



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 055 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 10 mars 2011

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 10 mars 2011

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour. Soyez tous les bienvenus à cette 55^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 8 décembre 2010, nous reprenons aujourd'hui notre étude du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui deux représentants du ministère des Transports, soit M. Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire, et Mme Carla White-Taylor, directrice, Secrétariat de la Sécurité ferroviaire.

Je vous souhaite la bienvenue.

Je ne sais pas... Vous n'avez pas de déclaration préliminaire à faire, mais vous êtes ici pour nous offrir des conseils tout au long de la séance, n'est-ce pas?

M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Oui.

Le président: Bienvenue.

Cela dit, nous allons procéder à l'étude article par article du projet de loi C-33.

Conformément au paragraphe 75(1) du Règlement, l'étude de l'article 1 est reportée à plus tard.

Nous en sommes maintenant à l'article 2. Aucun amendement n'est proposé pour cet article.

Les articles 2 et 3 sont-ils adoptés?

(Les articles 2 et 3 sont adoptés.)

(Article 4)

Le président: Plusieurs amendements sont proposés pour l'article 4.

Souhaitez-vous faire un rappel au Règlement à ce propos, monsieur Laframboise?

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Oui. À la suite de l'avis qu'on a demandé au conseiller législatif qui est près de vous, monsieur le président, notre premier amendement, le BQ-1, qui porte sur la définition de la compagnie de chemin de fer et demande l'exclusion d'une administration de transport de banlieue, touche l'article 10 directement. Je ne sais pas comment vous souhaitez procéder, mais je ne voudrais pas qu'on mette de côté l'article 4 ou qu'on vote sur l'article 4 sans passer à l'article 10. Peut-être serait-il préférable qu'on discute de l'article 10 tout de suite, compte tenu que ces articles sont interreliés par rapport aux amendements qu'on a déposés.

[Traduction]

Le président: Donc, il y a des amendements à l'article 4 qui touchent directement l'article 10, mais qui doivent être examinés dans l'ordre inverse.

Pourrions-nous reporter cela et continuer avec tout le reste, puis revenir à l'article 4 après que nous aurons terminé... ?

Êtes-vous tous d'accord?

(L'article 4 est réservé.)

Le président: Merci.

(Les articles 5 à 7 inclusivement sont adoptés.)

(Article 8)

Le président: Nous sommes au deuxième amendement du gouvernement, à la page 6.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, excusez-moi... J'essaie de suivre, mais je me demande ce qu'il advient de l'article 4 et de tous les amendements.

Le président: Comme il y a un amendement pour l'article 10 qui touche à l'amendement BQ-2, M. Laframboise a demandé que nous reportions l'étude de l'article 4 à la fin.

M. Brian Jean: C'est parfait. Je tenais seulement à m'assurer d'avoir bien compris.

Nous en sommes donc à l'amendement G-2, qui porte sur l'article 8.

Cet amendement propose la participation d'un ingénieur professionnel, afin que les travaux soient effectués conformément à des principes d'Ingénierie bien établis.

Tout le monde conviendra qu'il serait des plus logique, dans un projet de loi sur la sécurité, de prévoir les personnes dont on a besoin pour les travaux relatifs à la conception, la construction, l'évaluation, l'entretien, la modification et les autres travaux nécessaires.

Je crois que ce serait tout à fait logique pour tous les partis. Nous n'avons pas vraiment eu l'occasion d'en discuter avec les députés du Bloc ni avec ceux du NPD, mais s'ils ont des questions, je me ferai un plaisir d'y répondre.

• (1540)

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

Monsieur Julian.

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

Je remercie le secrétaire parlementaire d'avoir présenté l'amendement.

J'aimerais que nos témoins nous expliquent la différence entre le libellé de l'article du projet de loi, qui prévoit que les travaux « sont effectués sous la direction d'un ingénieur agréé », et le libellé proposé dans l'amendement du gouvernement, qui prévoit que les travaux d'ingénierie sont « approuvés par un ingénieur professionnel ».

M. Luc Bourdon: D'abord, l'amendement devait correspondre à la directive relative à la rédaction, soit simplement d'assurer l'entretien en plus des autres travaux que nous effectuons. Avec la modification dont vous parlez, nous reconnaissons le fait qu'il ne peut pas toujours y avoir un ingénieur sur place; les travaux doivent donc être effectués sous la direction d'un ingénieur, comme on l'indique actuellement dans la loi.

M. Peter Julian: Donc, il s'agit en fait d'un affaiblissement et non d'un resserrement des normes.

M. Luc Bourdon: Non, car pour certaines lignes ferroviaires sur courtes distances, il est presque impossible d'avoir un ingénieur sur place en tout temps. L'important, c'est que les travaux aient déjà été approuvés par un ingénieur et soient effectués par les employés de la compagnie.

M. Peter Julian: Mais cela veut dire que l'exigence selon laquelle les travaux doivent être effectués sous la direction d'un ingénieur professionnel serait atténuée. Le travail pourrait être effectué, et les travaux d'ingénierie « relatifs aux installations ferroviaires » devraient être approuvés par un ingénieur professionnel.

M. Luc Bourdon: Je viens de vérifier auprès de notre conseiller juridique, et c'est exactement ce que je viens de vous dire. Il serait presque impossible d'avoir des ingénieurs sur place en tout temps pour une ligne ferroviaire sur courtes distances. Nous voulons que les travaux soient approuvés, mais pas qu'un ingénieur soit sur place en tout temps.

Le président: Monsieur Godin.

Ça va? Très bien.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): C'est bien pensé.

Le président: Monsieur Trost.

M. Brad Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC): Sukh et moi sommes tous les deux...

Vous êtes ingénieur, n'est-ce pas?

M. Sukh Dhaliwal: En effet.

M. Brad Trost: Oui.

Donc, nous avons tous les deux fait ce genre de chose.

Une voix: C'est un meilleur ingénieur.

M. Brad Trost: C'est un meilleur ingénieur; je suis géophysicien.

J'aimerais dire quelques mots au sujet de ce que M. Julian voulait faire valoir. Parfois, il n'y a pas d'ingénieur professionnel sur place,

mais un ingénieur stagiaire, un ingénieur technologue ou l'un de ses subalternes. L'ingénieur professionnel doit tout de même apposer sa signature et il est par conséquent juridiquement responsable de ses subordonnés. Les normes ne changent donc pas; simplement, quelqu'un qui travaille au nom de l'ingénieur fera le travail, mais l'ingénieur peut tout de même en être tenu responsable.

Même si je n'ai jamais eu suffisamment d'ancienneté pour apposer ma signature en guise d'approbation pour le travail de quelqu'un d'autre, ni moi ni Sukh, j'en suis sûr, ni un autre ingénieur professionnel ne mettra sa signature sur quoi que ce soit, parce qu'il s'agit d'une responsabilité juridique, la même que pour les avocats et d'autres professions. Effectivement, un ingénieur a son mot à dire, même si quelqu'un d'autre fait le travail. C'est ce que nous comprenons dans notre profession. Les avocats vous l'expliquerait peut-être autrement.

Essentiellement, l'ingénieur régit cela, même si quelqu'un d'autre fait le travail. Il peut s'agir d'une personne ayant trois ans d'expérience en ingénierie ou d'un ingénieur stagiaire, mais il a tout de même besoin... Cette personne a peut-être plus d'expérience, en fait, que l'ingénieur professionnel qui donne son approbation pour le travail. Toutefois, il est possible que cet ingénieur professionnel se trouve très loin, qu'il ait envoyé les directives et qu'il appose seulement sa signature pour le travail.

Il est arrivé que des ingénieurs ou des géoscientifiques principaux apposent leur signature en guise d'approbation pour mon travail, et ils n'ont que vérifié pour s'assurer que j'avais tout fait correctement.

Voilà, selon moi, ce que cela permet, et c'est ce qu'indiquent les témoins.

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

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Juste une question, monsieur le président. Je remercie M. Trost de cette précision.

Les témoins ont-ils demandé au comité d'apporter ce changement?

Le président: Monsieur Jean, les témoins ont-ils demandé d'apporter ce changement?

M. Brian Jean: Je ne m'en souviens pas. Je crois que c'était pour confirmer — et les personnes qui travaillent à ce dossier depuis longtemps pourront me corriger — et s'assurer qu'on n'effectuait pas de travaux ne répondant pas aux normes prévues par la loi en matière de sécurité ferroviaire. Lorsqu'une équipe travaillait sur le terrain et qu'il y avait sur place, comme l'a dit M. Trost, un ingénieur stagiaire, on préparait ensuite un schéma ou un compte rendu détaillé de ce qui avait été fait, qui était ensuite renvoyé pour approbation à un ingénieur professionnel afin qu'il s'assure du respect du niveau de qualité requis.

Je crois qu'il s'agissait d'une recommandation du ministère et non d'un témoin, mais un témoin m'a dit qu'à son avis, c'était une bonne initiative.

J'aimerais savoir ce qu'en pense M. Dhaliwal.

• (1545)

M. Sukh Dhaliwal: Je suis d'accord avec M. Trost. J'exerce cette profession depuis presque 20 ans et selon moi, il est toujours possible que d'autres personnes, des ingénieurs subalternes ou des stagiaires, accomplissent le travail et que des ingénieurs en prennent toute la responsabilité. Nous sommes également responsables envers nos pairs.

Les ingénieurs accomplissent le travail selon les normes les plus élevées; j'appuierais donc la recommandation de M. Jean.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je dois dire que personne ne se douterait que M. Dhaliwal est ingénieur, parce qu'avec une cravate comme la sienne...

Mais c'est une très belle cravate, monsieur Dhaliwal, vraiment.

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

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

(L'article 8 modifié est adopté.)

(L'article 9 est adopté.)

(Article 10)

Le président: Monsieur Laframboise, nous en sommes à l'amendement BQ-3, à la page 7.

[Français]

M. Mario Laframboise: Au paragraphe 17.1(1) de l'article 10, on mentionne ce qui suit:

17.1 (1) Il est interdit à quiconque d'exploiter ou d'entretenir un chemin de fer ou d'exploiter du matériel ferroviaire sur un chemin de fer sans être titulaire d'un certificat [...]

L'alinéa (2) stipule ce qui suit:

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à la personne exemptée au titre de l'alinéa 17.9(1)c) ou à une municipalité ou une autorité responsable du service de voirie qui entretient un ouvrage de franchissement.

C'est le gouverneur en conseil qui pourrait donner une exemption par décret.

On ajouterait ce qui suit: « ou encore à une administration de transport de banlieue. » L'objectif est que le certificat d'exploitation de chemin de fer ne soit pas obligatoire pour une administration de transport de banlieue.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Monsieur Laframboise et moi siégeons ensemble depuis des années à ce comité, et même si je respecte beaucoup sa position sur cette question, je ne peux tout simplement pas être d'accord. D'abord, en ce qui concerne ce qu'on demande ici, il s'agit d'une exemption de l'obligation d'exploiter un chemin de fer en étant titulaire d'un certificat du gouvernement fédéral, ce qui veut dire en fait d'être exempté de cette mesure sécuritaire.

Quand j'écoutais les témoins demander d'être exemptés, je me disais qu'ils demandaient que la sécurité de la loi s'applique au transport de produits — que soient visés par la Loi sur la sécurité ferroviaire des bureaux ou des meubles provenant de Montréal, des vêtements ou des véhicules, ou quoi que ce soit d'autre — mais pas des personnes, et cela ne me semblait pas du tout logique. Ce que nous pouvons transporter de plus précieux dans le réseau ferroviaire, ce sont les personnes. On demande maintenant cette exemption parce qu'on transporte des gens, ce qui me semble insensé.

En plus, les faits présentés ne justifiaient pas l'exemption de l'autorité fédérale. En fait, un témoin en particulier a dit que son entreprise utilisait les réseaux ferroviaires sous réglementation fédérale pour environ 50 ou 60 p. 100 de ses activités. Selon moi, si cet amendement et l'amendement BQ-1 sont adoptés, cela fera en sorte qu'ils n'auront plus à se conformer à la réglementation fédérale sur ces voies simplement parce qu'ils transportent des personnes. Pour moi, c'est illogique.

D'après ce que je comprends, et qu'on me corrige si j'ai tort, même s'il y avait une exemption, la compagnie qui loue les voies ferrées à ces sociétés pour l'utilisation du train serait tout de même assujettie aux exigences fédérales.

Au fond, même si le propriétaire de la voie ferrée est obligé de maintenir ce niveau de sécurité, en exempter l'exploitant fait en sorte d'embrouiller la loi, à mon avis, et n'a absolument aucun sens, car même si les administrations de transport ne veulent pas relever du fédéral, il serait illogique que nous leur permettions d'être exemptées de mesures de sécurité alors que nous exigeons qu'on respecte le régime de sécurité du gouvernement fédéral pour les produits et services.

Je sais que M. Bourdon a beaucoup d'expérience dans ce domaine et j'aimerais bien entendre son point de vue.

• (1550)

[Français]

M. Luc Bourdon: J'aimerais expliquer un peu le contexte à M. Laframboise. Dans la recommandation du panel, ce qui a été déterminé et qu'on savait, c'est que présentement, il n'y a aucun critère, avant qu'un chemin de fer commence ses opérations, pouvant nous permettre de déterminer s'il est sécuritaire ou non. Donc, quand on veut débiter les opérations d'un chemin de fer, on va à l'Office des transports du Canada et on obtient un certificat d'aptitude. La seule chose qui est vérifiée, c'est si les opérateurs ont suffisamment d'argent pour couvrir un déraillement ou un accident. On vérifie s'ils ont des assurances ou suffisamment d'argent pour couvrir cela.

Ce que le panel a recommandé et qui a été démontré, c'est qu'il serait utile pour nous que chacun des chemins de fer qui opèrent sur des voies fédérales obtienne ce certificat d'exploitation, qui nous démontrerait tout ce qu'ils ont mis en place pour s'assurer de la sécurité. À ce moment, cela deviendrait un outil à la disposition de nos inspecteurs. Ces derniers auraient ainsi un document qui indiquerait exactement quelles sont les règles qui s'appliquent et de quelle façon ces chemins de fer fonctionnent.

Si on n'adopte pas ce certificat, on va encore transférer l'imputabilité aux chemins de fer, comme le Canadien Pacifique et le Canadien National, et chaque fois que quelque chose ne sera pas en accord avec les normes, il faudra aller à l'autre chemin de fer pour lui demander de faire faire les réparations ou apporter les correctifs par le train de banlieue.

M. Mario Laframboise: Vous êtes en train de donner la réponse à savoir pourquoi les opérateurs de trains de banlieue ont des craintes. S'ils sont obligés d'avoir le certificat, l'opérateur, celui qui leur loue les voies, va leur transférer une partie de la facture. C'est ce qu'ils craignent depuis le tout début. De toute façon, en ce qui a trait à la certification, vous le savez, ils opèrent dans une proportion de 90 p. 100 sur des voies ferrées opérées par des transporteurs ferroviaires. La bataille est donc toujours au sujet des frais et des coûts. S'ils réussissent en plus à soulever un problème relatif au certificat, c'est-à-dire à faire une plainte et à s'assurer que l'opérateur du train de banlieue soit responsable, cela voudra dire, s'il est responsable, qu'il devra payer. Sinon, il n'aura pas son certificat. En ce moment, ce que vous me dites, c'est que s'il y a une plainte relativement à la sécurité, il faut que ce soit le propriétaire de la voie qui fasse les travaux.

M. Luc Bourdon: Oui, mais...

• (1555)

M. Mario Laframboise: C'est correct que le propriétaire de la voie fasse les travaux. Ce que vous allez faire, c'est que vous allez retirer le certificat à l'opérateur, à celui qui transporte les passagers. Vous allez lui dire qu'il a un problème en rapport avec son certificat. Vous pouvez aller jusque-là, vous pouvez aller jusqu'à retirer le certificat.

M. Luc Bourdon: Non. On a rencontré les opérateurs de trains de banlieue et on a discuté avec eux. D'abord, l'utilisation de la voie d'un chemin de classe 1, si on parle du CN et du CP, relève d'une entente contractuelle qu'ils ont avec eux. On a été très clair. Dans le permis d'opération d'un chemin de fer pour un train de banlieue, par exemple, l'entretien de la voie relève du propriétaire de la voie, et non du train de banlieue. Donc, s'il y a un problème relatif à la voie ferrée, c'est le CN ou le CP qui sera responsable. Par contre, on a eu des exemples dans le passé où des wagons avec des roues défectueuses étaient utilisés dans les trains de banlieue, et on a été obligé d'imposer les mesures correctives au Canadien Pacifique et au Canadien National pour qu'ils retournent et qu'ils fassent faire les réparations par le chemin de fer qui aurait dû être imputable. C'est ce que le certificat va nous permettre de faire.

Par contre, il ne faut pas penser que, parce qu'ils ont un certificat d'exploitation, ils vont devenir, du jour au lendemain, responsables de tous les travaux sur les voies. Ce sont des ententes contractuelles qu'ils ont ensemble et on n'a rien à y voir. Ce que je veux savoir, c'est quelles sont les règles qui s'appliquent.

L'autre avantage pour les trains de banlieue que certains nous ont fait valoir et qu'ils ont mentionné au panel, c'est la possibilité, avec le certificat d'exploitation, de pouvoir déposer leurs propres règles, qui seront faites en accord avec leur opération, plutôt que d'adopter les règles d'un chemin de fer qui transporte des marchandises. C'est un point important. Donc, ce certificat va leur permettre de faire leurs propres règles et aussi d'obtenir des exemptions à des règles existantes, ce qu'ils ne peuvent pas obtenir présentement.

M. Mario Laframboise: Monsieur Bourdon, si c'était si bon pour eux, ils vous auraient dit oui. Comprenez-vous? Vous êtes en train de me dire que tout cela, c'est eux qui l'ont demandé. Pourquoi alors nous demandent-ils d'être exemptés? Il doit y avoir un problème dans votre panel.

M. Luc Bourdon: Tout ce que je peux vous dire, c'est que dans notre position, c'est un outil. Il serait excessivement utile de savoir exactement quel est leur profil de sécurité. Comme M. Jean l'a mentionné, ils transportent 65 millions de personnes annuellement. Or, on va demander à certains petits CFIL qui transportent du bois ou

du minerai d'avoir un certificat d'exploitation, mais on va dire à des opérateurs de trains de banlieue qui transportent 65 millions de personnes qu'ils n'en ont pas besoin.

M. Mario Laframboise: Cela dépend toujours. Ce que vous êtes en train de me dire, c'est que vous allez établir les critères.

M. Luc Bourdon: Par règlement, en consultation avec eux. Quand on a eu la présentation des trains de banlieue ici, le monsieur qui a...

M. Mario Laframboise: Sauf que vous rendrez applicable tout de suite l'obligation d'avoir le certificat. Vous n'avez pas encore établi...

M. Luc Bourdon: Non, pas du tout, monsieur Laframboise. Dans le projet de loi, il y a deux années de grâce complètes pour faire cela.

[Traduction]

Le président: Je crois que je reviendrai à M. Laframboise. Les prochaines personnes sur ma liste sont M. McCallum, M. Trost et M. Julian.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): J'appuie cet amendement pour la raison que nous avons entendue: la sécurité doit l'emporter. Je pense que les détails concernant le traitement de ces compagnies peuvent être précisés dans la réglementation.

Le président: Monsieur Trost.

M. Brad Trost: Merci, monsieur le président.

J'essaie de voir si j'ai bien compris. Si l'amendement BQ-3 est adopté — celui dont nous parlons maintenant —, la seule façon dont ces administrations de transport de banlieue pourraient être assujetties à la réglementation fédérale en matière de sécurité serait en faisant pression sur les sociétés CN et le CP, qui utilisent les réseaux ferroviaires sous réglementation fédérale. Elles feraient à leur tour pression sur les administrations de transport. Nous tenterions de faire cela en quelque sorte comme un effet domino, pour obtenir ce que nous voulons en matière de sécurité au lieu de traiter directement avec l'administration de transport de banlieue.

Vous ai-je bien compris?

M. Luc Bourdon: Oui. En fait, je ne parlais pas de « pression »; nous pouvons contrôler la conformité, mais nous ne pouvons pas imposer. Si nous contrôlons une administration de transport de banlieue et que nous constatons que quelque chose est non conforme aux règles ou aux règlements, nous devons imposer au CN et au CP une mesure corrective. Ensuite, elles s'adresseront à leur tour à l'administration de transport de banlieue pour faire corriger cela. Il n'y a donc pas de réelle obligation.

M. Brad Trost: D'accord, je comprends.

N'est-ce pas plus compliqué que de traiter directement avec ces administrations? Au bout du compte, nous atteindrons les mêmes résultats, si le CN et le CP interviennent. Selon les dispositions de cette mesure législative, ces sociétés doivent chacune désigner un responsable de la sécurité sur le plan juridique. Cette personne sera très avisée de s'assurer que tous les sous-traitants respectent les règles.

M. Luc Bourdon: Ils sont maintenant responsables.

M. Brad Trost: Je ne comprends pas l'opposition des administrations de transport de banlieue, sauf pour... Ce qu'elles demandent n'a pas de sens.

Le président: C'est au tour de M. Julian, puis de M. Watson, et je reviendrai ensuite à M. Laframboise.

[Français]

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président. J'ai deux questions pour M. Laframboise, au sujet de son amendement. Je m'excuse, mais je suis un peu désavantagé puisque je n'étais pas ici lors des témoignages sur ce sujet.

Quels sont les opérateurs de trains de banlieue qui ont justement demandé d'avoir cette exemption? Je crois avoir bien compris le processus de deux ans. Pourquoi les trains de banlieue ne veulent-elles pas adhérer à ce processus de transition de deux ans?

M. Mario Laframboise: D'abord, ces opérateurs, par exemple l'AMT, l'Agence métropolitaine de transport, relèvent du gouvernement du Québec, comme toutes les agences métropolitaines de transport relèvent des provinces. C'est donc faux de dire qu'il n'y a pas de normes de sécurité.

Ce que vous êtes en train de nous dire, monsieur Bourdon, est étonnant. Vous dites qu'il n'y a pas de normes de sécurité.

M. Luc Bourdon: Non, ce n'est pas ce qu'on a dit.

M. Mario Laframboise: Ces gens doivent se rapporter à leurs autorités, qui sont les provinces, qui ont leurs propres normes de sécurité.

• (1600)

M. Luc Bourdon: On n'a jamais dit qu'ils n'avaient pas de normes de sécurité. Ce qu'on a dit, c'est que ces gens doivent se conformer aux normes du Canadien Pacifique et du Canadien National. Ils n'ont pas leurs propres normes. Ils ont l'obligation de suivre les règles qui ont été approuvées par le ministre responsable du Canadien National et du Canadien Pacifique.

On parle actuellement d'une question d'imputabilité. Quand quelque chose ne fonctionne pas comme ça devrait fonctionner, on ne peut pas s'en prendre au groupe fautif, il faut s'en prendre à un autre.

M. Mario Laframboise: Mais vous ne pouvez pas vous en prendre à eux pour la simple et bonne raison qu'ils n'ont pas à vous demander la permission. Ils obtiennent leurs autorisations des autorités responsables. Comme vous le dites, ils doivent respecter les normes du CN et du CP et si, par la suite, ils ont un problème, ils le règlent avec le CN et le CP.

M. Luc Bourdon: Quand ces agences opèrent sur des voies fédérales, on peut clairement avoir autorité sur elles. Tous ceux qui présentement opèrent sur ces voies vont être obligés d'avoir un certificat d'exploitation.

Pour répondre à la question que vous avez posée un peu plus tôt, si la loi est amendée et qu'on a le pouvoir d'adopter le règlement, on doit d'abord, dans le cadre de notre processus interne, s'asseoir avec tous les intervenants, y compris l'Agence métropolitaine de transport, GO Transit et la West Coast Express. C'est au sujet de ces trois agences que M. Julian a demandé plus d'information.

Une fois que le règlement est adopté, on a une période de deux ans pour permettre aux gens de s'y conformer. Il y a donc tout ce qu'il faut pour permettre aux gens d'être consultés correctement et leur donner la chance de nous faire part de leurs préoccupations. Une fois que le règlement est en vigueur, on leur donne deux ans pour déposer ce qui va devoir être déposé.

Le règlement permet aussi d'adapter le certificat d'exploitation à leur type d'opérations et même de les en exempter complètement. Par exemple, si les trois transporteurs qui font la navette démontrent qu'ils utilisent de très bonnes règles et qu'ils utilisent les critères nord-américains de l'APTA aux États-Unis, ils pourraient être

exemptés d'un certificat d'exploitation, parce qu'on est rassuré. En effet, on a dialogué avec eux et on voit que tout est en place pour s'assurer que cela fonctionne.

M. Mario Laframboise: Ce n'est pas ce qu'on me dit. C'est pourquoi cela pose problème. Ces gens nous demandent d'être exemptés parce qu'ils ne veulent pas être obligés de produire un autre certificat. Ils sont déjà soumis à leur législation. Ils ont déjà des normes de sécurité. Ils doivent être capables de respecter les normes de sécurité du CN et du CP. Ils le font déjà, mais vous leur imposez l'obtention d'un certificat supplémentaire. C'est ce qu'ils ne veulent pas. Vous pourriez les en exempter, comme vous pourriez les y obliger, comme vous pourriez leur retirer le certificat. Est-ce vrai ou non?

M. Luc Bourdon: C'est une question de sécurité. On sait que leurs opérations sont sécuritaires, mais cela nous permet d'avoir ce dialogue avec eux. Quand ils opèrent sur des voies fédérales, ils doivent se conformer à toutes les règles et à tous les règlements.

M. Mario Laframboise: Qui vous a demandé cela? S'agit-il des compagnies de chemin de fer?

M. Luc Bourdon: Pas du tout. Je peux vous dire qu'il y a eu...

[Traduction]

M. Brian Jean: Excusez-moi, j'ai manqué cet échange. On ne l'a pas entendu, et cette partie était très importante. M. Laframboise a posé une question et on y a répondu avant que je puisse recevoir l'interprétation.

[Français]

M. Mario Laframboise: Qui vous a demandé de les assujettir à cette norme?

M. Luc Bourdon: C'est le groupe d'experts.

M. Mario Laframboise: De qui est formé le groupe d'experts?

M. Luc Bourdon: Vous étiez là à l'époque. Il y avait M. Doug Lewis, M. Martin Lacombe, M. Pierre-Marc Côté et M. Gary Moser. Ils vous ont présenté un rapport. Vous étiez là; j'y étais aussi.

M. Mario Laframboise: C'est exact.

M. Luc Bourdon: Ils ont formulé 56 recommandations. Au cours des discussions, ils se sont rendus compte que pour opérer un chemin de fer au Canada, il n'y avait aucun critère de sécurité préalable imposé par le ministère ou approuvé par le ministère. On va à l'Office des transports du Canada, on obtient un certificat d'aptitudes et on commence à opérer. Or, on s'est aperçu dans le passé que ces gens ne pouvaient parfois pas opérer de façon très adéquate. C'est ainsi qu'ils ont déterminé que c'était...

M. Mario Laframboise: Ce n'est pas le cas des agences de transport métropolitain qui, elles, doivent obtenir leurs autorisations de leur gouvernement provincial.

M. Luc Bourdon: C'est comme n'importe quelle autre compagnie de chemin de fer dans n'importe quelle autre province. Entre 50 et 60 compagnies de chemin de fer seront affectées par cela. Lorsque ces compagnies, qui ont toujours opéré sur des voies provinciales, arrivaient sur des voies fédérales, elles devaient se conformer à la législation fédérale. Aujourd'hui, elles vont toutes devoir nous fournir un certificat qui va démontrer ce qui s'applique à elles.

Lors des consultations menées par le groupe d'experts, certaines de ces agences lui ont demandé d'avoir le droit de déposer leurs propres règles et de pouvoir demander des exemptions à certaines règles. La seule façon d'y arriver, quand elles voyagent sur des voies fédérales, est qu'elles soient assujetties à nos règlements. Elles ne peuvent pas avoir ce qu'elles demandent, sinon il faut qu'elles le demandent au CN et au CP. Dans certains cas, ces chemins de fer vont le leur donner. Maintenant, elles vont pouvoir le faire et avoir des règles adaptées à leur type d'opérations, par exemple l'inspection des trains.

•(1605)

M. Mario Laframboise: En tout cas, ils n'ont sûrement pas compris quelque chose. Vous me dites qu'ils ne comprennent pas. C'est peut-être que vous leur avez mal expliqué certaines choses ou qu'ils n'ont pas compris. C'est ce que vous dites.

M. Luc Bourdon: Monsieur Laframboise, on m'a dit certaines choses. On m'a dit que nous allions commencer à réglementer les machines à billets et les stationnements. On réglemente VIA Rail depuis des lunes, mais on n'a jamais mis le pied dans les stationnements. On n'est jamais allés voir les distributrices de billets. Je ne sais pas d'où ces choses peuvent venir, pour être bien honnête. On ne s'occupe pas de ces choses.

M. Mario Laframboise: Par contre, ce ne sont pas des choses impossibles non plus, étant donné qu'ils ont... Ce n'est pas impossible que vous vous en occupiez non plus.

M. Luc Bourdon: On fonctionne sur une base de risque. Or, le risque réel, c'est que le train reste sur les voies ferrées. Les stationnements, les distributrices à billets, entre vous et moi...

M. Mario Laframboise: Mais le problème est que c'est un projet de loi sur la sécurité. Si vous recevez une plainte, vous serez obligés d'intervenir. C'est pourquoi ils ont déjà une juridiction à laquelle... En tout cas, je suis vraiment...

M. Luc Bourdon: C'est le cas, présentement, de tous les chemins de fer de compétence provinciale au pays. Ils auront tous le même argument, à savoir qu'ils ont déjà tous une juridiction qui régit leurs opérations. Pourtant, aucun n'est venu nous demander... Certains nous ont même dit que c'est une chose positive.

M. Mario Laframboise: Vous comprendrez, compte tenu qu'ils s'opposent à cela, que je maintiens mon amendement. Vous ne m'avez pas convaincu, tout simplement.

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, Monsieur le président.

C'est l'une des réunions les plus intéressantes que nous ayons eues, je pense. Si ces organismes de transport opéraient sur des voies entièrement provinciales, la question ne relèverait pas de la loi.

Selon un témoignage, le taux d'utilisation moyen des voies fédérales serait d'environ 90 p. 100. Si je ne m'abuse, le témoin du Québec a déclaré que le taux s'élevait à 95 p. 100. Celui du GO Transit était je crois le plus bas, à environ 60 p. 100, pour les voies fédérales et 40 p. 100 pour les voies provinciales.

Si je comprends bien, les entreprises ne rendent de comptes à la province que lorsqu'elles utilisent des voies provinciales. Lorsqu'elles utilisent des voies fédérales, elles préfèrent assumer leurs obligations contractuelles par l'entremise du CN et du CP plutôt que directement auprès du gouvernement fédéral.

Je sais que M. Laframboise a pris part à l'examen que le comité a mené sur la sécurité ferroviaire, qui a été fait en même temps que le

ministre procédait au sien. C'est finalement le groupe d'experts qui a produit le rapport sur la sécurité ferroviaire. M. Laframboise devrait se rappeler qu'au plan de la sécurité, le CN avait la cote 1 sur 5 — soit la pire cote, 5 étant la meilleure — et le CP, 2 sur 5.

Je ne sais pas ce qu'en pense M. Laframboise, mais je ne me sens pas à l'aise avec quelqu'un qui préfère avoir une relation contractuelle avec deux entreprises ferroviaires dont la cote ne dépasse pas deux sur cinq, au lieu de rendre directement compte à Transports Canada.

Les autorités de transport en commun ont fait valoir dans leur témoignage qu'elles aimaient bien la relation qu'elles entretiennent avec Transports Canada. Or, lorsque je leur ai demandé pourquoi ne pas tout simplement abrégé cette relation pour la rendre directe, leur argument — elles préfèrent cet arrangement — n'a pas été très convaincant. C'est curieux.

Si nous devons donc avancer d'un pas en matière de sécurité... et franchement, si elles pensent déjà qu'elles s'y conforment dans le cadre de leurs contrats avec le CN et le CP, je ne vois pas pourquoi il y aurait un problème à les soumettre directement à la réglementation fédérale. La conformité ne posera pas — ou ne devrait plus poser — problème.

Il n'y avait, à mon avis, aucun témoignage convaincant pour qu'elles ne le soient pas. Il me semble qu'elles préféreraient tout simplement ne pas être réglementées par le gouvernement fédéral.

Comme l'a dit, je crois, M. Bourdon, si un problème se produit sur une voie fédérale, le public se demandera pourquoi l'autorité de transport en commun ne relevait pas directement de Transports Canada. C'est au gouvernement que le public va demander des comptes sur ce qui est arrivé. Je pense donc qu'il serait raisonnable d'examiner de quelle façon la loi a été présentée pour placer ces entreprises sous cette autorité.

Je voulais juste donner un peu de contexte sur ce qui s'est passé lors de cette réunion.

•(1610)

Le président: Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Il y a un point que je trouve complexe. Je vois deux responsabilités: celle entourant la voie et l'emprise de chemin de fer, et celle de l'opérateur et concernant l'équipement qui utilise la voie. Je me demande donc si vous avez séparé ces deux responsabilités, ou est-ce que l'obligation... entourant par exemple la voie et l'emprise de chemin de fer doit être assumée par les compagnies ferroviaires? Assument-elles l'obligation de veiller à ce que l'équipement utilisé sur leurs voies soit sécuritaire?

Si c'est le cas, comme l'affirme M. Laframboise, à savoir que le propriétaire de la voie et de l'emprise de chemin de fer est responsable de la sécurité de l'équipement utilisé par l'opérateur, serait-il acceptable qu'il lui fasse retirer son permis d'exploitation si cette sécurité n'est pas assurée?

J'avoue que j'ai du mal à séparer ces deux éléments de responsabilité dans la loi. Les avez-vous séparés?

M. Luc Bourdon: Le certificat d'exploitation sera défini par règlement, qui précisera clairement les conditions et ce qu'il faut mettre en place.

Il y a déjà une disposition aux termes du paragraphe proposé 17.9 (1) c) qui nous permet de dispenser du certificat d'exploitation des particuliers ou des catégories de chemin de fer. Il est donc déjà possible que, si pour une raison quelconque, en fonction de ce qui nous est présenté, disons une certaine catégorie de chemin de fer... Par exemple, certaines entreprises de transport en commun n'ont pas besoin de certificat d'exploitation parce que nous savons qu'elles opèrent en toute sécurité. D'autre part, le reste de la loi s'appliquerait.

Comme l'a dit M. Watson, lors de leurs témoignages, certaines des autorités de transport urbain nous ont dit qu'elles appréciaient leur relation avec Transports et qu'elles n'avaient rien à faire inspecter ni vérifier par nous. Je leur ai parlé de la possibilité de sanctions administratives pécuniaires que nous aurions à imposer au CN ou au CP et le ai dit que ces derniers pourraient se tourner vers elles, ce à quoi elles ont répondu: « Pas de problème, donnez-les nous tout de suite. » Mais nous ne pouvons le faire sans cet outil.

D'une certaine manière, les entreprises semblent prêtes à se conformer à tout ce que nous avons mis en place, mais pas au certificat d'exploitation.

M. Colin Mayes: Je suis d'accord avec le secrétaire parlementaire: comme les entreprises ont à faire à des gens et pas seulement à du fret, il est important que des règles de sécurité soient en place et que quelqu'un s'en charge. Je suppose qu'il faut savoir qui va s'en charger? Et c'est là ma question: devrait-ce être les propriétaires de la voie où ceux qui l'utilisent?

Comme vous l'avez dit, vous avez essayé de l'intégrer, de façon à définir les personnes couvertes et les responsabilités des différents aspects du transport.

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Colin Mayes: D'accord.

Merci beaucoup.

Le président: Pas d'autre commentaire?

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est vrai qu'il y a des négociations entre le CN et le CP pour l'utilisation des rails. Mais il y aura maintenant une obligation, pour les administrations de trains de banlieue, d'obtenir ce certificat. S'il y a des discussions par rapport à la qualité des rails, par exemple, cela va les obliger à se rapporter directement aux négociations du contrat avec les opérateurs, parce que ceux-ci n'ont pas les mêmes responsabilités. Celui qui charrie ou qui transporte du bois n'a pas les mêmes responsabilités que celui qui transporte des personnes. Présentement, leurs responsabilités sont liées par contrat. Donc, si jamais vous remettez en cause un certificat parce que vous trouvez qu'il y a un problème sur le rail ou quoi que ce soit, vous obligerez les parties à aller rediscuter du contrat.

La craintes des administrations de trains de banlieue, c'est le coût. Leur crainte n'est pas nécessairement d'avoir ça, mais plutôt de savoir qui va payer la note. Ce sera eux, à la fin. Et vous le savez très bien. Lorsqu'on transporte des personnes, on n'a pas le choix, il faut le faire tous les jours et si, à un moment, il y a des travaux à faire, il y aura un transfert de risque. Vous êtes en train de transférer le fardeau sur le dos des administrations de transport. Ce n'est pas votre intention, mais je vous dis que c'est ce qui va se passer...

M. Luc Bourdon: Non.

M. Mario Laframboise: ... parce que leur certificat de transport va être remis en question. Vous allez les questionner, ils vont être

obligés de régler cela rapidement et c'est eux qui vont payer. C'est ce qui va arriver.

M. Luc Bourdon: Non. Ce que je peux vous dire, monsieur Laframboise, c'est que même au moment où on se parle, j'ai vu qu'on a donné des ordres de marche au ralenti au Canadien Pacifique sur des voies utilisées par l'AMT qui retardaient considérablement l'entrée des trains de l'AMT à la gare Lucien-L'Allier. C'est la responsabilité du Canadien Pacifique de régler le problème. Bien entendu, ils ont des ententes contractuelles. S'ils ont des normes de service à respecter, il va falloir qu'ils les respectent, mais je pense qu'il ne faut pas confondre les obligations contractuelles qu'ils auront pour l'entretien de la voie et un permis qui dira à Transports Canada quelle est la liste des règles qui s'appliquent à leur opération, document qu'ils fourniront et qui régira par la suite les vérifications ou les inspections de Transports Canada. Et c'est ce qu'on va faire. Ce que vous dites se produit présentement. Quant au Canadien Pacifique, je ne connais pas le contrat, mais je présume qu'il y a des normes de service. Si le Canadien Pacifique décide de ne pas réparer la voie ferrée et que la limite de vitesse doit demeurer à 40 milles à l'heure pendant 20 milles ou 30 milles, nous, du côté de Transports Canada, si le train est sécuritaire lorsqu'il circule à 20 ou 30 milles à l'heure, on ne se mêle pas de cela.

• (1615)

M. Mario Laframboise: C'est correct, mais maintenant, tu vas t'en mêler, parce qu'il va avoir besoin de son certificat. Tu vas te mêler du train de banlieue.

M. Luc Bourdon: Non, parce que son certificat ne changera pas le fait qu'il est sécuritaire à basse vitesse. Cela ne changera pas.

M. Mario Laframboise: Voyons!

Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je serai bref: personne ne peut exploiter une voie sans obligation contractuelle visant à la garder en bon état d'utilisation. Tous les propriétaires de voies ont des obligations contractuelles en ce sens. Je pense que c'est le cas entre l'opérateur et le propriétaire.

De mon point de vue, cela réglerait le problème.

Le président: D'autres commentaires?

Je vais informer le comité que cette modification doit être adoptée pour que les amendements BQ-2 et BQ-3 soient recevables.

M. Watson invoque le règlement.

Nous avons dépassé l'article 4 pour traiter de cela, parce que...

M. Jeff Watson: Nous en sommes à l'amendement BQ-3, mais vous avez dit que cet amendement doit être approuvé pour que le « BQ-3 » soit recevable.

Le président: Je suis désolé. Cet amendement doit être adopté pour que les BQ-1 et BQ-2 soient recevables.

M. Jeff Watson: Ce sont donc les BQ-1 et BQ-2.

Le président: Oui, je suis désolé.

M. Jeff Watson: Non, très bien. Merci.

Le président: Je voulais simplement m'assurer que le comité le savait.

L'amendement est-il adopté?

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

(L'article 10 est adopté.)

Le président: Aucun amendement n'a été proposé pour l'article 11.

L'article 11 est-il adopté?

M. Peter Julian: Monsieur le président, ne revenez-vous pas à l'article 4?

Le président: Je pensais finir cela. Aucun des amendements précédents à l'article 4 n'influe sur le reste du projet de loi. L'article 10 était le seul. C'est pourquoi nous avons demandé qu'il soit examiné en dernier.

Nous pouvons y revenir, si le comité le veut.

M. Peter Julian: Je propose cela, monsieur le président, pour la simple raison qu'il est plus facile de passer d'un feuillet à l'autre lorsqu'ils sont dans l'ordre.

Le président: Est-ce que c'est ce que veut le comité?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous revenons donc à l'article 4.

(Article 4.)

Le président: L'amendement BQ-1 n'est plus recevable, de même que l'amendement BQ-2. Nous allons donc nous occuper de l'amendement G-1, en page 2 de la liasse.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je pense que cela va de soi. Ce que nous faisons ici est de définir le plus haut niveau de sécurité et ce que cela signifie. Dans ce cas particulier, cela signifie « le plus bas niveau de risque acceptable tel que documenté par une analyse de gestion des risques ».

Des témoins nous ont dit qu'ils aiment cette formulation. Je ne sais pas si M. Bourdon veut faire des commentaires à ce sujet, mais je pense que cela se passe d'explications.

M. Luc Bourdon: Le projet de loi ne définit pas ce que signifie « le plus haut niveau de sécurité ». Nous avons pensé qu'il serait sans doute approprié d'avoir une définition claire. Je peux dire que toutes les parties prenantes auxquelles nous avons parlé pendant la séance d'information ont convenu qu'il s'agissait d'une définition claire qui pourrait au moins nous permettre de définir clairement ce que nous entendons par là.

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: J'ai déjà fait observer qu'il fallait une définition sans quoi cela n'aurait pas vraiment de sens. Je pense donc que c'est une bonne chose.

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

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

Le président: Cela nous amène à l'amendement LIB-1, et, je dirais, à l'amendement du NDP-1. Si on les examine bien, ils sont très similaires. Je pense que le comité pourrait vouloir les examiner en même temps et accepter l'un plutôt que l'autre par un sous-amendement. Ils sont très similaires.

Nous allons prendre l'amendement LIB-1.

Avez-vous un commentaire, monsieur Watson?

• (1620)

M. Jeff Watson: La seule différence entre les deux est l'adjonction du mot « humaine », est-ce bien cela?

Le président: Oui, que je sache.

M. Jeff Watson: Dans la version anglaise, c'est exact.

Est-ce la même chose dans la version française?

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je voulais simplement dire que je n'avais aucune difficulté avec l'un ou l'autre. Mais je me demandais si, du point de vue de M. Bourdon, l'adjonction d'« humaine » ne constituait-il pas une distraction. Cela fait-il une différence?

Je veux dire que par « fatigue », on ne pensera pas à la fatigue d'un animal ou d'un train. Mais je voulais m'en assurer, n'est-ce pas, à votre...?

M. Luc Bourdon: Ça va pour l'un ou l'autre.

M. Brian Jean: D'accord.

Et, excusez-moi, monsieur Bourdon, mais êtes-vous avocat, rédacteur, ou... expert en sécurité?

M. Luc Bourdon: Je suis... oui, j'ai fait le gros de ma carrière dans...

M. Brian Jean: Mais est-il exact de dire que Mme White-Taylor est avocate et experte en rédaction?

Mme Carla White-Taylor (directrice, Secrétariat de la Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Non, je ne le suis pas.

M. Brian Jean: Oh, mon Dieu.

Nous avons déjà trop d'avocats ici.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Oui, en effet.

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Jean: Est-ce que cela vous agréé? Cela vous semble-t-il approprié?

M. Luc Bourdon: Nous avons nos avocats avec nous, donc...

M. Brian Jean: C'est juste pour savoir si cela signifie...

Oh, je vois; bien sûr. Vous me cachez la lumière. Je le vois derrière vous maintenant.

Pourrait-il juste nous dire si le mot « humaine » serait pertinent au plan de la jurisprudence?

Le président: Il doit s'approcher de la table pour parler.

Si vous le voulez bien, pourriez-vous prendre le micro pour vous présenter et faire vos commentaires, s'il vous plaît.

M. Alain Langlois (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports): Bonjour. Je suis Alain Langlois des services juridiques de Transports Canada.

Si l'on tient compte du fait que je ne suis pas rédacteur, mais que j'ai tout de même passé beaucoup de temps à rédiger la présente loi, je vous dirai que l'adjonction du terme « humaine » permet de préciser la notion de « fatigue ». Cette adjonction est donc probablement utile.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je voulais simplement mentionner que la version française mentionne le mot « humaine » dans les amendements des libéraux et du NPD. Il semblerait donc plus logique de l'ajouter, si MM. Julian et McCallum sont d'accord.

Le président: Monsieur Julian, je ne suis pas sûr que vous ayez entendu le commentaire de M. Jean.

M. Peter Julian: Excusez-moi, monsieur le président.

Le président: Voudriez-vous répéter, monsieur Jean?

M. Brian Jean: Certainement.

Je viens de dire que le mot « humaine » figurait déjà dans la version française de l'amendement libéral. Compte tenu de cela, je préfère votre version.

M. Peter Julian: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais en partager le crédit avec les libéraux, puisque nous avons proposé tous les deux le même amendement.

Le président: Si tout le monde est d'accord, nous acceptons l'amendement du NPD, qui parle de « fatigue humaine » au lieu de simplement « fatigue ». Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord.

Je demande donc si l'amendement du NPD est adopté?

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

Le président: Monsieur Bourdon.

M. Luc Bourdon: Je veux juste ajouter quelque chose. La définition de « fatigue », je crois, a été incluse dans l'amendement, car elle renvoie à un autre amendement qui se rapporte aux règles d'établissement des heures de service.

M. Sukh Dhaliwal: Oui, c'est exact.

M. Luc Bourdon: Mais il n'y a pas de règles d'établissement des heures de service.

M. Sukh Dhaliwal: Non, c'est ce que je dis. Cela ne marchera que si l'amendement LIB-3 est adopté.

Mme Carla White-Taylor: Ce sont, je crois, les amendements NDP-5 et LIB-3.

Le président: L'amendement NDP-3 concerne l'article 19.

Mme Carla White-Taylor: L'article 37.

M. Luc Bourdon: L'article 37 se lit comme suit: « les systèmes doivent se conformer, notamment les principes de la science de la fatigue devant être appliqués aux règles d'établissement des heures de service. »

Je suppose que c'est la raison pour laquelle vous avez voulu définir la science de la fatigue. Cependant, il n'y a pas de règles d'établissement des heures de service en place, et nous n'avons pas, en vertu de l'article 18, le pouvoir de créer une règle d'établissement des heures de services. La référence au système de gestion de la sécurité ne serait pas une règle; voilà le problème. Une « règle » signifie vraiment... ce que c'est. Il y donc un problème.

•(1625)

Le président: Est-ce une question que nous pouvons traiter quand nous en arriverons à l'article en question, ou voulons-nous le faire tout de suite?

M. Brian Jean: Quand nous en arriverons à l'article, je pense, c'est plus logique.

Le président: Voilà pour l'article 37.

D'accord.

(L'article 4 modifié est adopté.)

Le président: Nous allons maintenant revenir à l'article 12.

(Article 12)

M. Brian Jean: Monsieur le président, c'est peut-être facile pour M. Julian de revenir en arrière, mais je suis perdu.

Le président: Nous avons fini l'article 12 lorsque nous sommes revenus à l'article 4.

M. Jeff Watson: Nous avons fini l'article 11.

Le président: Oui. Nous sommes à l'article 12.

L'article 11 a été adopté, puis, après l'intervention de M. Julian, nous sommes revenus à l'article 4. Comme c'est réglé, nous passons à l'article 12.

Il n'y a pas d'amendements pour l'article 12.

L'article 12 est-il adopté?

(L'article 12 est adopté.)

Le président: Toute l'aide des membres du comité me fait chaud au coeur.

Des voix: Oh, oh!

(Article 13)

Le président: Nous avons l'amendement NDP-2, à la page 8 de la liasse.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

L'amendement fait simplement en sorte que, pour la prise des règlements sur les passages à niveau en vertu du paragraphe 18(2), « le gouverneur en conseil tient compte avant tout de la sécurité du public et du personnel ».

Je parle simplement pour M. Bevington, notre critique des transports. Il mentionne que le problème des passages à niveau et de leur traversée reste entier. Renvoyant au rapport sur la sécurité ferroviaire intitulé *Renforcer les liens*, il affirme que les accidents aux passages à niveau ont constitué 23,6 p. 100 de tous les accidents en 2006 et que, depuis 2001, ils tuent ou blessent grièvement chaque année 84 personnes en moyenne.

L'amendement vise à faire de la sécurité du public la priorité.

Au nom de M. Bevington, je propose son adoption.

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

Monsieur Trost.

M. Brad Trost: Je ne sais trop que dire. Je comprends les propos de M. Julian, mais, pardonnez-moi; n'est-il pas déjà sous-entendu, dans presque tout ce que nous incluons dans un projet de loi sur la sécurité que c'est là tout l'objet de cette loi? Je sais que quand il est question de « sécurité », il est inutile de préciser qu'il s'agit de sécurité « humaine », mais...

Je ne vois pas en quoi c'est nécessaire. Est-ce que cela ajoute quelque chose?

Mme Carla White-Taylor: En vérité, cela n'ajoute rien, parce que cela fait déjà partie des objectifs de la loi, exposés au début, dans l'article 3.

En outre, tous nos règlements suivent ces principes, de même que la directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation. La sécurité est ainsi une priorité omniprésente.

M. Brad Trost: Originaire de la Saskatchewan rurale où, parfois, on accorde plus de prix à certains animaux qu'à certains êtres humains — comme les politiciens, par exemple — je suis persuadé que vous ne manquerez pas de prendre d'abord soin de nous.

Merci.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je n'ai absolument pas d'objection — je pense que c'est redondant —, mais je me demandais si je peux demander à l'expert juridique, en retrait, quelles seraient les conséquences juridiques de l'expression « avant tout ».

Veuillez me pardonner; je promets de ne pas trop vous mettre dans l'embarras.

M. Alain Langlois: J'adore.

M. Brian Jean: Merci.

M. Alain Langlois: Je pense que, en pratique, cela ne fera pas beaucoup de différence. Je suis convaincu que c'est tout à fait redondant; c'est déjà dans l'article 3.

L'intention affirmée de tenir compte avant tout de telle chose doit se matérialiser dans les faits quand on promulgue le règlement; ce doit être la priorité du règlement. Mais cela n'exclut pas d'autres priorités. C'est une manière d'insister, entre autres choses, sur l'objet du règlement à venir, mais, comme c'est déjà pris en considération, au fond, cela ne change rien.

Mais c'est redondant. Je veux dire que ce l'est franchement.

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

M. Luc Bourdon: Est-ce que je peux ajouter quelque chose, monsieur le président?

Nous travaillons en ce moment même à un règlement sur les passages à niveau et nous avons dû notamment nous demander combien de vies nous croyions sauver et combien de dégâts matériels éviter.

La seule façon de faire aboutir ce règlement est d'exposer le nombre de vies sauvées et de dollars économisés. On le calcule donc déjà dans le processus que nous devons utiliser. Sans ces économies et vies sauvées, il sera très difficile pour nous de faire aboutir le règlement.

•(1630)

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Mon dernier mot, monsieur le président, sera pour dire que, de toute évidence, cela ne fera aucunement tort et que si l'adoption de l'amendement a pour effet d'augmenter la pression

sur le gouvernement pour qu'il applique des normes de sécurité, je ne vois pas où serait le mal.

Le président: Merci.

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

(L'article 13 est adopté.)

(Article 14)

Le président: Nous passons à l'amendement G-3, à la page 9.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je vais demander des précisions à M. Bourdon.

Je pense que cette partie de la loi autorise des tiers à effectuer du travail relativement à la loi, mais, parce que je n'ai pas la totalité de l'article 14 sous les yeux, je me demandais s'il peut clarifier l'amendement G-3, notamment en ce qui a trait à la « formulation ou à la révision des règles ou des normes prévues aux articles 7... ».

Bien honnêtement, je ne comprends pas vraiment. J'ai lu l'amendement deux ou trois fois, on m'a donné des explications à son sujet, mais je ne...

M. Luc Bourdon: Est-ce à cause de l'ajout du mot « normes »?

M. Brian Jean: Oui.

M. Luc Bourdon: Il s'agissait de corriger une omission. L'expression est déjà présente dans la loi, mais, à la rédaction de ce passage, nous avons oublié le mot « normes ».

M. Brian Jean: D'accord. C'est parfait.

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

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, soit il y a une erreur dans la version anglaise, soit, peut-être, j'ai la berlue. Qu'advient-il des articles 19 et 20?

Est-ce que j'ai bien lu?

M. Luc Bourdon: Vous avez raison; il y a un écart entre le français et l'anglais.

M. Brian Jean: Excellent. Je n'avais même pas remarqué, en fait.

Vous avez raison, monsieur Julian; il faut lire comme en français « articles 7, 19 et 20 ». C'est bizarre. Merci de l'avoir signalé.

M. Peter Julian: Eh bien, si nous pouvons approfondir la question, quel est alors l'effet des articles 7, 19 et 20? Je demande au gouvernement quelle était l'intention? S'agissait-il d'ajouter un renvoi à l'article 7?

M. Brian Jean: Je pense que l'amendement, en lui-même, visait à...

Oh! Je comprends, monsieur Julian, si vous permettez...

Le président: Simplement pour clarifier ce qu'il dit...

M. Brian Jean: C'est parce que le français est différent.

Le président: Il prend deux lignes, tandis que l'anglais n'en prend qu'une.

M. Brian Jean: Oui, exactement. C'est la raison. C'est la raison de la présence de l'énumération dans la version française: pour que l'amendement se tienne en français, après la substitution, les lignes sont plus longues. Cela n'ampute pas le français.

C'est logique.

M. Peter Julian: Je comprends, mais je tiens seulement à connaître l'effet concret de l'ajout du renvoi à l'article 7.

M. Brian Jean: Ce n'est pas un ajout du renvoi à l'article 7. Le seul mot ajouté ici est « normes ». Parce que ce mot existe déjà dans la loi... Je pense que, dans sa version actuelle, la loi dit « formulation ou à la révision des règles prévues à l'article 7 » et nous voulions insérer le mot « normes ». Je pense que c'est ce que le témoin avait mentionné.

Je l'ai sous les yeux, monsieur Julian. Permettez-moi seulement de...

M. Peter Julian: Dans sa version actuelle, le projet de loi mentionne les articles 19 et 20. L'amendement ajouterait « article 7 ».

Je comprends l'explication concernant le nombre de lignes. Dans les deux langues, il diffère. Mais on ajoute un renvoi à l'article 7. J'aimerais donc connaître les conséquences de cet ajout.

M. Brian Jean: Monsieur Bourdon.

M. Luc Bourdon: C'est en raison de l'ajout du mot « normes ». On a ajouté « article 7 », parce que c'est l'article où on mentionne les normes.

M. Peter Julian: Il est question des normes à l'article 7.

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Peter Julian: D'accord.

Le président: L'amendement G-3 est-il adopté?

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

(L'article 14 modifié est adopté.)

Le président: Il n'y a pas d'amendement pour les articles 15 et 16. (Les articles 15 et 16 sont adoptés.)

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: [Note de la rédaction: inaudible]... ces articles.

Le président: D'accord. Je le ferai, dès que nous serons rendus au gros d'entre eux.

Il n'y a pas d'amendements pour les articles 17 ou 18.

(Les articles 17 et 18 sont adoptés.)

(Article 19)

Le président: Nous avons un amendement du NPD, concernant l'article 19, l'amendement NDP-3, à la page 10.

Monsieur Julian.

•(1635)

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Dans sa version actuelle, la loi dit que

Le ministre peut désigner les personnes qu'il estime qualifiées pour remplir les fonctions d'inspecteur de la sécurité ferroviaire ou celles d'agent de contrôle dans le cadre de la présente loi.

M. Bevington propose de remplacer « personnes » par « agents de l'État, au sens de l'article 2 de la Loi sur l'indemnisation des agents de l'État » et de préciser que seuls ces agents remplissent les fonctions d'inspecteur de la sécurité ferroviaire.

M. Bevington nous rappelle, et vous vous en souviendrez, monsieur le président, que l'Union canadienne des employés des transports s'est dit inquiète du risque de conflit d'intérêts par suite de la nomination, comme inspecteurs, d'employés des chemins de fer. L'article modifié dirait clairement que les agents de l'État, c'est-à-dire du gouvernement, sont les seuls habilités à être inspecteurs de la

sécurité et que cela supprime la possibilité de conflit d'intérêts qui existe actuellement.

Au nom de M. Bevington, je propose l'amendement.

Le président: Monsieur Trost.

M. Brad Trost: Si je comprends bien, on exclurait ainsi les entrepreneurs et les spécialistes indépendants de l'extérieur ou même les retraités qui étaient agents de l'État mais qui sont peut-être devenus consultants ou quelque chose de ce genre. C'est ce que je comprends.

D'après vous, s'agit-il bien de cela?

À moins que quelqu'un ne me convainque du contraire, mon instinct m'enjoint de voter contre l'amendement. Je ne comprends pas pourquoi nous ne devrions pas chercher à obtenir les services des meilleurs candidats. Je soupçonne qu'il n'y a pas beaucoup de personnes à l'extérieur de l'administration qui sont compétentes pour ce travail, mais il s'en trouve peut-être, et pourquoi ne pas chercher les meilleurs?

Ma première question s'adresse aux témoins.

Savez-vous si, à l'extérieur de l'administration, beaucoup de personnes sont, en premier lieu, compétentes pour ces fonctions? Je sais que cela dépend de l'appréciation du ministre, mais y en aurait-il et d'où viendraient-elles?

M. Luc Bourdon: Ce n'est jamais arrivé par le passé. Habituellement, quand des personnes se joignent à nous, par contrat, ils travaillent pour nous. S'ils possèdent les compétences, nous pouvons les reconnaître comme inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

Le seul problème que j'ai avec le libellé actuel c'est qu'il mentionne un agent de contrôle, lequel n'est pas du ressort de la direction de la sécurité ferroviaire. Ces agents dépendent de la sécurité. Je n'accepterais donc pas cette sorte de chose sans au moins consulter la sécurité pour savoir ce que cela signifie, si des agents de sécurité sont touchés. Ces agents ne relèvent pas de nous.

M. Brad Trost: Êtes-vous alors en train de dire que cela vous priverait de la capacité... ? Non pas que le ministre ferait nécessairement cela pour mettre en place un agent de contrôle, mais, au lieu de faire appel à des techniciens de la sûreté, on pourrait, en théorie, faire appel à quelqu'un qui a plus de compétences en sécurité. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Luc Bourdon: Non. Il faut savoir que le libellé actuel de la Loi sur la sécurité ferroviaire nous sert à déterminer qui sera inspecteur de la sécurité ferroviaire, lequel relève de ma direction, mais que, également, il vise les agents de contrôle, qui relèvent de la direction de la sécurité, également de Transports Canada. Nous l'avons appris hier après-midi. Ces directions n'ont jamais été consultées à ce sujet. J'ignore quelles seront les conséquences pour elles, pour les agents de contrôle et pour leur capacité de désigner ces agents. Je suis incapable de vous renseigner à ce sujet.

M. Brad Trost: Autrement dit, si nous votons pour cela, ce serait comme voter sans connaître les conséquences.

M. Luc Bourdon: C'est ce qu'on pourrait dire, effectivement.

M. Brad Trost: Cela m'embête. Encore une fois, d'après ce que vous savez, tout le monde, au fond, qui a effectué ce travail a été agent de l'État.

M. Luc Bourdon: Ils ont travaillé pour nous, soit à... je veux dire que nous avons des employés à temps plein, mais d'autres que nous devons embaucher à temps partiel.

M. Brad Trost: Donc l'amendement porterait sur une possibilité théorique qui ne s'est pas encore matérialisée.

M. Luc Bourdon: Cela pourrait arriver, effectivement.

M. Brad Trost: D'accord. Donc nous pourrions vouloir empêcher des circonstances exceptionnelles.

Merci.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Cela me rappelle l'individu qui avait caché des explosifs dans ses sous-vêtements. Qu'arriverait-il, en cas de menace pour les trains ou des trains particuliers, si, soudainement, nous avons besoin de 50 agents de la GRC pour faire des inspections de contrôle? J'espère que cela n'arrivera jamais, mais, en cas d'urgence, à cause d'une menace comme celle-là, vous pourriez décider, immédiatement, de mettre ces agents dans un train, et ils devraient être employés de Transports Canada, le cas échéant.

Cette situation pourrait-elle...?

• (1640)

M. Luc Bourdon: Je l'ignore, parce que, encore une fois, c'est un problème de sécurité. Cela n'est pas de notre ressort. Nous ne nous occupons même pas de sûreté. En matière de sûreté, chaque inspecteur en exercice doit être qualifié en fonction de nos propres critères. Ils doivent suivre nos programmes de formation; ce n'est qu'ensuite qu'ils obtiennent leur certificat d'inspecteur. Tous ceux qui travaillent pour nous actuellement sont des employés de Transports Canada, mais, de temps à autre, en raison de la pénurie de personnel et du recrutement difficile... nous embauchons quelqu'un qui possède toutes les compétences pour une durée de six mois.

M. Brian Jean: D'accord.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Bien sûr, la définition d'agents de l'État, au sens de la Loi sur l'indemnisation des agents de l'État, ne fait pas partie de l'amendement, mais elle englobe les « personnes qui sont au service de Sa Majesté » [...] et les « personnes occupant une charge ou un emploi dans un ministère, une personne morale ou un autre organisme chargés d'exécuter une mission pour le compte du gouvernement du Canada et que le ministre [...] déclare [...] », ce qui est la définition que l'on trouve dans cette loi. Je pense que le scénario qu'évoque M. Jean trouve sa réponse dans la définition d'« agents de l'État » de la loi en question.

Je suis sensible aux préoccupations exprimées à l'égard des agents de contrôle. J'accepterais volontiers un amendement favorable si le comité voulait les soustraire à l'effet de l'amendement. Le but de l'amendement était de faire en sorte que les inspecteurs de la sécurité ferroviaire soient des agents de l'État.

Le président: Personne ne se manifeste. La demande a été faite.

Y a-t-il d'autres commentaires?

D'accord.

Est-ce que l'amendement NDP-3 est adopté?

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

(Les articles 19 et 20 sont adoptés.)

(Article 21)

Le président: Nous sommes rendus à l'amendement G-4, à la page 11.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Oui, monsieur le président.

Qu'on me corrige si j'ai tort, mais je pense que, dans ce cas-ci, il s'agit de l'ajout du mot « company », pour qu'il soit spécifiquement question d'un « company supervisor » et non, par exemple, comme M. Julian pourrait le laisser entendre, de la capacité d'aller en sous-traitance.

Nous voulons faire en sorte, tant à l'alinéa *a*) que *b*), que le travail nécessaire est effectué par un « company supervisor ».

Est-ce juste, monsieur Bourdon?

Mme Carla White-Taylor: Il s'agissait d'un oubli, il fallait, dans un souci de précision, insérer le mot « company ».

M. Brian Jean: D'accord.

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

Comme il n'y en a pas, je pose la question: l'amendement G-4 est-il adopté?

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

(L'article 21 modifié est adopté.)

Le président: Les articles 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 et 31 sont-ils adoptés?

M. Sukh Dhaliwal: Jusqu'à l'article 36.

Le président: J'avais l'intention d'y aller page par page.

Les articles 22 à 31 inclusivement sont-ils adoptés?

Nous vous écoutons, monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais simplement confirmer qu'aucun changement n'a été apporté à ces articles.

Le président: Il n'y a pas d'amendement.

(Les articles 22 à 31 inclusivement sont adoptés.)

Le président: Les articles 32, 33, 34, 35 et 36 sont-ils adoptés?

(Les articles 32 à 36 inclusivement sont adoptés.)

(Article 37)

Le président: Nous avons plusieurs amendements à examiner.

Commençons par l'amendement Lib-2. Encore une fois, je pense que cet amendement est identique à celui du NPD, le NPD-4. L'un ou l'autre de ces deux partis peut prendre la parole à ce sujet.

Monsieur Jean.

• (1645)

M. Brian Jean: Monsieur le président, j'aimerais avoir des précisions.

Y a-t-il eu coalition entre vos deux partis pour cet amendement? Je vous pose la question par simple curiosité. Ils sont identiques.

Les grands esprits se rencontrent?

M. Sukh Dhaliwal: Ce n'est qu'une question de logique. C'est tout.

Le président: Merci.

M. Peter Julian: Je n'ai pas peur de le dire, monsieur le président. Il y a en effet eu coalition.

Le président: Monsieur Dhaliwal, voulez-vous commencer?

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Les travailleurs nous ont dit qu'ils craignaient toujours de faire rapport à Transports Canada. Nous avons aussi parlé aux représentants de Transports Canada lors de leur comparution devant le comité, et ils ont indiqué ne voir aucun inconvénient à inclure cet amendement dans la loi.

De cette façon, les employés pourront faire rapport à Transports Canada directement, plutôt que de passer par le Bureau de la sécurité des transports, qui est chargé de faire enquête sur les accidents. Il ne joue pas de rôle proactif dans la prévention des accidents.

Le président: Des commentaires?

Allez-y, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je sais que c'est surprenant, mais j'ai un commentaire à formuler à ce sujet.

Des témoins nous ont dit que le BST avait déjà mis en place un système permettant de recueillir les plaintes, mais comme il est important pour notre gouvernement d'être entièrement transparent et comptable de ses actes, nous voulons nous assurer... Je pense que c'est un bon amendement, mais je proposerais d'y apporter un amendement favorable, de façon à permettre aux employés de faire rapport soit à Transports Canada, soit au BST, ou encore aux deux, car les deux entités ont des mécanismes en place à cet effet.

Je voulais aussi vous aviser que nous avons fait quelques recherches là-dessus pour pouvoir informer le comité adéquatement. J'ai découvert que dans le budget de 2009, notre gouvernement, le gouvernement conservateur...

M. Sukh Dhaliwal: Le gouvernement Harper?

M. Brian Jean: C'est exact. Merci de me corriger.

Le gouvernement Harper a alloué d'importantes sommes dans le budget pour veiller à ce que les plaintes déposées à Transports Canada soient traitées de façon plus adéquate et efficace.

Monsieur Bourdon, je ne sais pas si vous avez l'information exacte, car je ne l'ai pas eue de vous, mais est-ce également de cette façon que vous comprenez les choses?

M. Luc Bourdon: Oui, mais le projet de loi actuel avait un objectif précis en ce qui a trait au système de gestion de la sécurité. Le but était de changer la culture de la sécurité au sein de l'entreprise, et d'inciter l'entreprise et les employés à tenter de résoudre ensemble les problèmes avant de s'adresser à nous, en plus de pousser

l'entreprise à mettre en place un mécanisme de déclaration non punitif.

Il est important à mon avis que les entreprises et les employés aient des outils pour remédier à leurs problèmes avant de nous les signaler. Nous ne pouvons pas demander au gouvernement de se mêler des mesures disciplinaires à appliquer au sein des entreprises. Je dirais que 99 p. 100 de ces travailleurs sont des gens très professionnels, et je ne pense pas que qui que ce soit se réveille le matin avec l'idée de provoquer un accident ou un déraillement. Mais on a parfois affaire à des cas de négligence. Ce n'est pas parce qu'un travailleur rapporte quelque chose sur-le-champ à Transports Canada qu'il sera automatiquement blanchi. Je pense que ces questions doivent d'abord être traitées par l'entreprise, mais si cela ne fonctionne pas, il est toujours possible de s'adresser à nous, et c'est d'ailleurs ce qui se passe en ce moment.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais réagir au commentaire de M. Bourdon. Je dois dire d'emblée que je suis d'accord avec vous. Votre ministère fait de l'excellent travail, et je le dis en toute sincérité. Mais si je ne me trompe pas, des témoins nous ont dit qu'une entreprise avait reçu plus de 6 000 plaintes, et une autre quelque 500 plaintes.

Je comprends que c'est d'abord au niveau de l'entreprise que des mesures correctives doivent être prises, comme c'est le cas pour toutes les entreprises. Mais j'estime que l'organisme de réglementation, dans ce cas-ci Transports Canada — le Bureau de la sécurité des transports est une entité distincte... Quand l'outil de travail est quelque chose d'aussi important qu'un chemin de fer, surtout quand c'est pour le transport de passagers... comme vous l'avez vu, nous avons adopté cet amendement, qui permet d'améliorer les choses de beaucoup. J'estime que les travailleurs doivent pouvoir s'adresser à Transports Canada, à qui on a bien sûr accordé plus d'argent dans le budget de 2009, ainsi qu'au BST, qui offre déjà une ligne d'aide téléphonique sans frais.

Après en avoir discuté avec l'opposition et des travailleurs syndiqués, et après avoir entendu les différents témoignages, j'en conclus qu'il faut offrir cette option. Je ne crois pas que Transports Canada doive décider des mesures disciplinaires à prendre, mais j'estime tout de même qu'il est très important que le ministère soit avisé de ce genre de choses. Les témoins nous ont clairement fait comprendre qu'ils souhaitaient avoir la participation de votre ministère, car vous faites de l'excellent travail et vos interventions sont efficaces.

Bref, je crois qu'il faut inclure cette option. Je serais heureux d'entendre ce que les autres ont à dire à ce sujet. Il est nécessaire d'offrir différentes possibilités aux Canadiens.

J'ajouterais par ailleurs, si je peux me permettre de dire ceci au ministère et à ceux qui nous écoutent, qu'il serait une bonne idée d'informer les gens qu'ils peuvent appeler à ce numéro. Franchement, si le BST offre une ligne d'aide téléphonique sans frais... Beaucoup des témoins que nous avons entendus ne savaient même pas qu'ils pouvaient s'adresser au BST. C'est peut-être un manque de communication, mais peu importe la cause du problème, cela ne fonctionne pas.

C'est pourquoi je propose un amendement favorable. Je pense que nous voulons nous assurer que tout fonctionne bien, et je crois que c'est la solution à privilégier.

• (1650)

M. Sukh Dhaliwal: J'accepte cet amendement.

Le président: Si le sous-amendement est accepté, nous devons nous assurer que tous les membres du comité sont aussi d'accord.

Y a-t-il d'autres commentaires? Voulons-nous travailler sur le sous-amendement?

J'ai encore trois intervenants sur ma liste.

Et je dois avoir la formulation exacte.

M. Brian Jean: Je peux vous le lire.

Le président: Ce serait bien, oui.

M. Brian Jean: Il se lirait comme suit:

« système de production, par ses employés, de rapports internes et de rapports confidentiels à l'intention du Bureau de la sécurité des transports ou du ministère des Transports, sans mesures de »

Si je suggère de supprimer la référence à la Direction de la sécurité ferroviaire de Transports Canada, c'est qu'elle figurerait dans la loi, ce qui serait très restrictif. La réglementation va traiter directement de la façon dont les choses devront fonctionner, mais si le titre de cette direction devait changer, par exemple, il faudrait évidemment modifier la loi. Si on fait plutôt référence à Transports Canada, la réglementation indiquera précisément à qui la plainte déposée sera confiée et quel sera le mandat de cette entité.

Monsieur le président, je vais le lire une autre fois, si vous me le permettez:

« système de production, par ses employés, de rapports internes et de rapports confidentiels à l'intention du Bureau de la sécurité des transports ou du ministère des Transports, sans mesures de »

M. Sukh Dhaliwal: C'est un bon amendement. C'est encore plus fort.

Le président: Tout le monde est d'accord avec cette formulation?

M. Sukh Dhaliwal: Oui.

Le président: Nous allons donc mettre aux voix l'amendement modifié.

La parole est à M. Julian.

M. Peter Julian: Je crois que tout le monde accepte l'amendement proposé par M. Jean, ce qui facilite beaucoup les choses. Je tiens à réitérer mon appui à l'égard de l'amendement présenté par les libéraux.

Les camionneurs nous ont parlé des préoccupations entourant le dépôt de rapports confidentiels. Je pense que le comité doit voir à la mise en place d'un mécanisme de divulgation confidentiel pour offrir aux dénonciateurs un climat de travail qui leur permet de signaler leurs inquiétudes.

J'appuie l'amendement.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je serai d'accord sur l'amendement et le sous-amendement, mais j'ai une question à poser à M. Bourdon.

Vous semblez craindre quelque chose. Est-ce que vous craignez que le système mis en place ne fonctionne pas?

M. Luc Bourdon: Non, pas du tout. Dans le système de gestion de la sécurité, il y a une chose que l'on tente de pousser un peu. Autant que possible, on souhaite que les compagnies essaient de régler leurs différends, qu'elles fassent un effort pour améliorer la communication et la culture des employés. Si ça ne fonctionne pas, qu'elles viennent à nous, comme le font les comités locaux de santé.

M. Mario Laframboise: Dans ce qu'il a déposé, c'est ce qu'il dit: tu fais un rapport interne ou tu peux faire...

M. Luc Bourdon: Oui. Cela ne nous pose pas vraiment de problème. Le BST a déjà un programme, qui s'appelle SECURITAS. Je suggérerais peut-être que cela se rapporte à Transports Canada, afin d'éviter qu'il y ait deux groupes qui courent après les mêmes dossiers.

M. Mario Laframboise: C'est le sous-amendement de monsieur.

M. Luc Bourdon: Si c'était possible de limiter cela à chez nous, ce serait facile, vu qu'il y a déjà un programme en place.

M. Mario Laframboise: Il ajoute l'Office des transports. Toi, tu ne voudrais pas qu'il ajoute l'Office des transports.

M. Luc Bourdon: C'est parce qu'ils ont déjà un programme en place, un programme qui est connu et qui n'est pas dans la loi. Il faudrait, je pense, si on veut le mettre dans la nôtre, qu'on s'assure que tout ce qui est rapporté en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire vienne à une seule agence, afin qu'on ne se retrouve pas avec des plaintes d'un côté et de l'autre et qu'on soit deux groupes...

M. Mario Laframboise: J'ai de la difficulté. Tu ne comprends pas. Je te disais plus tôt que les administrations de transport urbain ne veulent surtout pas se rapporter à deux autorités. Au Québec, elles se rapportent déjà au gouvernement de la province de Québec, et elles devront maintenant se rapporter au gouvernement du Canada. Je ne fais que constater ce fait.

M. Luc Bourdon: Non, le BST a déjà la compétence lorsque quelque chose arrive sur les voies ferrées fédérales.

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

J'ai une précision importante à faire: il s'agissait du gouvernement Harper, et non pas du gouvernement Martin.

Pour ce qui est du sous-amendement favorable — je ne sais pas si c'est vraiment le terme qui convient —, je pense que c'est un pas dans la bonne direction pour la sécurité des travailleurs. Je crois que tout le monde ici s'entend pour dire qu'il est encore tôt pour affirmer qu'il y a eu des progrès mesurables dans la culture de sécurité de certaines compagnies ferroviaires. Et je le précise à titre d'information pour nos témoins présents aujourd'hui. Les compagnies en question n'ont pas encore réussi à gagner notre confiance à l'égard des doutes soulevés précédemment par les comités d'experts et notre comité.

Permettez-moi de corriger une autre chose que M. Jean a dite. Il ne s'agissait pas de plaintes déposées aux compagnies; il a plutôt été question de griefs. Nous avons entendu qu'il y avait eu plus de 6 000 griefs non résolus au CN. Au CP, le nombre de griefs non résolus s'élevait à plus de 400, des données confirmées d'ailleurs par le CP. Pour ce qui est du CN, la compagnie n'a pas démenti l'information, bien qu'elle ait eu l'occasion de le faire.

Je ne pense pas qu'il soit viable à ce stade-ci de demander au CN et au CP de remédier à la situation par eux-mêmes. Je suis d'accord avec l'idée de mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité comme mécanismes supplémentaires de sécurité. Peut-être qu'un jour cela permettra au CN et au CP d'améliorer de façon notable leur culture de sécurité. Le comité pourrait peut-être accepter cette solution plus tard, s'il est appelé à étudier la question de nouveau. Mais pour le moment, je ne serais pas prêt à m'en remettre totalement, et en bonne conscience, au système de gestion de la sécurité.

C'est pourquoi j'appuie cet « amendement favorablement amendé ».

• (1655)

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

En fait, le sous-amendement proposé renforce l'amendement que nous avons présenté, de ce côté-ci de la table. À l'heure actuelle, le Bureau de la sécurité des transports est régi par la réglementation. L'inclure dans la loi consoliderait son rôle davantage.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je tâcherai d'être bref, monsieur le président. Merci.

J'aimerais clarifier deux ou trois points.

Tout d'abord, même si vous le savez probablement déjà, je précise que nous avons une excellente relation, du côté du Parti conservateur, mais je sais que bien des membres, certains des syndicats qui sont venus témoigner, particulièrement... En fait, j'aimerais remercier Phil Benson de Teamsters Canada, notamment, pour sa contribution à certains de ces amendements.

Pour que ce soit bien clair, précisons que le BST et Transports Canada sont deux entités distinctes. Je sais qu'après avoir fait affaire avec Transports Canada et le BST pendant un certain temps, ils sont très fiers aujourd'hui de ne pas se rapporter directement à Transports Canada et de ne pas avoir de comptes à vous rendre. Je crois que cela permet aux employés d'aviser les deux parties.

Honnêtement, j'ai étudié longuement votre amendement, celui-là en particulier, et je crois qu'il faut offrir cette option. On envoie le message clair, comme M. Watson l'a dit, que le CN et le CP doivent se reprendre en main en ce qui concerne ces griefs et leurs employés. C'est très important selon moi.

Loin de nous l'idée de les déresponsabiliser, nous voulons au contraire nous assurer que la réglementation sera formulée de façon à ce qu'il soit bien clair que les compagnies sont les premières responsables, car c'est ce que veut le comité. C'est aussi logique sur le plan des affaires. Les employés qui déposent des griefs auxquels on ne donne pas suite devraient certainement pouvoir recourir à une instance supérieure, mais les premières démarches doivent être entreprises auprès de la compagnie. Je pense que c'est clair.

Comme vous l'avez dit, 99 p. 100 de ces travailleurs sont très professionnels, et c'est ce qu'ils feront. Mais pour le reste des travailleurs qui seraient tentés de faire autrement, nous pourrions les cerner très rapidement, ou vous pourriez les cerner rapidement.

J'aimerais qu'on adopte cet amendement et qu'on puisse clore le dossier aujourd'hui. Je crois sincèrement que c'est un bon amendement.

Le président: Monsieur Trost.

M. Brad Trost: Je vais essayer de résumer votre point de vue rapidement.

Vous craignez que cet amendement ne vienne compromettre la mise en place d'une culture de sécurité plus positive, que vous souhaitiez instaurer grâce à des mécanismes internes au sein de ces compagnies. Ai-je bien compris?

M. Luc Bourdon: Non, nous ne pensons pas que cela pourrait compromettre quoi que ce soit; nous voulons simplement nous assurer que les premières démarches seront entreprises au niveau de la compagnie, et si ces efforts n'aboutissent pas, nous pourrions toujours intervenir. Donc, si les travailleurs peuvent d'abord tenter de résoudre la situation en s'adressant à l'entreprise avant de faire appel à nous, nous n'y voyons pas d'inconvénient.

• (1700)

M. Brad Trost: D'accord. Alors, je résume encore une fois. Vous avez peur que cela ne court-circuite le processus de résolution de l'entreprise, qui s'avérerait une meilleure façon de traiter la majeure partie des problèmes au départ.

M. Luc Bourdon: Quand nous recevons une plainte, la première chose à faire pour nous est de mener notre enquête. Évidemment, nous souhaitons constater que l'entreprise a déjà essayé de remédier à la situation. Si nous communiquons avec l'entreprise et que celle-ci nous répond qu'elle n'en a jamais entendu parler...

M. Brad Trost: Pensez-vous que l'adoption de ce projet de loi va entraîner une surcharge de travail pour le ministère, parce qu'il pourrait recevoir plus de plaintes que l'entreprise concernée?

M. Luc Bourdon: Non, ce n'est honnêtement pas ce que nous craignons.

À l'heure actuelle, quand une plainte est déposée au BST, celui-ci nous demande la plupart du temps d'enquêter sur la question.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: J'appuie le sous-amendement et l'amendement tels qu'ils ont été proposés, et je n'ai pas d'objection à ce que les rapports confidentiels soient déposés au BST. J'ai écouté très attentivement ce qui s'est dit, et je suis d'accord avec les membres du comité qui ont indiqué qu'il s'agissait d'offrir une solution bien précise pour le dépôt de rapports confidentiels.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je vais peut-être revoir ma position, sachant que le NPD est d'accord avec moi.

M. Peter Julian: Monsieur Jean s'est montré très avisé dans ce cas-ci, et je l'appuie sans réserve.

Il pourrait faire partie de la coalition, monsieur le président, s'il était prêt à traverser la salle.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Sommes-nous prêts à voter? Très bien.

L'amendement LIB-2 est-il adopté? Comme nous avons convenu d'ajouter le sous-amendement, cet aspect-là de la question est réglé.

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

Le président: Nous allons maintenant passer à l'amendement NDP-5, page 14, et à l'amendement LIB-3, page 15. Ils sont pratiquement identiques — sans l'être carrément —, mais si l'amendement NDP-5 est adopté, l'amendement LIB-3 va tomber.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: L'amendement LIB-3 emploie, dans la version anglaise, le terme « may », tandis que l'amendement NDP-5 utilise le mot « must ».

Nous savons tous que la fatigue est une des causes majeures d'accidents ferroviaires. Ces accidents peuvent uniquement être prévenus au moyen d'horaires de travail établis par les parties patronale et syndicale, les mieux placées pour les négocier. Si celles-ci n'arrivent pas à s'entendre, il devrait alors être possible de s'adresser à une autre instance.

D'où la proposition d'utiliser « may » à la place de « must ». Ce serait mieux.

Le président: Avant d'aller plus loin, je tiens à préciser que nous sommes saisis de deux amendements. L'amendement NDP-5 figure, dans la liste de priorité, avant...

Il faudrait que M. Julian présente une motion. Ensuite, si vous voulez la modifier de manière à remplacer, dans la version anglaise, le mot « must » par « may », nous pourrions en discuter.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Je vais proposer une motion d'amendement, sachant que M. Dhaliwal va peut-être présenter un sous-amendement.

Mais d'abord, nous avons commencé à parler de la recevabilité des amendements. J'aimerais que les témoins terminent leurs propos. Cela nous serait utile.

M. Luc Bourdon: Je m'excuse, j'étais en train de regarder le texte. Pouvez-vous répéter la question, monsieur Julian?

M. Peter Julian: Vous aviez fait des commentaires au sujet des amendements qui portent sur les règles d'établissement des heures de service. Donc...

M. Luc Bourdon: La définition... On fait allusion, dans les amendements, aux principes de la science de la fatigue et aux règles d'établissement des heures de service. Le problème, c'est que ces règles n'existent pas. Nous n'avons pas le pouvoir, en vertu de la loi actuelle, d'obliger l'industrie à élaborer de telles règles.

M. Peter Julian: Est-il légal de demander à un ingénieur de travailler 72 heures d'affilée?

M. Luc Bourdon: Nous avons ce que nous appelons des « règles relatives au temps de travail et de repos ». Elles définissent la période maximale de service qui peut être imposée et le temps de repos qui doit être accordé.

Or, il est question, ici, de l'établissement des heures de service, du rappel au travail. Nous ne sommes pas contre ce qui est proposé. C'est juste que les règles d'établissement des heures de service n'existent pas. C'est ce que j'essaie de vous faire comprendre.

• (1705)

M. Peter Julian: Mais ce n'est peut-être qu'une simple question de sémantique, non? Il y a un règlement...

M. Luc Bourdon: Non. Les « règles » sont considérées comme un texte réglementaire en vertu de l'article... Le pouvoir de réglementation est prévu à l'article 18 de la LSF. Il n'y a pas de disposition qui nous autorise à établir des règles pour les heures de service. Point à la ligne.

M. Peter Julian: D'accord. L'article 47.1 dit, et je cite:

Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant le système de gestion de la sécurité, notamment concernant:

Vient ensuite toute une série de facteurs. On ajouterait au dernier point, selon les amendements proposés par les néo-démocrates et les libéraux, les principes de la science de la fatigue qui doivent ou qui pourraient s'appliquer aux règles d'établissement des heures de service.

Vous n'êtes pas contre cet ajout. Vous dites tout simplement que les règlements visant le système de gestion de la sécurité représentent un volet distinct de la loi.

M. Luc Bourdon: C'est exact.

M. Peter Julian: D'accord. Comment pouvons-nous rectifier la situation?

M. Luc Bourdon: Pour rectifier la situation, il faudrait...

M. Peter Julian: Vous comprenez l'objectif de notre démarche.

M. Luc Bourdon: Oui.

Il faudrait modifier l'article 18 de la loi et créer le pouvoir d'établir des règles sur les heures de service. Voilà comment il faudrait procéder.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Mais c'est ce que va permettre de faire cet amendement-ci, n'est-ce pas?

M. Luc Bourdon: Non.

Le président: Je pense que je vais demander à M. Dhaliwal... parce que votre amendement pourrait englober cette option.

M. Sukh Dhaliwal: En effet.

Le président: Pouvez-vous nous le présenter? Nous pourrions ensuite débattre des deux propositions.

J'aimerais que vous nous parliez de votre amendement et de celui de M. Julian — de la différence entre les termes « must » et « may ».

M. Sukh Dhaliwal: À mon avis... cet amendement-ci dit, et je cite: « lesquels peuvent comprendre des règles sur l'établissement des heures de service qui respectent les principes de la science de la fatigue. »

M. Brian Jean: Je voudrais faire un bref commentaire.

Le parti ministériel est en faveur de l'amendement proposé par M. Dhaliwal. Il reste sept minutes avant que la sonnerie d'appel ne se fasse entendre. Si nous n'adoptons pas le projet de loi, nous allons devoir y revenir après la semaine de relâche. Je ne sais pas si les libéraux et la coalition vont défaire ou non le gouvernement, mais j'aimerais que l'on règle la question aujourd'hui.

Donc, à moins qu'il y ait des points précis qui risquent de prolonger le débat, je préférerais que l'on s'attache à fermer le dossier.

Nous appuyons l'amendement. Il est clair, et nous sommes en faveur de toute autre mesure qui pourrait en favoriser l'adoption.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Brièvement, le problème est le même dans le cas de l'amendement NDP-5 et LIB-3: les règles sur l'établissement des heures de service n'existent pas. Comment surmonter cet obstacle?

Une voix: Nous le savons déjà.

M. Jeff Watson: Oh. D'accord.

M. Brian Jean: Pourquoi ne pas voter sur cette motion-ci et ensuite proposer l'autre amendement? Qu'en dites-vous? Pouvons-nous nous prononcer sur cette motion-ci et ensuite considérer l'autre amendement?

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, si le comité est d'accord, nous pouvons rester même si la sonnerie d'appel se fait entendre. Il ne nous faut qu'une minute ou deux pour clore le dossier.

Par ailleurs, je ne comprends toujours pas pourquoi le terme « must » nous renvoie à un autre article de la loi, mais pas le terme « may ». Ou ils posent problème tous les deux, ou ils n'en posent pas.

Le président: Monsieur Bourdon.

Une voix: Pouvez-vous répéter la question, monsieur Julian?

M. Peter Julian: Je ne comprends pas pourquoi le terme « must » nous renvoie à un autre article de la loi, chose que ne fait pas le terme « may ». Le problème est le même dans les deux cas.

Mme Carla White-Taylor: C'est blanc bonnet-bonnet blanc.

M. Luc Bourdon: Vous avez raison.

M. Peter Julian: Donc, la difficulté ne tient pas au choix de mots.

M. Luc Bourdon: Non. Elle tient au fait que le pouvoir d'établir des règles sur les heures de service n'existe pas — nous ne sommes pas contre l'amendement. Ce pouvoir, à l'heure actuelle, n'existe tout simplement pas.

M. Peter Julian: Dans le cas du SGS.

M. Luc Bourdon: C'est exact, ou ailleurs dans la loi. Le pouvoir de prendre des règlements est défini à l'article 18 de la loi. Il n'englobe pas l'adoption de règles sur l'établissement des horaires de service.

Mme Carla White-Taylor: Et c'est dans cette disposition que l'on pourrait inclure cette exigence.

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Je me demande s'il serait possible d'adopter le projet de loi dans sa forme actuelle, et ensuite de présenter des amendements à l'étape du rapport.

Je pense que nous visons tous le même objectif.

•(1710)

Le président: Monsieur Bourdon.

M. Luc Bourdon: Si vous voulez prévoir quelque chose dans le SGS, nous pouvons vous suggérer un amendement.

M. Brian Jean: Monsieur Julian, je tiens à préciser que nous appuyons l'amendement et le libellé proposé par M. Bourdon concernant l'adoption de règles sur l'établissement des heures de services. Nous pourrions d'abord nous prononcer sur l'amendement de M. Dhaliwal, et ensuite, et les membres de mon parti sont d'accord, entendre la proposition de M. Bourdon concernant les règles sur l'établissement des heures de services.

Le président: M. Laframboise souhaite faire un commentaire.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, vous aurez compris qu'on voudrait avoir un libellé clair et une version française qui concorde avec la version anglaise. On semble avoir un problème de sémantique par rapport à deux textes. Le libellé français est lui aussi très important.

[Traduction]

Le président: Monsieur McCallum, avez-vous quelque chose à ajouter?

L'hon. John McCallum: Non. J'ai dit ce que j'avais à dire.

Le président: Nous allons alors revenir à M. Bourdon.

Vous avez un texte à proposer.

M. Luc Bourdon: Nous en avons deux.

Le président: Je tiens à préciser que ces propositions visent la motion de M. Julian.

M. Luc Bourdon: C'est exact.

Il y en a une qui traite du SGS, mais elle ne porte pas sur les règles d'établissement des heures de service.

Voici le libellé proposé:

les critères auxquels le système de gestion de la sécurité doit se conformer, en plus des composantes, notamment le principe de la science de la fatigue qui s'applique aux règles d'établissement des heures de service, que doit comporter celui-ci.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous parlez trop vite, il n'y a pas de traduction simultanée. Prenez votre temps afin qu'on puisse être capable de bien comprendre.

M. Luc Bourdon: Excusez-moi.

[Traduction]

Je reprints:

les critères auxquels le système de gestion de la sécurité doit se conformer, en plus des composantes, notamment le principe de la science de la fatigue qui s'applique aux règles d'établissement des heures de service, que doit comporter celui-ci.

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

M. Peter Julian: J'appuie la proposition.

Le président: L'amendement, si nous l'appuyons, ne peut être déposé par M. Bourdon. Il doit être présenté par un membre du comité.

M. Jeff Watson: J'en fais la proposition.

Le président: M. Watson en fait la proposition. Des commentaires?

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je demande que M. Watson le lise, s'il vous plaît.

[Traduction]

M. Peter Julian: Monsieur le président, si nous sommes tous en faveur de ce texte-ci, je vais retirer l'amendement du NPD et M. Dhaliwal va retirer le sien. De cette façon, la question sera réglée.

Le président: Et nous allons utiliser le libellé recommandé par M. Bourdon, et proposé par M. Watson.

Les amendements mis de l'avant par les néo-démocrates et les libéraux vont être retirés et remplacés par la proposition de M. Watson.

Est-ce que l'amendement est adopté?

• (1715)

[Français]

M. Peter Julian: Excusez-moi, monsieur le président, mais on n'a pas entendu.

[Traduction]

Le président: J'ai le texte devant moi. Si vous voulez, je peux le remettre à M. Watson.

M. Sukh Dhaliwal: Non, je vous demande de le lire aux fins du compte rendu.

Le président: La proposition se lit comme suit: les critères auxquels le système de gestion de la sécurité doit se conformer, en plus des composantes, notamment le principe de la science de la fatigue qui s'applique aux règles d'établissement des heures de service, que doit comporter celui-ci.

Cela vous convient?

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je retire l'amendement que j'ai proposé.

Le président: D'accord. Merci. Votre amendement est retiré...

M. Sukh Dhaliwal: Je retire le mien aussi.

Le président: ... et celui de M. Dhaliwal aussi.

Est-ce que l'amendement de M. Watson est adopté?

(L'amendement est adopté.)

Le président: Nous allons maintenant passer à l'amendement LIB-4, page 16.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Cet amendement va donner aux parlementaires le pouvoir d'examiner les règlements pris en vertu du projet de loi C-33. Le comité a adopté des amendements similaires dans le cas des projets de loi C-6 et C-9.

Le président: Des commentaires?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, nous avons dit à plusieurs reprises que cet amendement est acceptable et que nous sommes prêts à l'appuyer.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Le président: Avant de céder la parole à d'autres intervenants, je tiens à préciser que la sonnerie d'appel a commencé à se faire entendre. Il me faut une motion et le consentement unanime du comité pour que nous puissions poursuivre la discussion.

[Français]

M. Mario Laframboise: On ne donne pas notre consentement.

[Traduction]

Le président: Nous avons deux options: nous pouvons suspendre la séance et revenir, ou nous pouvons lever la séance.

M. Brian Jean: Pouvez-vous m'accorder une minute, monsieur le président?

Le président: Oui.

Je vous repose la question. Si la sonnerie d'appel se fait entendre, il nous faut le consentement unanime pour continuer.

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui, monsieur le président, à condition qu'on arrive à temps pour le vote, parce que c'est un vote sur la motion d'opposition du Bloc québécois. J'espère que cela ne durera pas plus que...

[Traduction]

M. Brian Jean: D'accord. Je suis tout à fait d'accord. Je tiens à être là moi aussi.

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

L'amendement LIB-4 est-il adopté?

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

(L'article 37 modifié est adopté.)

(Les articles 38 à 44 inclusivement sont adoptés.)

Le président: L'article 1, le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix: D'accord.

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: Puis-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

Vous avez fait de l'excellent travail.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les
Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and
Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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