu celle de M. Volpe. J'ai parlé aux camionneurs. En fait, un des représentants est ici, et je m'entretiens souvent... Ou plutôt, il était ici; il est maintenant parti. Je m'entretiens souvent avec lui, et nous lui avons montré une copie de la mesure législative que nous avons proposée dans le projet de loi C-7, qui correspond exactement à sa proposition et à celle de M. Volpe.

J'ai donc cru bon, par souci de l'environnement, d'essayer de traiter de la question de cette façon.

L'unique différence, ce sont les mots « fait déposer » et « peut ». Voilà la différence, selon moi. Je crois franchement que le fait d'imposer cette disposition pour les comités futurs dépasse notre compétence. Mais ce n'est pas tout. Nous avons maintenant la capacité de le faire. Nous pouvons déposer tout règlement devant le comité pour étude, comme c'était le cas avec le dossier des agents de bord et le ratio par avion, etc. C'est ce que nous avons fait, et nous avons travaillé ensemble sur ce dossier. Je crois que nous en avons la capacité. C'est pourquoi le gouvernement appuie la motion de M. Volpe parce qu'elle convient aux camionneurs.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Quelle est la différence entre les deux motions et ce qu'elles visent? Notre motion porte sur la nature de l'habilitation de la sécurité en matière de transport. Cette question finira par être négociée avec les États-Unis. Toutefois, on n'y parviendra pas si les règlements applicables à l'habilitation de sécurité en matière de transport doivent correspondre à ce qu'un autre pays nous impose.

Le processus, la collecte de données, et tout le reste doivent être négociés avec les États-Unis. C'est assez clair. Les États-Unis ne nous donnent pas carte blanche. Ils disent que si notre système correspond à leurs exigences, alors ils seront d'accord.

Alors que se passera-t-il avec ces règlements s'ils sont déposés devant un comité où témoignent des camionneurs et si nous avons déjà participé à une négociation internationale sur ces règlements? Serons-nous en mesure de changer ces règlements? Pourrions-nous les modifier? Le gouvernement va-t-il écouter les gens qui ne sont pas des législateurs?

Voilà pourquoi, à mon avis, lorsqu'on fait face à ce type de situation où on doit établir des règlements qui seront approuvés par un autre pays, il est important que ces règlements soient déposés devant le Parlement. Voilà pourquoi cet article contient les mots

« fait déposer ». Il y a une obligation parce que le fait d'accepter des règlements qui devront être approuvés par un autre pays représente une question très sérieuse pour les Canadiens. C'est la raison pour laquelle on trouve cet aspect obligatoire.

Pour ce qui du mot « peut », comme pour toutes les autres dispositions du projet de loi, la décision de négocier et d'établir des règlements à l'intérieur du pays est entièrement entre les mains du gouvernement canadien.

Nous avons donc deux situations différentes ici. L'une consiste à donner aux travailleurs canadiens la protection qu'ils méritent. Il faut s'assurer que les règlements ne sont pas astreignants pour les travailleurs et que ces derniers comprennent bien les conditions de partage d'information avec le gouvernement; tous ces éléments doivent faire l'objet d'une sorte de surveillance. Il y a deux choses distinctes ici, et je tiens à ce que le comité envisage la question sous cette optique.

Ce n'est pas la même chose. Nous en avons fait une distinction. Ces deux amendements peuvent être adoptés et fonctionner très bien.

Merci.

•(1645)

Le président: Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy: Oui.

[Français]

Je me souviens du témoin des Teamsters. L'idée que j'ai retenue est la suivante: s'il y a un examen fait ici, le travail de la bureaucratie sera peut-être meilleur quant à la formulation.

[Traduction]

Autrement dit, nous donnons un pouvoir de réglementation au ministre; alors, cessons de prétendre que nous nous en tenons à un comité ou au Parlement. Telle est la nature de ce projet de loi, et je suppose qu'il faut de la souplesse. Quant à moi, je serais un peu plus optimiste que M. Bevington, en ce sens que j'aimerais bien croire que la personne qui négociera pour le compte du Canada n'acceptera pas tout simplement ce que les Américains veulent. C'est ce que j'aimerais bien croire, et je dis cela comme principe général qui n'est pas nécessairement toujours respecté. En tout cas, c'est ce que j'espère. Je ne pense pas qu'on crée des lois avec l'idée de faire du mauvais travail.

Toutefois, je tient compte de l'aspect quantitatif des deux propositions dont nous sommes saisis. Si vous en avez déjà parlé avant mon arrivée, je vous prie de m'en excuser, mais je veux juste être certain d'un point. Dans une des propositions, on dit « projet de règlement » et dans l'autre, « règlement ». Est-il possible qu'un projet de règlement soit quelque chose de valable? Et quelles en sont les répercussions sur le plan de l'interruption du processus, etc.? Si je ne me trompe pas, le libellé fait une distinction, n'est-ce pas?

Mme Linda Wilson: Juste pour expliquer brièvement le processus de réglementation, on tient souvent une consultation initiale. Un projet de règlement est alors rédigé, puis publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Aux termes de ce projet de loi, on doit faire publier un projet de règlement dans la partie I de la *Gazette du Canada*. À ce stade-là, on entame une période de commentaires dans le cadre de laquelle le public peut présenter ses points de vue sur le projet de règlement; par la suite, le règlement proprement dit est établi dès qu'il est publié dans la partie II de la *Gazette du Canada*. Il y a donc une distinction entre un projet de règlement et un règlement.

M. Gerard Kennedy: D'accord. C'est ce que je pensais, mais je voulais juste être sûr.

Encore une fois, je crois que nous avons reçu un conseil salubre: l'idée que le comité examinera, ou aura l'occasion d'examiner, les règlements aura un effet pratique sur leur validité. Selon moi, les motions sont satisfaisantes à cet égard. Si nous n'allons pas pouvoir apporter des changements, il faut faire une grande distinction. Je suppose, dans un cas, si au terme d'un examen du public, on décèle des erreurs, il faudra alors revenir en arrière et changer les règlements, au lieu de les changer en cours de route. Est-ce exact?

Mme Linda Wilson: Oui.

• (1650)

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup, monsieur le président.

Nous discutons de cette question depuis un bon moment, et j'ai l'impression que la discussion s'est dirigée vers l'amendement que je propose. Et, en fait, il y a un certain chevauchement.

Je tiens à rassurer M. Laframboise quant à la façon dont je perçois la différence. Je veux également indiquer à M. Bevington que je ne pense pas que mon amendement ait moins d'impact que le sien; à ma connaissance, d'après la façon dont nous travaillons au Parlement, si un rapport est déposé devant un comité quelconque, surtout un règlement, une fois qu'on rend compte des conclusions du comité, la Chambre approuve le rapport, ce qui oblige le gouvernement à considérer ce rapport comme un nouvel aspect d'une loi — en d'autres termes, à mettre en oeuvre les règlements qui sont examinés par le comité.

J'ai peut-être tort — et ce n'est pas la première fois —, mais pour M. Laframboise et tous ceux qui examinent les différences de base, je considère que mon amendement... Et j'espère que vous ne considérez pas cela comme étant présomptueux, monsieur le président, parce que nous parlons maintenant d'un amendement qui n'est pas déposé, mais je vais en faire la proposition dans quelques instants. Je crois que mon amendement a en fait une portée plus large que celui de M. Bevington parce que le mien vise expressément tout règlement pris en vertu de cette loi, alors que celui de M. Bevington fait allusion uniquement à ceux visés aux alinéas 27.1(1) b), c) et d).

De plus, l'amendement de M. Bevington impose une contrainte à la Chambre en l'obligeant à renvoyer le règlement ici pendant qu'il se trouve dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Autrement dit, nous allons inviter, en réalité, les témoins que le ministère est obligé d'entendre en vertu de la partie I de la *Gazette du Canada*.

Je crois que le mien va plus loin. Même si on y trouve le mot « peut », d'après le processus parlementaire, nous pouvons rassembler tout le monde après la publication d'un règlement dans la partie II de la *Gazette du Canada* pour se mettre d'accord sur un délai, qu'il s'agisse de six mois ou d'un an, en vue de dégager les problèmes, puis d'apporter les modifications nécessaires.

La raison pour laquelle j'estime que c'est plus large, c'est parce que l'amendement de M. Bevington, sans douter de ses bonnes intentions, contient les mots suivants: « Dans les soixante jours qui suivent le début de son examen, le comité... ». C'est deux mois. Sauf le respect que je lui dois, ce délai n'est probablement pas suffisant pour déterminer si ces règlements sont vraiment faisables, dans la mesure où ils sont publiés dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

Je vais donc vous demander, monsieur le président — et ce, sans aucune arrogance ou présomption — de sonder l'opinion du comité pour voir si nous sommes prêts à déterminer immédiatement si nous

acceptons l'amendement de M. Bevington et, dans le cas contraire, si nous pouvons passer directement au mien.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: En effet. Vous savez qu'il y a une grande différence ici, et je suis heureux que M. Volpe l'ait soulignée, parce que c'est quelque chose qui s'inscrit dans l'argument que j'essaie de faire valoir, à savoir que cet amendement porte sur l'habilitation de sécurité en matière de transport, qui risque d'influer sur les droits des Canadiens. Par conséquent, c'est probablement une bonne idée d'examiner ces règlements devant le Parlement avant leur mise en oeuvre.

L'amendement de M. Volpe est un amendement valable qui couvre toute la démarche à suivre après sa mise en oeuvre. C'est donc, de toute évidence, après le fait; en vertu de cette loi, par suite d'une plainte par écrit ou de sa propre initiative, le Parlement peut reprendre l'étude de ces règlements après leur entrée en vigueur.

Nous avons donc, d'une part, une question qui touche davantage la Charte, puisqu'elle concerne les droits des Canadiens à la vie privée, et cette question devrait être examinée attentivement avant de faire passer la loi. D'autre part, nous avons des règlements qui doivent être mis en pratique pour nous assurer qu'ils sont corrects. Il s'agit donc de deux choses assez différentes, et c'est pourquoi je pense que les deux motions assument bien leur fonction. Et j'encourage M. Volpe, et toute autre personne, à accepter l'idée que nous pouvons vivre avec les deux dans le projet de loi.

• (1655)

Le président: Merci.

Conformément au Règlement, nous devons nous occuper de cet amendement tel que présenté; je mets donc aux voix l'amendement NDP-3.

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

(Les articles 26 à 28 inclusivement sont adoptés.)

(Article 29—*Arrêté ministériel*)

Le président: Nous arrivons maintenant au fameux amendement LIB-1.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Comme je l'ai indiqué, monsieur le président, je crois que cet amendement donne au comité l'occasion de prendre tout règlement, y compris ceux dont on a discuté au cours de la dernière demie-heure, puis de convoquer des témoins ou des intervenants qui, pour une raison particulière, en sont insatisfaits et de présenter un rapport dans le but de le faire approuver par la Chambre des communes. Si c'est accepté, nous réglons alors le problème.

Je crois que cette motion particulière, cet amendement, recevrait l'appui des intervenants dans l'industrie. Nous avons parlé des camionneurs tout à l'heure. Je crois qu'ils ont parlé avec tous les députés du gouvernement et de l'opposition, ou du moins avec tous les partis — j'ignore s'ils ont parlé avec tous les députés — pour voir s'ils peuvent obtenir un coup de main. J'ose dire qu'ils seraient également en faveur de cette motion.

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

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

(L'article 29 modifié est adopté).

(Les articles 30 à 37 inclusivement sont adoptés.)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il le président de faire rapport à la Chambre du projet de loi modifié?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi modifié pour l'usage de la Chambre à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Eh bien, c'était le premier projet de loi. Merci, mesdames et messieurs.

Je veux juste régler une petite question administrative. Le jeudi 12 mars prochain, j'aimerais tenir une réunion du sous-comité, peut-être pour une durée de deux heures. Nous pourrions planifier les travaux que nous entreprendrons après la relâche, ce qui permettra au greffier de convoquer les témoins requis.

Si cela vous convient, je vais donc lever la séance.

Passez une bonne semaine de relâche.

La séance est levée.

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

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

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