



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 003 • 2<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 24 février 2009**

**Président**

**M. Merv Tweed**

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

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

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

Le mardi 24 février 2009

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Merci et bonjour à tous. Bienvenue à cette troisième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Le sous-comité s'est réuni récemment et a proposé un rapport au Comité. Vous l'avez sous les yeux. Je propose que nous l'adoptions afin de pouvoir entendre le ministre aujourd'hui, si possible. Nous avons quelqu'un qui veut le proposer, je crois.

**L'hon. Joseph Volpe (Eglington—Lawrence, Lib.):** J'en fais la proposition.

**Le président:** M. Volpe le propose. Nous avons donc ce premier rapport devant nous et, à la fin de la séance, je passerai en revue la liste des gens qui comparaitront devant nous.

Aujourd'hui, nous accueillons de nouveau le ministre, que nous avons eu le plaisir de recevoir il y a quelques semaines. Monsieur le ministre, nous vous souhaitons la bienvenue. Aux côtés de l'honorable John Baird, comparaissent également Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté; Peter Coyles, conseiller spécial du directeur des opérations; et Marie-France Dagenais, directrice générale, Transport des marchandises dangereuses.

Merci beaucoup. Je pense que le ministre a une remarque préliminaire à faire; je lui demanderais donc de commencer.

**L'hon. John Baird (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis très heureux d'être ici pour vous parler du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, dont la dernière modification remonte à 1992.

Comme mon secrétaire parlementaire l'a souligné à la Chambre il y a quelques jours, l'objectif de ce projet de loi est d'améliorer les dispositions sur la sûreté et la sécurité nécessaires en matière de transport des marchandises dangereuses. Après avoir mené de vastes consultations auprès des divers intervenants et de nos homologues provinciaux et territoriaux, notre gouvernement a présenté des modifications visant à consolider le programme canadien sur les marchandises dangereuses. Le but ultime, ainsi que notre principale préoccupation, c'est d'assurer la sécurité des Canadiens tout en maintenant l'économie de notre pays.

Je sais que certains de mes collègues se souviennent encore d'un événement qui a eu lieu à Mississauga, en 1979, et qui donne froid dans le dos. Un train transportant du chlore avait déraillé, et on avait dû évacuer plus d'un quart de million de personnes de leurs maisons, de leurs commerces et des régions environnantes. On peut remercier le ciel que personne n'ait été blessé, mais le danger était extrêmement élevé.

L'année suivante, en 1980, le Canada présentait sa première Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Cette loi donne au

gouvernement fédéral le pouvoir de rédiger des politiques, de guider les interventions d'urgence et d'élaborer des règlements pour gérer les risques et favoriser la sécurité publique en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses.

Cette loi a été modifiée pour la dernière fois en 1992, mais comme le savent les membres de ce comité, bien des choses ont changé depuis. En 1992, lors de l'entrée en vigueur de la loi actuelle, personne n'aurait pu envisager la menace terroriste — le nouveau contexte de sécurité auquel on fait face dans le monde d'aujourd'hui. Et le Canada n'est pas à l'abri. Ces changements proposés dont nous avons discuté à la Chambre et maintenant ici, à ce comité, permettent la mise en oeuvre d'un solide programme de sécurité axé aussi bien sur la prévention que sur l'intervention en cas d'incident lié à la sûreté ou à la sécurité.

Le présent projet de loi autorise l'établissement d'un règlement sur le rendement applicable aux plans de sûreté et à la formation. Ce règlement serait fondé sur les recommandations internationales et serait conforme au règlement en vigueur aux États-Unis. Le projet de loi permet également la prise de règlements en vue de l'établissement d'exigences liées à la sécurité pour retracer des marchandises dangereuses, et prévoit un règlement exigeant que les entreprises signalent la perte ou le vol de marchandises dangereuses.

Ce projet de loi conférerait également au ministre ou au sous-ministre des Transports le pouvoir de prendre des mesures de sécurité et des arrêtés d'urgence. Un arrêté d'urgence peut servir de règlement immédiat en réponse à une menace claire et éminente dans les cas où le processus réglementaire normal, parce que trop long, ne pourrait protéger la sécurité publique. De tels arrêtés d'urgence peuvent être pris seulement si le gouvernement a le pouvoir législatif de prendre un règlement. J'insiste: le gouvernement ne peut se servir d'un arrêté d'urgence pour prendre un règlement qu'il n'a pas le pouvoir de prendre aux termes de la loi.

La question qui, je le sais, a été soulevée au cours de la seconde lecture de ce projet de loi, concerne l'obligation, pour les camionneurs qui traversent la frontière États-Unis-Canada et qui transportent des marchandises dangereuses, de détenir une habilitation de sécurité. En août 2005, la loi désignée sous le nom de Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act est entrée en vigueur aux États-Unis. En vertu de cette loi, les conducteurs de véhicules automobiles commerciaux détenant un permis du Canada ou du Mexique, qui transportent des marchandises dangereuses à l'intérieur des États-Unis ou à destination des États-Unis, doivent se soumettre à une vérification de leurs antécédents. Ces vérifications sont essentiellement similaires aux habilitations de sécurité requises des camionneurs américains qui transportent des chargements complets de marchandises dangereuses à l'intérieur des États-Unis.

À l'heure actuelle, cette disposition est respectée par les camionneurs canadiens s'ils ont été admis au Programme d'expéditions rapides et sécuritaires, ou programme EXPRES, de l'Agence des services frontaliers du Canada et du Bureau of Customs and Border Protection. Les États-Unis s'attendent toujours à ce que le Canada mette en oeuvre une solution à long terme. Or, ce projet de loi que nous examinons pourrait mener à une telle solution à long terme en permettant de mettre en oeuvre un programme d'habilitation de sécurité en matière de transport.

Les Canadiens jouissent d'un accès au marché américain grâce au programme EXPRES, et cela continuera. Mais il est essentiel que nous ayons des solutions à long terme pour garantir à nos fabricants, nos producteurs et nos expéditeurs canadiens un accès à d'importants marchés.

En ce qui concerne le volet d'intervention d'urgence du projet de loi, cette loi donnera au gouvernement les pouvoirs nécessaires pour utiliser les plans d'intervention d'urgence existants et approuvés afin d'être en mesure de réagir en cas d'incident. Ces plans sont soumis par les entreprises avant qu'on les autorise à transporter des marchandises dangereuses. C'est un moyen efficace et efficient de recourir aux capacités, aux connaissances et à l'expertise existantes pour protéger la sécurité publique en cas d'incident terroriste impliquant des marchandises dangereuses.

Les initiatives proposées aujourd'hui auraient pour effet d'harmoniser les exigences de sécurité liées aux activités comme les plans de sécurité et la formation connexe, et elles permettraient au gouvernement d'établir un programme de sécurité en matière de prévention et d'intervention en prévision des Olympiques de Vancouver en 2010 et de la rencontre du G-8 qui doit avoir lieu prochainement ici, en Ontario.

En tant que parlementaires, nous partageons une obligation à l'égard de la population canadienne pour ce qui est de veiller à protéger sa sécurité. C'est exactement l'effet qu'auront ces changements en appliquant les exigences en matière de sécurité et les améliorations qui s'imposent pour protéger la sécurité publique.

● (1540)

J'estime que ces modifications proposées concernant la sécurité, jointes au nouveau programme de prévention et d'intervention de sécurité, sont les mesures qui s'imposent en matière de sécurité publique. Le moment est maintenant venu d'apporter ces changements pour améliorer la sécurité de la population et appuyer notre économie canadienne, et c'est l'occasion pour nous de collaborer pour examiner ce projet de loi.

Je dois vous dire d'emblée que moi-même et le Ministère accordons de la valeur au rôle que jouent tous les membres de ce comité. Si vous souhaitez proposer des façons d'améliorer cette loi, nous sommes certainement impatients d'entendre vos suggestions tandis que vous procéderez à vos délibérations.

Merci beaucoup, monsieur le président.

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

Monsieur Volpe.

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

Encore une fois, merci à vous, monsieur le ministre, ainsi qu'à vous, monsieur Grégoire.

[Français]

Monsieur Coyles et madame Dagenais, je vous remercie également de votre présence.

Je voudrais vous poser quelques questions au sujet de la sécurité et de la technologie. À cette étape du questionnement, le ministre ne sera peut-être pas en mesure de répondre, sauf votre respect. Toutefois, M. Grégoire en saura sans doute quelque chose.

[Traduction]

Monsieur le ministre, vous avez souligné la question des plans, et j'aimerais que nous discutons un moment de ce sujet, et de celui de la vérification des antécédents des conducteurs. J'aimerais savoir si vous avez consacré un peu de temps à mener des consultations sur les technologies actuellement disponibles ou en développement qu'il est possible d'intégrer à certains de ces véhicules transportant des marchandises dangereuses. Si c'est le cas, qui avez-vous consulté?

**Le président:** Monsieur Coyles.

**M. Peter Coyles (conseiller spécial du directeur, Opérations, ministère des Transports):** Le Ministère a consacré beaucoup d'efforts à l'étude des technologies et a fait une grande quantité de recherche et de développement. On a réalisé des recherches pour évaluer les technologies existantes, leurs capacités et la meilleure façon de les utiliser. Par le passé, on a produit des rapports, et je crois que certains d'entre eux ont été présentés à ce comité, peut-être dans le cadre de précédentes tribunes. Mais le Ministère a effectué beaucoup de travail.

Si vous regardez ce que nous essayons de faire, l'idée derrière cette loi est de conférer le pouvoir de mettre en place une exigence relative au suivi. Les exigences relatives à la manière de procéder seront intégrées au règlement et découleront des consultations auprès de l'industrie.

**L'hon. Joseph Volpe:** C'est exactement là où je veux en venir. Je songeais aux technologies d'immobilisation des véhicules dans le cadre du programme sur les matières dangereuses aux États-Unis relativement au transport des matières dangereuses. On effectue déjà des tests sur des technologies qui permettraient de rendre le véhicule inopérant, de le ralentir ou de l'immobiliser par un quelconque autre moyen. De telles manoeuvres supposent un certain niveau de suivi et de coordination au centre.

Est-ce ce à quoi vous faites allusion? Est-ce ce que vous avez fait?

● (1545)

**M. Peter Coyles:** Eh bien, je vais vous donner l'exemple d'un des projets que nous avons entrepris et qui a été entériné. Le Canada s'est uni aux États-Unis dans un effort conjoint d'examen du camion-citerne de l'avenir, qui portait sur toutes sortes d'aspects, non seulement en ce qui concerne la sécurité, mais également le suivi des marchandises, le mode de fonctionnement des soupapes et la manière dont nous pourrions faire des rapports et consigner toutes les informations au stade initial pour pouvoir intervenir et accroître encore davantage la sécurité publique.

**L'hon. Joseph Volpe:** Mais compte tenu que le ministre a déclaré qu'il souhaitait faire cela à temps pour les Olympiques de 2010, nous n'avons pas beaucoup de temps pour étudier la question. Nous devons vraiment la régler maintenant. C'est pourquoi je demande si on a parlé à ces entreprises et, si c'est le cas, de quelles entreprises il s'agit et quelles sont les technologies en place?

**M. Peter Coyles:** Il faut également reconnaître que les entreprises ont déjà accompli beaucoup de travail pour ce qui est d'assurer le suivi de leurs marchandises, qu'elles soient dangereuses ou non, dans le cadre du processus de gestion juste à temps des stocks. Beaucoup d'entre elles utilisent des technologies déjà existantes pour acheminer leurs marchandises, qu'il s'agisse de GPS ou d'identification par radiofréquence. L'objectif est d'avoir la capacité d'appliquer une exigence afin que l'industrie puisse faire rapport au ministère et l'informer de l'endroit où se trouvent ces marchandises dangereuses dans un certain délai.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je pense que je commence à être un peu inquiet au sujet de certaines marchandises qui doivent être acheminées. Le ministre a fait allusion à deux questions essentielles qu'il examine — il y a un terme que nous avons retiré de nos débats hier, monsieur le ministre — en ce qui a trait aux plans soumis par les entreprises transportant des marchandises dangereuses. Il s'agissait premièrement de la manière de collaborer avec elles s'il devait arriver — Dieu nous en préserve — un accident, et deuxièmement, de la vérification des antécédents des conducteurs.

Mais dans le contexte actuel, nous parlons d'harmoniser nos pratiques avec celles qu'adopteront les Américains. J'imagine que le ministre et le ministère conviendront avec moi que la dernière chose que nous voulons, c'est d'accuser un retard ou de ne pas nous conformer à certaines mesures que les Américains mettent déjà en place, en même temps que les technologies qui imposent déjà des obligations à l'industrie du camionnage. Nos camionneurs arriveraient alors à la frontière, où leur matériel serait déchargé pour être placé sur des camions américains, et on pourrait dire adieu à notre système de transport.

Comme je l'ai dit il y a un moment, le temps nous est compté en ce qui concerne cette question. À quelle étape du processus de consultation en sommes-nous aujourd'hui?

**M. Peter Coyles:** Encore une fois, beaucoup de travail a été accompli. J'ignore si nous pouvons répondre de façon satisfaisante à votre question car, lorsqu'on entre à ce point dans les détails, on le fait dans le cadre de l'élaboration de la réglementation.

Cela dit, nous avons réalisé beaucoup de travail de fond relativement à la recherche et au développement, de même qu'en ce qui concerne la compréhension des capacités que représentent les différentes technologies existantes. Par conséquent, il nous tarde de collaborer avec l'industrie pour agir le plus rapidement possible afin de mettre certains mécanismes en place par voie de réglementation.

Ceci étant dit, je...

**L'hon. Joseph Volpe:** À ce stade-ci, le ministre procéderait-il également à des discussions bilatérales avec son homologue américain pour ce qui est de l'établissement d'un règlement et d'un cadre législatif qui auraient pour effet d'harmoniser les systèmes de nos deux pays, du point de vue des vérifications des antécédents et de l'application des technologies, et qui seraient acceptés de part et d'autre de la frontière?

**L'hon. John Baird:** Je rencontrerai mon homologue américain en mars ou en avril à l'occasion d'une visite à Washington. J'y rencontrerai également des fonctionnaires du département de la Sécurité intérieure au sujet de ces questions.

Il est évident à mes yeux qu'une harmonisation ou un régime équivalent est utile car, lorsqu'on reconnaît qu'il y a des efforts bilatéraux, cela favorise le commerce.

**L'hon. Joseph Volpe:** Mais dans cette mesure législative, qui habilite la loi, vous demandez vraiment au Parlement de vous

accorder le pouvoir de créer le genre de règlements dont vous croyez avoir besoin. On peut présumer que vous avez déjà effectué une partie de cette recherche. Vous avez dans votre ministère des fonctionnaires très compétents qui auront probablement déjà prévu ce qu'il faut faire pour harmoniser la réglementation canadienne afin qu'elle soit conforme aux attentes de nos homologues américains. Pouvons-nous prendre connaissance de ces règlements?

**L'hon. John Baird:** Je vais répondre à la première partie de la question, puis je laisserai M. Grégoire répondre à son tour.

Particulièrement au Canada, lorsqu'il s'agit de questions frontalières, nous tâchons de voir quelle direction différente empruntera la nouvelle administration américaine. De toute évidence, l'ancienne administration n'était pas à la recherche d'une approche fondée sur les risques — pour être charitable — mais plutôt d'une approche absolue.

Je pense que le secrétaire Napolitano a indiqué très clairement qu'elle ferait beaucoup d'écoute et d'apprentissage, et qu'elle n'avait pas essentiellement établi de nouveau cadre pour la sécurité nationale ni déterminé ses implications pour la frontière canadienne. Je pense que nous sommes encouragés par le fait qu'elle a souligné que la réalité de la frontière du Mexique diffèrait de la situation à la frontière du Canada. Ni le conseiller national pour la sécurité, ni la secrétaire à la Sécurité intérieure n'ont précisé la vision qu'épousera la nouvelle administration. Je peux uniquement présumer qu'il y a eu des consultations auprès de l'administration précédente.

Comme vous le savez, ce projet de loi a été déposé par mon prédécesseur lors de la dernière législature.

Je vais laisser la parole à M. Grégoire, s'il souhaite commenter.

• (1550)

**Le président:** Si vous me le permettez, nous allons maintenant entendre M. Laframboise. Nous reviendrons plus tard à M. Grégoire. Le ministre est avec nous seulement pour la première heure de la séance. Nous pourrions toujours revenir aux fonctionnaires du Ministère, si cela vous va.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Merci beaucoup.

Je veux bien que l'on adopte une loi pour réglementer le transport des matières dangereuses. Évidemment, vous nous vendez cela en nous disant que des normes sont en vigueur aux États-Unis et qu'il faut respecter les mêmes normes au Canada pour faire traverser les marchandises aux frontières. Cela me va, sauf que le projet de loi va plus loin. Par exemple, il est question de l'habilitation des employés. Cela touche tous les employés et le transport de toute marchandise, pas seulement celle qui transite aux frontières.

**M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports):** On a parlé avec M. Volpe d'harmoniser nos normes avec celles des Américains, mais Transports Canada cherche aussi à harmoniser les modes de transport. On cherche toujours à améliorer le cadre de la sûreté au Canada dans tous les modes. Un des maillons faibles réside actuellement dans les habilitations de sûreté chez les camionneurs. On n'est pas encore certains dans quelle mesure il faut étendre les habilitations de sûreté dans le domaine du camionnage et des trains.

Une première étape de notre vision serait de remplacer la FAST Card, qu'on appelle en français le programme EXPRES, par une habilitation de sûreté pour les camionneurs qui transportent des marchandises dangereuses vers les États-Unis. Le même concept pourrait s'appliquer à l'intérieur du Canada pour certaines catégories de marchandises dangereuses. On n'a pas encore établi le règlement — car cela se ferait par voie de règlement. Toutefois, on ne voulait pas fermer la porte à la possibilité de le faire au Canada, comme on le fait actuellement pour les ports et aéroports canadiens.

**M. Mario Laframboise:** Je vous suis. Toutefois, le texte de l'article 5.2(1) me semble clair. On dit: « Il est interdit à toute personne désignée par règlement de se livrer à l'importation [...] », ça va pour les frontières, « [...] à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses, en quantité ou concentration [...] », à moins d'en avoir l'habilitation, auquel cas cela s'appliquera.

Je veux bien que vous restreigniez cela par règlement, mais selon le texte, cela s'applique à tout transport de marchandises à l'intérieur comme à l'extérieur.

**M. Marc Grégoire:** Excusez-moi, j'avais mal compris votre question au début. L'article 5 s'applique à tout, y inclus aux compagnies qui font du transport de marchandises dangereuses. Je parlais uniquement de l'article sur les habilitations de sûreté.

**M. Mario Laframboise:** L'article 5, à la page 5 de la version française du projet de loi, touche les habilitations de sécurité en matière de transport. Le projet de loi ajoute l'article 5.2 à la loi.

**M. Marc Grégoire:** L'objectif de cette partie est de limiter la portée des habilitations de sûreté. En d'autres mots, on ne veut pas pouvoir donner des habilitations de sûreté à n'importe qui, mais plutôt les circonscrire à ceux qui transporteront des marchandises dangereuses dans ce cadre, qu'elles soient destinées aux États-Unis ou ailleurs à l'intérieur du Canada.

Il s'agit en fait d'une autorité législative. Cela ne veut pas dire qu'on va aller aussi loin pour tout le personnel impliqué là-dedans, mais c'est le maximum qu'on pourrait faire. En d'autres mots, on ne pourrait pas demander une habilitation de sûreté pour quelqu'un qui ne transporte pas de marchandises dangereuses.

**M. Mario Laframboise:** Cela me va, sauf que, à moins qu'un conseiller juridique dans la salle ne me corrige, je comprends de cet article que la personne aura besoin d'une habilitation pour tout transport de marchandises dangereuses au Canada. C'est ainsi que je le comprends.

**M. Marc Grégoire:** D'ailleurs, le projet de loi prévoit que cet article n'entrera pas en vigueur en même temps que le reste du projet de loi. Cet article ne serait pas promulgué tout de suite, du moins pas avant que le cadre réglementaire ne soit établi.

**M. Mario Laframboise:** Vous me dites donc que je devrai m'attaquer à la date d'entrée en vigueur du projet de loi. Vous voulez l'implanter en 2010. Si vous l'appliquez à tout le transport de matières dangereuses, vous ne serez jamais capables d'atteindre cet objectif.

**M. Marc Grégoire:** Cet article ne peut pas être en vigueur avant la tenue des Jeux olympiques, c'est impossible.

• (1555)

**M. Mario Laframboise:** C'est ce que je voulais entendre.

**M. Marc Grégoire:** Le reste du projet de loi, par contre, devrait l'être.

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

Ma deuxième question porte sur les plans d'intervention d'urgence. Vous en avez discuté avec l'industrie, j'en suis convaincu. A-t-on fait une analyse des coûts? On est en pleine récession économique. Tout le monde se sent-il bien à l'aise face aux frais que cela pourrait occasionner?

**M. Peter Coyles:** Le recours à des plans d'urgence ne représente pas de coûts supplémentaires pour l'industrie. L'autorité donnée dans le projet de loi consiste en deux choses. Premièrement, si l'on demande à un intervenant de l'industrie disposant d'un plan d'urgence de répondre pour le gouvernement, il faut être en mesure de le payer. Cela est inclus dans le projet de loi. Deuxièmement, l'industrie nous a demandé, dans le cas où elle répondrait pour nous, de lui offrir une protection ou une indemnité. Par exemple, si on passe sur le gazon ici, au Parlement, on veut s'assurer que ce ne sera pas l'industrie qui devra le réparer, mais le gouvernement. L'industrie se fait donc rembourser les frais couvrant le nécessaire pour mettre à exécution son plan, en plus de recevoir l'assurance requise.

Pour ce qui est des plans, ils existent déjà. Ils sont en vigueur depuis 1985. Ces plans ont été vérifiés par le ministère auparavant. Les seuls coûts occasionnés sont ceux pour les garder à jour, ce qui est nécessaire pour la sécurité. La question est de savoir si on est capable de les utiliser si jamais survient un incident relatif à la sûreté. Tel est l'objectif de ce projet de loi: être capable d'activer ces plans si survient au Canada un incident relatif à la sûreté.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD):** Merci, monsieur le président, et merci à vous, monsieur le ministre, de vous joindre à nous encore une fois.

Il s'agit d'un projet de loi très important, mais mes questions iront probablement dans le même sens que celles de mon collègue du Bloc. Je suis préoccupé par les dispositions de l'article 5.2 de la loi en ce qui concerne les habilitations de sécurité en matière de transport. Le projet de loi a été présenté de manière à viser la circulation des marchandises à l'échelle internationale, en ce sens que nous avons la responsabilité de nous charger des exigences de sécurité à cet égard. À mes yeux, c'est une démarche très positive. Mais ce projet de loi a aussi l'effet, en vertu de son article 5.2, de fournir des motifs pour une application à n'importe quel segment de notre industrie des transports où l'on manipule des marchandises dangereuses. Cependant, dans bien des cas, pour ce qui est des transporteurs publics, une partie seulement de leurs activités ont un lien avec des marchandises dangereuses, et ils exercent nombre de leurs activités dans d'autres domaines.

Donc, les habilitations de sécurité en matière de transport proposées dans ce projet de loi s'appliqueraient à un large pan de notre industrie des transports. Et, compte tenu que les règlements pourraient être mis en place à des fins de conformité avec les exigences présentées ou déjà mises en place par les États-Unis, nous pourrions nous apercevoir que ces règlements sont exagérés pour les transporteurs publics canadiens ou pour une partie de notre réseau de transport canadien, et que cela n'est pas approprié.

Voilà donc l'un des fondements à nos inquiétudes. Au Canada, nous sommes aussi régis par nos libertés civiles et par nos droits à la protection de la vie privée. Alors comment, selon vous, ces pouvoirs s'appliqueront-ils à une situation internationale dans l'avenir? Ou, dans le futur, cela permettra-t-il à des ministres de continuer d'exiger davantage d'habilitations de sécurité en matière de transport pour une variété de transporteurs de notre industrie?

•(1600)

**L'hon. John Baird:** Je vais commencer. Mes collègues pourront ensuite intervenir s'ils souhaitent ajouter quelque chose.

Je crois que notre façon d'aborder la sécurité est très différente aujourd'hui de ce qu'elle était il y a une dizaine d'années. Nous avons connu au Canada un équilibre différent entre la sécurité, les libertés civiles et la protection de la vie privée. Les États-Unis tiennent les mêmes débats que nous à ce sujet.

Une nouvelle administration est maintenant en place aux États-Unis. Les secrétaires LaHood et Napolitano ne nous ont donné aucune indication en ce qui a trait à l'équilibre qu'ils souhaitent établir. Je crois que la situation sera parfois appelée à changer au fil du temps, à tout le moins au cours de nos carrières, et c'est bien normal.

Nous devons être vigilants et ne pas systématiquement adopter toutes les mesures qui sont prises aux États-Unis. Cependant, si des problèmes d'échanges commerciaux survenaient, nous pourrions nous retrouver plus démunis que nous ne le voudrions.

Je pencherais pour le terme « comparable », c'est-à-dire de ne pas copier tout ce que font les États-Unis, mais d'avoir un régime comparable. C'est d'ailleurs ce que prévoient différentes lois sur les transports et la sécurité. Alors je pense qu'ils devraient être satisfaits de ce que l'on fait ici.

C'est une préoccupation légitime, et je crois franchement que cela va bien au-delà du pouvoir de réglementation conféré par l'article 5. Nous devons toujours être vigilants. Ce pays possède une charte et une jurisprudence qui sont très différentes de celles des États-Unis. Je crois que les États-Unis disposent également d'une solide jurisprudence en matière de protection de la vie privée.

Je cède la parole à mon collègue.

**M. Marc Grégoire:** Oui, j'aimerais ajouter quelques petites choses, monsieur le ministre.

D'abord, d'après ce que je comprends de l'article 5.2 proposé, dans son libellé actuel, tout cela serait prévu par la réglementation, qui préciserait ainsi les exigences en question. Pour moi, tout s'applique ici. La réglementation préciserait tous les paramètres, et je serais porté à croire que le processus serait semblable à celui adopté dans le secteur maritime pour les ports, c'est-à-dire qu'un très vaste processus de consultation serait entrepris afin de ne pas imposer cette réglementation là où ce n'est pas nécessaire.

Pour ce qui est des ports, par exemple, nous avons commencé avec les trois principaux, puis nous avons appliqué la réglementation à quelques ports secondaires. Nous ne pouvons pas couvrir tout le monde du secteur du transport de marchandises dangereuses. C'est tout simplement impossible.

**M. Dennis Bevington:** Je comprends que vous ayez de très nobles intentions, mais nous sommes en train d'adopter une loi qui donne beaucoup plus de pouvoir au ministre que ce dont on vient de parler. Nous n'avons aucune raison de douter de vos intentions; c'est le projet de loi comme tel qui nous préoccupe. Est-ce que c'est le ministre qui aura le pouvoir de faire adopter les règlements dont vous avez parlés, ou est-ce qu'ils devraient être approuvés par un gouverneur en conseil d'après ce projet de loi?

**L'hon. John Baird:** Ils devraient être approuvés par un gouverneur en conseil.

**M. Dennis Bevington:** D'accord, par un gouverneur en conseil. Si le but de ce projet de loi est de prendre des mesures à l'égard de nos relations internationales et d'émettre des habilitations de sécurité, est-

ce qu'on ne pourrait pas apporter cette précision dans le projet de loi pour que ce soit clair?

**M. Marc Grégoire:** Nous ne voulons pas que le projet de loi ait une portée internationale seulement. Ce sont les camionneurs qui nous ont d'abord demandé d'adopter une loi de ce genre afin de remplacer la carte EXPRES. L'idée vient donc des camionneurs... Bon, vous comprenez ce que je veux dire. Mais nous ne voulons pas que la loi se limite à ça, parce que d'autres questions de sécurité pourraient éventuellement nécessiter que le Canada prenne le même genre de mesures.

**M. Peter Coyles:** Me permettez-vous d'apporter certaines précisions, monsieur Bevington? Pour que vous compreniez bien le processus, supposez que vous êtes camionneur et que vous vous présentez à l'ASFC; vous devriez présenter une demande...

**M. Dennis Bevington:** Je connais bien ce processus.

**M. Peter Coyles:** ... demande qui est ensuite acheminée aux États-Unis, où elle est examinée. En vertu de ce projet de loi, vous permettez à cette personne de revenir au Canada pour exercer son droit de recours et son droit de rappel en ce qui a trait à son habilitation de sécurité. Si on laissait les choses telles quelles, vous verriez que...

•(1605)

**M. Dennis Bevington:** Mais ce n'est pas là où je veux en venir. De la façon dont le projet de loi est formulé, les habilitations de sécurité pourraient plus tard être appliquées à notre réseau de transport national. N'est-ce pas?

**M. Peter Coyles:** C'est exact.

**M. Dennis Bevington:** Selon le libellé actuel du projet de loi.

**M. Peter Coyles:** C'est bien ça.

**M. Dennis Bevington:** C'est ce que je voulais savoir. Je comprend que des dispositions du projet de loi visent le transport international, mais ce qui m'inquiète le plus, c'est de savoir quelles seront les répercussions sur nos transporteurs locaux et nationaux, pas en ce moment, mais à l'avenir.

**M. Peter Coyles:** Nous adoptons une démarche axée sur les risques dans tout ce que nous faisons. Notre intention est donc explicite et nous avons clairement fait savoir dans le cadre des consultations comment nous entendions procéder à l'égard de cette disposition. C'est encore ainsi que nous voulons faire les choses. C'est vrai que le projet de loi confère plus de pouvoirs; et si on déterminait qu'un risque pour la sécurité nécessitait une intervention plus importante, il serait probablement approprié que le ministère de la Sécurité publique dispose des pouvoirs nécessaires pour agir.

Nous ne pouvons pas prendre de décision unilatérale sans passer par la réglementation et de vastes consultations. Alors toute personne touchée par cette délégation de pouvoirs accrue, si un risque ou un danger pour la sécurité devait survenir, aurait la chance d'être consultée avant que la mesure en question ne soit appliquée.

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

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci au ministre et aux représentants du ministère d'être venus nous parler aujourd'hui du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Dans la région d'où je viens se trouve le plus important poste frontalier international, celui reliant Windsor et Detroit. Des matières dangereuses sont bien évidemment transportées de l'autre côté de la frontière. On utilise un service de traversier international à cette fin. Notre gouvernement s'est aussi engagé à investir massivement dans la mise en place d'un nouveau poste frontalier international entre les deux villes, notamment pour accroître la sécurité économique du Canada, mais aussi celle des États-Unis. C'est donc dire que nous entretenons une importante relation bilatérale.

Nous devons préserver l'accès aux marchés clés pour ceux qui font le transport de matières dangereuses de l'autre côté de la frontière; cela nous amène donc à discuter du programme d'habilitation de sécurité. Je sais qu'on a posé beaucoup de questions sur les technicalités de la chose, mais j'aimerais que vous nous expliquiez davantage — parce qu'il y en aura d'autres et le public sera intéressé de le savoir — pourquoi les habilitations de sécurité sont nécessaires et comment fonctionnerait ce programme? Pouvez-vous nous éclairer un peu?

**M. Marc Grégoire:** Oui, je peux vous en parler, compte tenu du nombre d'années pendant lesquelles nous en avons discuté pour les ports et les aéroports. L'intention est de remplacer un jour la carte EXPRES, qui fait office d'habilitation de sécurité. À l'heure actuelle, les camionneurs doivent subir une vérification de leurs antécédents aux États-Unis et au Canada pour obtenir une carte EXPRES. Certaines personnes estiment qu'il s'agit là d'une intrusion dans leur vie privée de la part des autorités américaines.

Cela dit, si nous adoptons un programme canadien d'habilitation de sécurité équivalent à ce qu'ont établi nos homologues américains, nous devons encore convaincre ces derniers que les habilitations de sécurité délivrées au Canada ont autant de valeur aux États-Unis. Nous tenons d'ailleurs des discussions à cet égard pour les travailleurs portuaires et les marins à bord des navires canadiens. Lorsqu'ils se rendent aux États-Unis et qu'ils mettent le pied à terre, ils aimeraient que leur habilitation de sécurité canadienne soit reconnue au même titre qu'elle le serait ici. Nous sommes au beau milieu d'un changement d'administration aux États-Unis, et nous devons attendre que le nouveau responsable de l'administration de la sécurité des transports soit en poste avant de poursuivre ces discussions.

L'ancien président des États-Unis et le premier ministre Harper ont tous deux reconnus récemment, dans le cadre du Partenariat pour la sécurité et la prospérité, qu'il fallait mettre en place des systèmes comparables et accepter d'un côté comme de l'autre les habilitations de sécurité délivrées par les deux pays, de même que par le Mexique. Avec un peu de chance, la mise en place d'un système d'habilitation de sécurité, d'un programme à l'intention des camionneurs, évitera plus tard à ces derniers d'avoir à obtenir une carte EXPRES et ils pourront se rendre aux États-Unis sans elle.

• (1610)

**M. Jeff Watson:** Merci.

J'aimerais avoir d'autres précisions, parce que c'est une question très importante.

Je fais affaire avec plusieurs entreprises de camionnage qui emploient peut-être des camionneurs ayant perdu leur carte EXPRES pour une raison quelconque. Le processus d'appel dans ces cas-là repose entièrement sur les autorités américaines, pas les autorités canadiennes. Il est bien entendu difficile de faire réviser une décision concernant la délivrance d'une carte EXPRES pour nos transporteurs nationaux qui doivent se rendre aux États-Unis. Est-ce que les changements proposés par le projet de loi, avec l'acceptation d'une

habilitation de sécurité, auront pour effet de ramener le processus de délivrance et peut-être les procédures d'appel de notre côté de la frontière?

C'est une question d'autant plus importante que nous traversons une période économique particulièrement difficile, et il est insensé de laisser des gens au chômage si longtemps pour qu'ils fassent appel auprès du gouvernement américain afin de récupérer leur carte EXPRES. Est-ce que ces changements nous permettraient de reprendre les rênes?

**M. Marc Grégoire:** Je vous dirais que oui. Comme je l'ai mentionné plus tôt, il faut d'abord que les autorités américaines acceptent notre système. Il est primordial pour nous au Canada de pouvoir compter sur un processus efficace de révision. Nous en avons établi un pour les travailleurs portuaires, alors nous pouvons présumer qu'il serait possible de faire de même pour les camionneurs si les règlements nécessaires étaient mis en place.

**M. Jeff Watson:** Merci beaucoup. J'allais vous demander si les négociations allaient avoir lieu dans le cadre de l'initiative de partenariat sur la sûreté et la prospérité, mais vous avez déjà répondu à la question.

Qu'est-ce qui fait défaut en terme de sécurité à la version actuelle de la Loi sur le transports des matières dangereuses?

**M. Marc Grégoire:** En ce moment, la loi ne dit pratiquement rien au sujet de la sécurité. C'est donc la première fois que nous intégrons des éléments de sécurité considérables à cette loi très importante.

**Le président:** Monsieur Jean, vous avez une minute et 20 secondes.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Merci beaucoup.

J'ai déjà eu l'occasion de travailler avec les Teamsters et j'ai pu leur parler de nouveau récemment à propos de ce projet de loi. Je peux vous dire qu'ils semblent très satisfaits. Ils ne réclament qu'un changement mineur, un changement en théorie, devrais-je dire.

Monsieur Grégoire, avez-vous parlé aux Teamsters pour savoir ce qu'ils pensaient de ce projet de loi? Est-il nécessaire pour la sécurité entourant les Olympiques, par exemple, et d'autres problèmes qu'ils continuent de rencontrer?

**M. Marc Grégoire:** Oui, c'est une loi très importante dans le cadre des Olympiques. Les responsables de la GRC nous ont en fait demandé quand seraient appliqués ces importants changements dont ils avaient entendu parler l'année dernière lorsque le projet de loi a été déposé pour la première fois.

À l'heure actuelle, nous n'avons pas vraiment la capacité de prendre des mesures de sécurité ou d'émettre un arrêté ministériel en situation d'urgence, ce que nous pourrions faire si ces amendements étaient promulgués. Par exemple, si la GRC, qui est responsable de toutes les questions de sécurité entourant les Olympiques, nous demandait d'interdire le transport de matières dangereuses à certaines heures du jour sur la route Sea to Sky, nous pourrions émettre un arrêté ministériel à cet effet grâce aux amendements.

**Le président:** À titre d'information, je signale aux membres du Comité que des représentants des Teamsters viendront témoigner devant nous ce jeudi.

Monsieur Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci à vous, monsieur le ministre, et à vos associés d'avoir accepté notre invitation avec autant d'enthousiasme.

Nous avons suffisamment parlé des Américains et des Canadiens. J'aimerais qu'on en revienne aux provinces, parce que vous avez mentionné en avoir longuement discuté avec les homologues et intervenants provinciaux. Le transport routier des matières dangereuses est aussi réglementé par les autorités provinciales.

Voici sur quoi je m'interroge: est-ce que les camionneurs devront détenir deux permis différents pour transporter des matières dangereuses, et devront-ils suivre deux formations? Pouvez-vous aussi nous dire si les permis exigés par le fédéral vont satisfaire aux exigences de toutes les provinces? Sinon, que faudrait-il faire pour uniformiser le tout?

**M. Peter Coyles:** Le programme existe depuis longtemps et il repose sur de solides mécanismes de consultation qui ont été établis de concert avec l'industrie et les provinces. Des protocoles d'entente ont été conclus avec chacune des provinces pour déterminer comment tous les aspects de notre collaboration allaient être assurés. Il s'agit d'une loi criminelle. Elle s'applique à toute personne qui se livre à l'importation, au transport, à la demande de transport ou à la manutention de marchandises dangereuses, et les protocoles d'entente signés avec les provinces énoncent comment cette loi sera exécutée.

Lorsqu'il est question de l'élaboration de règlements, que ce soit à propos de la formation ou quoi que ce soit d'autre, il nous faut évidemment respecter les exigences et l'autorité des provinces et travailler avec elles pour nous assurer qu'il n'y a pas de chevauchement. La plupart des provinces suivent et adoptent nos règlements fédéraux, et ceux-ci deviennent le point de référence pour la réglementation nationale régissant les matières dangereuses. Soit les provinces adoptent les règlements fédéraux, soit elles s'appuient sur eux pour établir leurs propres règlements. D'autres provinces peuvent avoir un système plus complexe en place, que viennent compléter les règlements fédéraux.

• (1615)

**M. Sukh Dhaliwal:** Ce que je veux savoir, c'est s'ils auront besoin d'un seul permis, ou encore d'un permis pour le fédéral et d'un permis pour le provincial. Vous pouvez me répondre par oui ou non.

**M. Peter Coyles:** Ce sont évidemment des administrations distinctes, et chaque province est libre de faire comme elle l'entend. Il s'agit pour nous de réglementer les choses que l'on peut réglementer dans notre territoire de compétence. La question ne se limite pas au transport routier des matières dangereuses, n'est-ce pas? Il y a le transport aérien, le transport maritime et le transport ferroviaire, tous de compétence fédérale. Lorsqu'il risque d'y avoir chevauchement, nous travaillons avec nos collègues des provinces pour veiller à ce que le régime approprié soit en place.

**M. Sukh Dhaliwal:** J'aimerais apporter un autre point. Lorsque l'on jette un coup d'oeil à l'industrie du camionnage, au Manitoba, en Colombie-Britannique et en Alberta, on rencontre beaucoup de camionneurs étrangers qui entrent dans la catégorie du personnel technique. J'ai beaucoup d'expérience dans le domaine de l'immigration, et nous avons aussi un ancien ministre de l'Immigration parmi nous. Il faut déjà des années pour obtenir une habilitation de sécurité dans ces pays, et ces camionneurs qui arrivent chez nous pourraient avoir à subir un fardeau supplémentaire.

**M. Peter Coyles:** À l'heure actuelle, si on essayait de transporter des marchandises dangereuses vers les États-Unis, il faudrait passer par ce processus. La différence, c'est le processus d'appel qui serait réintégré au Canada; ainsi, si une personne n'a pas obtenu une habilitation dans le cadre du programme EXPRES ou si les Américains n'ont pas accepté un candidat particulier, il y aurait un

processus établi par le ministère. Cela s'inspire de la disposition relative aux ports, comme M. Grégoire l'a expliqué, mais aussi de la Loi sur l'aéronautique de 1985, en vertu de laquelle des habilitations de sécurité doivent être en vigueur.

Nous nous occupons depuis longtemps de l'habilitation de sécurité pour les travailleurs du secteur des transports. Le programme serait basé sur les mêmes critères. Je vous le concède, il se peut fort bien que certains individus éprouvent des difficultés. Toutefois, il y aurait un processus d'appel, et nous serions disposés à travailler avec eux pour essayer de trouver la solution appropriée afin de veiller à ce que personne ne soit indûment désavantagé par l'exigence.

Tout comme la Loi sur l'aéronautique et d'autres dispositions, ce projet de loi porte sur un problème de sécurité ou une relation de sécurité pour ce qui est du transport de marchandises dangereuses. On veut donc s'assurer qu'un individu ne transporte pas des marchandises qui pourraient causer du tort dans ce domaine.

**Le président:** Monsieur Gaudet.

[Français]

**M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ):** Merci, monsieur le président.

Je voudrais parler des inspecteurs routiers au Québec. On les appelle les verts; certains les connaissent.

Que va-t-il advenir des verts au Québec? Seront-ils régis par une autre instance? Allez-vous donner aux verts du Québec le pouvoir de procéder à l'inspection des matières dangereuses?

**M. Peter Coyles:** C'est déjà établi par les mémorandums que nous avons avec les provinces. Cela ne changera pas grand-chose à leurs tâches et responsabilités. Il ne devrait pas y avoir de problème.

**M. Roger Gaudet:** Il ne devrait pas y avoir de problème?

**M. Peter Coyles:** Non. Cela ne touche pas aux compétences du Québec. Il s'agit de chercher à développer des réglementations. Celles-ci sont adoptées par le Québec par référence. Dès lors, les inspecteurs routiers peuvent recourir au projet de loi fédéral pour faire une poursuite. Ils ont la capacité de faire tout ce qui est associé au projet de loi.

• (1620)

**M. Roger Gaudet:** Je suis d'accord avec vous. Or, certaines fonctions sont partagées entre le Québec et Ottawa. Allez-vous défrayer les gens du Québec ou des autres provinces? Je ne sais pas si c'est pareil en Ontario, mais le Québec a des compétences partagées. Je voudrais savoir si vous allez défrayer les gens du Québec.

**M. Peter Coyles:** Le Québec mène déjà ses propres activités en vertu de sa propre loi. Cela lui donne l'occasion de recourir à de nouvelles dispositions de la réglementation pour s'assurer de répondre adéquatement en matière non seulement de sûreté mais aussi de sécurité.

**M. Roger Gaudet:** Je ne connais pas la situation des autres provinces. Ont-elles toutes des inspecteurs provinciaux?

**M. Peter Coyles:** Oui.

**M. Roger Gaudet:** Toutes les provinces ont des inspecteurs provinciaux?

**M. Peter Coyles:** Les règles établies sont semblables partout au pays. Nous sommes responsables de ce qui relève du fédéral, que ce soit le domaine aérien, ferroviaire ou naval. Les provinces sont responsables des routes.

Nous pouvons travailler ensemble, et nous le faisons. Des inspecteurs fédéraux vont appuyer nos collègues provinciaux. Par exemple, pendant les journées de *blitz*, nous patrouillons avec eux les routes pour nous assurer du bon respect de la loi et des règlements.

Nous travaillons ensemble depuis longtemps. Le processus semble bien fonctionner. Chaque province est très satisfaite de sa relation avec nous pour ce qui touche les marchandises dangereuses. Cela fonctionne très bien. Nous continuerons d'appuyer nos collègues provinciaux s'ils nous le demandent et que, selon nous, c'est la bonne chose à faire.

**M. Roger Gaudet:** Je suis d'accord avec vous. Cependant, il faut penser à ce qui s'est passé dans les aéroports et dans les ports, où opéraient les agents de la Gendarmerie royale du Canada. Vous les avez tous remplacés par des membres d'une équipe privée, que ce soit Garda ou n'importe quelle autre agence de sécurité.

En réalité, on a perdu toute l'idée de force associée à la GRC qui était présente. Depuis un moment, on n'entend parler de rien quant à ce qui se passe dans les ports et dans les aéroports.

**M. Peter Coyles:** Il faut comprendre la façon dont cela fonctionne pour les marchandises dangereuses. Le projet de loi prévoit la capacité de désigner des inspecteurs. Cela signifie que nous recourons à des experts non seulement à l'échelle fédérale, mais en plus à l'échelle provinciale. Par exemple, au fédéral, en matière radioactive, on a désigné certains inspecteurs à la Commission canadienne de sûreté nucléaire pour pouvoir nous aider et nous appuyer. Dans le cas de Ressources naturelles Canada, on a des inspecteurs d'explosifs, et nous avons la capacité de les désigner. Cela augmente la capacité du fédéral de répondre aux exigences du projet de loi, et cela continue. On peut faire la même chose avec Environnement Canada. Le fédéral peut désigner certains inspecteurs provinciaux pour qu'ils puissent faire plus dans leur province.

Nous sommes très flexibles, tout comme le programme et la loi. On doit toujours s'assurer d'un certain niveau de sûreté et de sécurité, puisque c'est tellement important. Si une erreur est commise ou si une urgence survient, les conséquences sur le plan de la sûreté sont larges et c'est très difficile pour le public.

[Traduction]

**Le président:** Madame Brown.

[Français]

**L'hon. John Baird:** Est-ce que je peux dire une petite chose? C'est important.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur le ministre.

[Français]

**L'hon. John Baird:** On respecte les compétences provinciales. J'ai déjà dit cela, c'est important pour nous. Aussi, on respecte le fait que des dossiers sont partagés et qu'on doit travailler ensemble. J'espère que l'on travaille très bien avec les provinces et que ça va bien. Si le Québec a des besoins ou des préoccupations, on est toujours prêts à les entendre.

[Traduction]

**Le président:** Madame Brown.

**Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci, monsieur le ministre, pour vos observations.

Je ne vivais pas à Mississauga durant l'incident de 1979, mais bon nombre des résidents de la région du Grand Toronto ont manifestement perdu des revenus à cause du risque pour la sécurité et du manque d'entrées dans la région de Mississauga. Pour ceux qui avaient des clients, il était donc impossible de faire des affaires dans la région pendant un bon moment.

J'aimerais juste donner suite à l'argument de M. Watson. Il représente la région de Windsor, où l'on trouve le plus grand volume de trafic entre le Canada et les États-Unis. En lisant des renseignements préliminaires sur le projet de loi, j'ai été vraiment impressionnée par le nombre d'emplois qui entrent en ligne de compte dans cet aspect de la sécurité.

Ma question ne concerne pas tant le projet de loi lui-même, mais plutôt les résultats. Y aura-t-il un impact sur les exigences en matière d'infrastructure pour le Canada, particulièrement à nos frontières, dans nos aéroports et dans nos ports, et le cas échéant, pouvez-vous nous les décrire?

• (1625)

**L'hon. John Baird:** Je n'entrevois aucune exigence particulière en matière d'infrastructure à la suite du projet de loi. Bien entendu, il pourrait y avoir des changements à mesure que les besoins de sécurité évoluent — que ce soit pour le transport modal, aérien, ferroviaire, intermodal, maritime —, mais ce ne serait pas un résultat direct du projet de loi.

**Mme Lois Brown:** Y aura-t-il une augmentation du nombre d'emplois? On devra évidemment offrir de la formation aux gens qui s'occupent de la sécurité. Il va falloir mettre à niveau leurs compétences. Des emplois seront créés dans le secteur des services, je suppose.

**L'hon. John Baird:** Je ne pense pas que ce soit quantifiable, parce que nous voulons plutôt avoir les ressources nécessaires pour indemniser une entreprise particulière ayant une expérience pertinente dans ce domaine, c'est-à-dire en cas d'incident de sécurité, afin que nous puissions intervenir — comme la fermeture de la route Sea to Sky durant les Jeux olympiques. Ce serait également le cas dans la grande région de Muskoka dans le centre de l'Ontario, à l'occasion d'une conférence du G-8.

Je ne vois rien de particulier. Aucune nouvelle ressource ne sera requise. Évidemment, pour un événement de sécurité donné, ce n'est qu'une fraction des ressources.

**Mme Lois Brown:** D'accord.

**Le président:** Il nous reste environ une minute et demie.

Madame Hoepfner.

**Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC):** Merci beaucoup.

Je crois qu'il est très important que nous discutons des répercussions du projet de loi sur les Jeux olympiques de 2010. J'aimerais donc que vous utilisiez le temps qui reste pour nous fournir un peu plus de détails sur les répercussions du projet de loi, d'une part, s'il est adopté et, d'autre part, s'il n'est pas adopté. Quel en serait l'effet sur les Jeux olympiques?

**M. Peter Coyles:** Il y aurait d'importantes répercussions sur les Jeux olympiques si le projet de loi n'était pas adopté. Bien entendu, les marchandises dangereuses demeurent un sujet de préoccupation si certaines personnes entendent les utiliser pour mettre la vie des Canadiens en danger. Le projet de loi sert à combler cette lacune, non pas seulement pour les Jeux olympiques, mais pour aujourd'hui et pour demain, après les Jeux. Il prévoit un programme de prévention et d'intervention; ainsi, advenant un incident, nous disposerions des ressources nécessaires au Canada pour intervenir, atténuer la menace et essentiellement prendre les choses en main.

Tout d'abord, grâce au programme de prévention, nous pourrions prendre des mesures pour éviter de nous retrouver dans une telle situation. Il s'agit donc d'un élément essentiel, non seulement pour ce qui est de l'exemple évoqué, mais pour tous les aspects.

Comme autre usage possible, supposons qu'un élément de preuve laisse croire que le transport ferroviaire est ciblé. Nous pourrions alors utiliser une mesure de sécurité pour indiquer à une compagnie de chemin de fer de prendre certaines dispositions, d'utiliser certains équipements, de faire des vérifications pour voir s'il y a, par exemple, des explosifs ou peu importe, afin d'assurer la sécurité de la population et de permettre l'acheminement continu de produits et services essentiels au pays.

Sans le projet de loi, on assisterait à des complications et à un ralentissement du transport. Vancouver demeure une porte d'entrée importante et, grâce à ce projet de loi, la ville continuera de l'être durant les Jeux olympiques.

**Le président:** Merci.

C'est l'heure, et je sais que le ministre a d'autres engagements. Nous tenons à vous remercier d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

[Français]

**L'hon. John Baird:** Si des représentants du transport en commun de Montréal viennent me voir, c'est très important. Merci beaucoup.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous allons juste prendre une pause d'une minute pendant que le ministre quitte la salle, puis nous allons reprendre les questions aux témoins.

• \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•

• (1635)

**Le président:** Nous reprenons nos travaux.

M. Volpe invoque le Règlement.

Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'espère que le Comité accueillera favorablement ce que je vais dire.

Tout d'abord, j'aimerais remercier les fonctionnaires d'être venus et de nous avoir donné un compte rendu de la situation. Je sais qu'ils vont rester ici un peu plus longtemps; ils ont donné des réponses très précises, mais jusqu'à présent, ce n'était qu'un breffage ministériel.

Là où je veux en venir, c'est que nous avons l'occasion d'inviter le ministre à comparaître et à répondre aux questions soulevées par les porte-parole de ce côté et par les députés ministériels intéressés de l'autre côté. C'est la deuxième fois que nous l'invitons au cours de la dernière semaine et demie, et c'est formidable de pouvoir entendre le témoignage d'un ministre. À sa prochaine comparution, je me demande si nous pouvons encourager le président à lui demander

d'aborder des questions qui sont essentiellement de nature politique, en ce sens que nous voulons aller au coeur de la question pour comprendre ce qui justifie le projet de loi. Les fonctionnaires ont fait un excellent travail en nous donnant des détails sur le projet de loi. Je me demande donc si vous avez l'intention, monsieur le président, d'inviter le ministre à nouveau pour aborder ces questions qui intéressent les députés de la Chambre.

**Le président:** Monsieur Jean, s'agit-il du même rappel au Règlement?

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

J'allais recommander que si c'est ce que veut l'opposition, c'est-à-dire aller au coeur de la question, alors ils ne devraient peut-être pas demander de menus détails, comme c'est le cas.

Si vous voulez aller au fond de la politique générale ou dégager les raisons, alors posez donc les questions. On ne les a pas posées, d'un côté comme de l'autre. Pour vous dire franchement, j'estime que le ministre a répondu à bon nombre des questions et qu'il a essayé de fournir une réponse autant que possible.

• (1640)

**Le président:** J'aimerais faire remarquer qu'il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, mais c'est un bon argument.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Monsieur Volpe, vous avez cinq minutes pour vous entretenir avec ces merveilleux gens du ministère.

Non, pardon, c'est au tour de M. Kennedy pour cinq minutes.

**M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je me demande si vous pouvez m'éclairer un peu sur le but fondamental du projet de loi. On nous dit qu'il tient compte des pratiques actuelles du ministère. Est-ce exact? Cette codification est-elle, en partie, déjà en cours?

La deuxième partie de ma question porte sur ce que j'ai entendu des représentants d'autres ministères, à savoir qu'il existe beaucoup de chevauchements et une certaine confusion relativement à la question de l'habilitation de sécurité. Qui s'en occupe? Quelle norme suit-on? Comment de fois les différents organismes qui travaillent avec le gouvernement doivent passer par le processus? C'est rendu à un tel point que les organismes privés — les entreprises, par exemple, et l'infrastructure — ne sont plus intéressés à faire affaire avec le gouvernement parce que le processus accapare trop leur temps. Ils ne parviennent pas à accorder à leurs travailleurs l'habilitation nécessaire pour procéder au travail.

De toute évidence, si le projet de loi vise au fond à codifier certaines des pratiques actuelles, avez-vous pris la peine de définir l'habilitation de sécurité et de faire en sorte qu'elle ne devienne pas un obstacle? C'est un problème particulier quand on s'occupe d'événements de grande envergure, comme les Jeux olympiques de 2010 et tout le reste. Le projet de loi aborde-t-il cette question et, le cas échéant, dans quelle section? Pouvez-vous nous parler du problème en termes généraux, si vous pensez qu'il en existe un?

**M. Marc Grégoire:** Je vais commencer par la perspective générale.

Tout d'abord, le projet de loi ne fera pas double emploi avec ce que nous faisons déjà parce qu'aucune mesure n'est prise aux termes de la loi actuelle. Toutes les dispositions en matière de sécurité figurant dans le projet de loi, que vous avez sous les yeux, sont nouvelles, et nous estimons qu'il faut combler certaines lacunes.

Pour ce qui est de l'habilitation de sécurité et des plaintes que vous avez reçues de la part d'entreprises privées, vous devrez m'expliquer un peu plus en détail de quels types de plaintes il s'agit. Ces entreprises essaient-elles de faire affaire avec le gouvernement du Canada ou encore, avec des ports ou des aéroports? Nous ne voulons certainement pas mettre en oeuvre des exigences en matière d'habilitation si elles ne sont pas nécessaires pour des raisons de sécurité. D'abord et avant tout, nous ferions en sorte que le tout s'appuie sur une analyse rigoureuse des risques. Cela déborde la question des passages frontaliers, dont on a parlé à fond durant la première heure.

Côté sécurité, nous essayons de clarifier certaines parties de la loi. Je vais laisser à Peter ou à Marie-France le soin de fournir des précisions là-dessus.

**M. Peter Coyles:** Puis-je ajouter une observation sur l'habilitation de sécurité? On a beaucoup travaillé en collaboration avec d'autres organismes dans le cadre du PSP, l'accord de partenariat pour la sécurité et la prospérité, conclu avec les États-Unis il y a plusieurs années. Les représentants interorganismes se sont rassemblés pour examiner la question de l'habilitation de sécurité. On compte notamment Ressources naturelles Canada, Santé Canada et Transports Canada. On a travaillé avec les États-Unis pour comprendre leur habilitation de sécurité ainsi que celle du Mexique. Tout ce travail sert d'assise pour essayer de comprendre le contexte de l'habilitation de sécurité par rapport à ce projet de loi. Donc, oui, il y a déjà eu beaucoup de travail, et cela se poursuivra.

Je crois que M. Grégoire a parlé d'une nouvelle administration et comment on reprendra une partie de ce travail lorsque les acteurs auront été établis. On a tenu plusieurs réunions, tant avec les collègues américains qui viennent au Canada qu'avec les Canadiens, de même qu'avec nos homologues mexicains qui vont aux États-Unis, pour essayer de bien comprendre et d'établir cette notion.

**M. Gerard Kennedy:** En guise de suivi, notre gouvernement comprend-il les différents niveaux d'habilitation de sécurité qui pourraient faire l'objet d'un examen de notre part, par exemple, les niveaux qui seraient accordés à un chauffeur de camion transportant des déchets dangereux et à la personne qui décide le transport de grandes quantités de déchets dangereux? Y a-t-il des niveaux de sécurité pour ces personnes et ces niveaux sont-ils comparables à d'autres risques de sécurité dans d'autres secteurs?

Pour ajouter quelque chose aux propos de M. Grégoire, le fait est que des gens veulent obtenir, par exemple, des contrats de construction d'un secteur de gouvernement et constatent que les habilitations de sécurité sont tout à fait différentes de celles d'un autre secteur gouvernemental et cela représente, pour eux, un énorme obstacle bureaucratique. Il est vrai qu'il peut y avoir de très bonnes raisons pour cela, mais puisque vous présentez un nouveau programme d'habilitation de sécurité, est-ce que le gouvernement du Canada étudie cette question? Est-ce une préoccupation légitime de la part des agents extérieurs qui ont affaire avec le gouvernement ou n'est-ce qu'un malentendu?

Vous avez parlé un peu plus en détail de la circulation transfrontalière que des rapports interministériels et des différents critères que doivent remplir les personnes qui traitent avec le gouvernement pour prouver qu'elles ne représentent aucune menace.

●(1645)

**M. Marc Grégoire:** J'aimerais répondre.

Effectivement, il existe un groupe de travail interministériel qui étudie l'essence même du point que vous avez soulevé. Ce groupe a commencé par les niveaux d'habilitation de sécurité des employés et nous avons découvert que les niveaux d'habilitation de sécurité diffèrent d'un ministère à l'autre et que c'est un peu la même chose pour les processus. Différents ministères évaluent différemment les mêmes niveaux attribués aux entreprises qui veulent traiter avec ces ministères. Nous essayons de mettre en place une uniformité pour tout le monde, et c'est l'une des recommandations du groupe de travail. Donc cette question est actuellement débattue, ces mois et semaines passés. Sa mise en oeuvre demande un peu de temps. Nous parlons ici des employés et des entreprises qui concluent des contrats avec le gouvernement.

L'objectif étant que dès l'octroi par un organisme gouvernemental d'une habilitation de sécurité à une entreprise, cette entreprise pourra travailler avec n'importe quel secteur du gouvernement qui exige ce niveau de sécurité. Par exemple, nous essayons de définir exactement la cote de sécurité de niveau secret qui serait demandée à une entreprise ou à une personne afin que ce niveau soit accepté partout au gouvernement, que ce soit pour un employé ou un fournisseur du gouvernement.

**M. Gerard Kennedy:** Est-ce que la loi proposée ajoute ou retire quelque chose au processus? Autrement dit, cette loi confie beaucoup de pouvoirs discrétionnaires et il est donc possible d'arriver à un nouveau système de transport des marchandises dangereuses, etc., qui ne soit pas dans la lignée du travail fait et nous nous heurterons à une autre série d'obstacles. Je sais qu'il y a un problème de sécurité. Nous voulons tous que des mesures soient mises en place, mais notre expérience prouve que cela ne se fait pas aussi facilement.

Cette loi prévoit-elle le problème que représentent le double emploi et la prévision des normes à l'échelle de l'administration fédérale? Y a-t-il une proposition allant dans ce sens?

**M. Marc Grégoire:** La loi ne prévoit pas du tout cela, d'ailleurs nous avons consulté l'article 5.2 au cours de la première heure de la réunion. C'est le règlement qui prévoira cela. Mais Transports Canada veut une seule catégorie d'habilitation de sécurité pour les travailleurs: travailleurs portuaires, marins, personnel des aéroports, camionneurs ou conducteurs de trains.

Nous procédons à la vérification des antécédents de la façon suivante: dès qu'une personne présente un formulaire, une demande d'habilitation de sécurité, nous l'analysons et nous l'envoyons à la GRC et au SCRS qui font des vérifications. Le SCRS fera une enquête pour déterminer si la personne représente une menace pour la sécurité nationale et la GRC vérifiera si la personne a un casier judiciaire ou si elle est membre du crime organisé. Nous nous fondons sur ces renseignements pour déterminer si l'habilitation de sécurité doit être accordée en ne se posant qu'une seule question: cette personne représente-t-elle une menace pour la sécurité du transport?

Nous n'avons pas encore examiné l'idée de niveaux différents. Pour le moment, toutes les personnes dans notre système n'ont qu'un seul niveau, différent de celui accordé aux employés. Par exemple, pour les employés, nous avons renforcé les niveaux de fiabilité, de secret et de très secret.

L'habilitation de sécurité en matière de transport est pratiquement équivalente au niveau de secret dans la fonction publique, mais elle est la même pour tout le monde.

**Le président:** Merci.

Monsieur Hayes.

**M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser ma question à M. Coyles.

Je suis le seul député présent qui est originaire de la Colombie-Britannique. J'attends avec impatience les Jeux Olympiques qui se dérouleront dans moins d'une année. La mise en oeuvre des dispositions du projet de loi est très importante pour la GRC. J'aimerais savoir quel échéancier vous prévoyez dans le cas où la Chambre adopterait le projet de loi, disons, dont moins d'un mois.

• (1650)

**M. Peter Coyles:** Si nous procédons rapidement, nous serons alors en mesure de prendre les mesures nécessaires pour les Olympiques. La priorité sera accordée à la sécurité, aux arrêtés d'urgence et bien sûr à la capacité d'utiliser les plans d'intervention d'urgence (PIU) en cas d'incidents terroristes. Tout cela prendra effet avec la nouvelle loi. Le texte de la loi nous permet de prendre la plupart des mesures que nous voulons prendre.

Pour ce qui est de la planification de la prévention, d'autres dispositions de ce projet de loi nous permettront d'avancer et de mettre en place un programme approprié pour les Olympiques. Si, comme vous le suggérez, le projet de loi est adopté au plus tard dans un mois, le ministère disposera alors de suffisamment de temps pour prendre des mesures appropriées.

**M. Colin Mayes:** Vous avez bien dit, n'est-ce pas, que l'infrastructure d'application de la loi était en place?

**M. Peter Coyles:** Oui, nous avons déjà la capacité de rédiger toute exigence, les règlements. Nous en avons la capacité. Nous avons des inspecteurs sur le terrain. Ils devront être affectés à la sécurité et recevoir une formation à cet effet. Nous avons tous les éléments nécessaires. Nous avons des plans d'intervention d'urgence déjà approuvés par l'industrie.

La loi donne le pouvoir de rembourser l'industrie, au cas où le gouvernement lui demande d'intervenir en son nom dans le cadre d'un acte terroriste ou menaçant la sécurité et mettant en cause des marchandises dangereuses et l'industrie peut recevoir une protection sous forme d'indemnité si nous lui demandons d'intervenir en notre nom.

la Loi nous accorderait un programme de prévention très solide ainsi qu'un programme d'intervention et c'est ce qu'attend la GRC du ministère.

**M. Colin Mayes:** Merci.

Je prie le député de la Colombie-Britannique de bien vouloir m'excuser. C'était un oubli de ma part. Je suis désolé.

La responsabilité — il y a toujours une responsabilité, avec ou sans règlement. À votre avis, quelle sera la responsabilité du gouvernement du Canada dans le cadre de cette loi, et particulièrement au niveau de la mise en oeuvre, puis de l'application de la loi?

**M. Marc Grégoire:** Comme vous le dites, il y a toujours une responsabilité. Mais de façon générale, les tribunaux n'ont jamais tenu le gouvernement responsable d'avoir promulgué un règlement.

Ici la responsabilité porte surtout, en cas d'incident terroriste, au fait que le gouvernement demande qu'une entreprise mette en oeuvre

son PIU ou plan d'intervention d'urgence. Le gouvernement remboursera ensuite l'entreprise pour les mesures d'intervention qu'elle a prises et il sera aussi responsable de tout dommage causé à l'entreprise suite à l'aide qu'elle nous a apportée pour affronter l'acte terroriste. Cela est très important, car la capacité de l'ensemble du gouvernement... Les différents paliers de gouvernement, municipaux, provinciaux ou fédéral ont beaucoup de capacité, mais le secteur privé dispose une grande capacité pour faire face à des incidents dangereux tels que les accidents chimiques.

Mais aujourd'hui, dans le cas d'un incident ou d'un accident mettant en cause la sécurité, les entreprises doivent elles-mêmes intervenir, mettre en oeuvre leurs plans et être responsables de leurs actions. Le secteur privé a la capacité d'intervenir dans le cas d'un acte terroriste et de déversement d'un produit chimique très toxique. Les dispositions de ce projet de loi permettront au gouvernement de demander à l'entreprise de nous aider à affronter ce déversement chimique, par exemple, mais le gouvernement sera responsable. C'est probablement la plus grande responsabilité que je peux voir pour l'instant dans les dispositions du projet de loi.

**M. Colin Mayes:** Ai-je le temps de poser une autre question?

**Le président:** Oui, il vous reste une minute.

**M. Colin Mayes:** Il est fait mention, dans mes notes sur les habilitations de sécurité, d'un mécanisme d'appel semblable à celui de la Loi sur l'aéronautique. Pouvez-vous nous donner quelques explications? Si j'étais chauffeur de camion et soudainement mis à l'index, que je n'obtienne pas d'habilitation de sécurité sans savoir pourquoi, comment pourrais-je interjeter appel et dans quels délais?

**M. Marc Grégoire:** Je vais vous décrire le mécanisme d'appel ou de réexamen que nous avons mis en place au moyen d'une réglementation dans le secteur maritime.

Quelqu'un qui se voit refuser une habilitation de sécurité peut exposer son point de vue à un bureau de réexamen, qui est différent de mon organisme en sécurité. Cette personne peut présenter ses arguments, en utilisant ou non les services d'un avocat, et donner les raisons pour lesquelles le gouvernement devrait réexaminer son cas.

Nous avons fait cela. Nous avons étudié des cas. Et en général, nous avons besoin de plus amples renseignements. Il est donc possible qu'une habilitation de sécurité soit refusée à cause du manque d'information ou parce que la personne a fourni des renseignements qui semblent contradictoires. Si elle peut fournir des données et des faits exacts, l'habilitation de sécurité lui sera accordée. Cependant, si le ministère continue à lui refuser l'habilitation de sécurité, cette personne devra interjeter appel devant la Cour fédérale.

• (1655)

**Le président:** Merci.

Voilà un qui conclut la série de questions. J'aimerais, comme nous avons l'habitude de le faire dans ce comité, poursuivre dans le même ordre. Nous commencerons avec environ trois minutes par les libéraux, puis le Bloc et le NPD en faisant le tour de la table.

Monsieur Volpe.

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

Je voudrais encore une fois remercier les fonctionnaires du ministère.

J'ai écouté très attentivement toutes les réponses et je suis sûr d'une chose: tous les mécanismes dont vous avez besoin pour suivre le transport des marchandises dangereuses sont déjà en place, du moins en ce qui concerne les vérifications des antécédents et les habilitations de sécurité des conducteurs et, deuxièmement, les protocoles sont mis en oeuvre pour affronter les accidents.

Mais je dis cela avec un peu de réticence, car deux aux trois questions soulevées visaient une loi plus souple, ou je devrais plutôt dire, à assouplir un peu plus la capacité d'intervention du gouvernement. Les règlements, ainsi que vous l'avez expliqué, portent vraiment sur seulement deux domaines, bien que vous ayez surtout parlé d'un seul durant la majeure partie de l'après-midi. L'un de ces domaines concerne les vérifications des antécédents des conducteurs en mettant l'accent sur ce qui risque de se passer à l'intérieur de nos frontières, avec la possibilité d'une équivalence avec les États-Unis. Le deuxième domaine est la documentation des marchandises dangereuses. Je n'ai pas entendu un seul mot sur le lien entre la justification de cette loi habilitante plus stricte et les propos tenus initialement par le ministre sur cette loi, c'est-à-dire le développement économique et bien sûr les prochains Jeux olympiques. Je n'ai rien entendu au sujet de ce lien.

J'ai essayé plus tôt de parler de la façon dont la technologie pourrait nous aider au niveau du transport transfrontalier, que ce soit le long de la frontière nationale ou des frontières entre les provinces. Nous avons évité d'en discuter, mais je pense que nous finirons par en parler.

Étant donné que cette intervention est limitée à trois minutes, je vous prie de m'excuser d'en profiter pour préparer le terrain, mais peut-être que nous le ferons lors d'un autre exposé sur les représentants de l'industrie que vous avez rencontré et si vous avez rencontré les associations du camionnage et les organisations qui ont déjà développé, ou sont sur le point de perfectionner, la technologie qui permettra, comme je l'ai dit plus tôt, l'immobilisation de véhicules et des interventions dans des endroits éloignés afin de suivre les marchandises ainsi que les individus, puisque la vérification du conducteur entre en ligne de compte.

Il me semble que nous avons, hélas, très peu parlé de l'engagement de la GRC et du SCRS et bien sûr de leurs homologues américains. Il serait injuste de poser des questions à ce sujet aux fonctionnaires du ministère, nous devrions alors peut-être inviter le secrétaire parlementaire en même temps que le ministre afin de lui poser ces questions importantes sur la sécurité et la protection des renseignements.

Je ne voudrais pas banaliser les arguments présentés, car ils sont bien fondés et les réponses des fonctionnaires étaient on ne peut plus appropriées, mais ces sujets n'ont pas été soulevés. Peut-être que nous pourrions faire cela plus tard.

Je vous remercie. Nous espérons parler de cela un peu plus.

**Le président:** Monsieur Grégoire, très brièvement, car comme vous le savez, M. Volpe a utilisé la majeure partie de son temps.

**M. Marc Grégoire:** Je ne peux que remarquer que M. Volpe aurait souhaité que ce projet de loi contienne un plus grand nombre de dispositions sur la sécurité.

**Le président:** Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Étrangement, je vais poursuivre sur la même lancée parce que je vois un problème entre l'objectif et le résultat émanant des Conservateurs par rapport aux Jeux Olympiques de 2010.

Plus tôt, à ma question sur les habilitations de sécurité en matière de transport, vous m'avez répondu, monsieur Grégoire, qu'on ne pourra pas tout mettre en place pour ce qui est du transport à l'intérieur du Canada. Je comprends cela. Il y a beaucoup de camionneurs, etc. Ce ne sera donc pas prêt pour 2010, et vous avez été bien gentil de nous le dire.

M. Coyles nous a dit que finalement, par rapport aux plans d'intervention d'urgence, le volet sûreté pour les compagnies ne posait pas vraiment de problème. Il s'occupe déjà d'établir des plans d'intervention d'urgence. On rajoute donc le volet sécurité et on va les dédommager si jamais il y avait des frais. C'est un peu cela.

Et par rapport au Québec, par exemple — et je parle du secteur routier —, il y a déjà un service d'inspection. Cela ne sera donc pas plus difficile de faire tout cela. J'ai donc de la difficulté à comprendre comment on peut dire que les Jeux Olympiques vont être tenus et qu'on aura plus de sécurité à ce moment-là. Les certificats d'habilité ne seront pas disponibles. Si on pense que s'il y a une attaque, elle viendrait des États-Unis, il faut oublier cela. Il n'y a pas de matière dangereuse qui va franchir la frontière des États-Unis vers le Canada. Donc, s'il se produit quelque chose, il faut que cela vienne du Canada. À mon avis, la seule façon de faire, c'est de contrôler les camionneurs, donc l'habilité des camionneurs. Or, on ne sera jamais prêts à temps pour les Jeux Olympiques.

Je vous comprenais tant qu'on ne parlait pas des Olympiques de 2010. L'objectif des conservateurs d'augmenter le niveau de sécurité d'ici 2010 me pose problème. Expliquez-moi cela.

● (1700)

**M. Marc Grégoire:** Il y a deux aspects essentiels dans la loi en vue des Olympiques. On reviendra aux habilitations de sûreté. Comme je vous l'ai dit, ce n'est pas mis en place pour les Olympiques, mais cela ne veut pas dire que la GRC n'établira pas d'habilitations de sûreté, n'en exigera pas ou ne fera pas de fouilles physiques et de fouilles de véhicules, des camions ou des personnes qui entreront dans les endroits stratégiques des Jeux Olympiques. La GRC est responsable de la sûreté aux Jeux Olympiques.

De notre côté, on a besoin de deux choses pour aborder les Olympiques. Premièrement, ce sont les ordres, ou les mesures de sûreté, qui sont les outils que nous avons dans d'autres lois, comme la Loi sur le transport, la Loi sur la sûreté du transport maritime ou la Loi sur l'aéronautique, que vous avez examinées en détail. Ces mesures peuvent être mises en place si le niveau de la menace augmente à différents endroits. Par exemple, dans un aéroport spécifique, si la menace augmente, on peut resserrer la sûreté en mettant en place une mesure de sûreté. On peut dire qu'au lieu de vérifier un certain pourcentage des passagers qui se dirigent vers l'avion, on en vérifiera beaucoup plus, deux ou trois fois plus. Dans le domaine des marchandises dangereuses, nous n'avons aucun règlement dans le moment, aucune mesure législative, qui nous permette de mettre en place des mesures de sûreté si la menace l'exige. On n'a absolument rien, à part dépêcher la GRC. Avec ce projet de loi, on pourrait adopter différentes mesures de sûreté aux différents ordres ministériels. Comme je l'ai mentionné plus tôt, on pourrait interdire le transport des marchandises dangereuses sur l'autoroute vers Whistler, on pourrait interdire le transport des marchandises dangereuses dans un certain rayon autour du stade olympique ou autour de certaines installations olympiques à Vancouver. Ce sont des mesures qu'on pourrait prendre et, à ce moment-là, tous les inspecteurs désignés ou la police pourraient empêcher les gens d'entrer dans ces lieux.

**M. Mario Laframboise:** La province aurait pu faire la même chose. La Colombie-Britannique aurait pu adopter la même mesure aussi.

**M. Marc Grégoire:** À ma connaissance, aucune province n'a de mesures de sûreté — *security* en anglais — dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. Généralement parlant, c'est cette loi qui permettrait aux gens de faire ces règlements. Habituellement, les provinces adoptent, par référence, nos règlements.

L'autre mesure importante est celle dont M. Coyles a discuté amplement, celle qui permet au gouvernement de demander à une compagnie privée d'intervenir en cas d'incident terroriste à la condition que le gouvernement assume les coûts et la responsabilité. On n'a pas cela du tout. Aujourd'hui, s'il y avait un incident terroriste à Vancouver, par exemple, et qu'on savait qu'une compagnie de Vancouver ou de la Colombie-Britannique a la capacité d'aller traiter le déversement de produits chimiques, cette compagnie refuserait de le faire à moins d'avoir une garantie, une protection d'assurance, ce que le projet de loi permettrait au gouvernement de faire, mais qu'on ne peut pas faire aujourd'hui.

• (1705)

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Merci.

Pour revenir aux relations entre les États-Unis et le Canada en matière d'habilitation de sécurité, nous avons devant nous le projet de loi. Y a-t-il eu des négociations entre les États-Unis et le Canada sur le processus en vertu duquel les États-Unis acceptent nos habilitations de sécurité?

**M. Marc Grégoire:** L'année dernière, j'ai négocié avec l'administrateur de TSA. Des négociations sont en cours sur les habilitations de sécurité et la reconnaissance mutuelle pour les travailleurs portuaires et les marins canadiens à bord des navires.

Nous n'avons pas encore négocié ici, car nous n'avons pas de programme à cet effet. Ce que nous avons, aujourd'hui, c'est le Programme EXPRES. Mais, nous avons négocié, dans le cadre du PSP, l'idée d'un système mutuellement reconnaissable et accepté par les deux pays.

**M. Dennis Bevington:** Vous n'avez donc pas mené de négociations sur les types de renseignements nécessaires pour des habilitations de sécurité acceptables par les États-Unis. Nous ignorons aussi quelles autres dispositions les États-Unis pourraient vouloir à l'avenir pour les habilitations de sécurité à l'intention du Canada.

Comment devons-nous aborder ces relations? Vous dites que ce projet de loi vise un mécanisme qui nous permettra d'accorder des habilitations de sécurité à nos citoyens. Mais nous n'avons pas encore d'entente avec les États-Unis sur le genre de renseignements nécessaires ni sur le processus visant les ajouts ou les suppressions de ces renseignements. Ce n'est pas encore fait, n'est-ce pas?

**M. Marc Grégoire:** C'est fait pour le secteur maritime, mais pas pour le secteur terrestre ni pour les camionneurs. Nous avons annoncé à nos homologues américains que c'était clairement notre objectif. Comme je l'ai dit au cours de la première heure, les camionneurs étaient les premiers à nous demander d'ajouter cette disposition dans le projet de loi. Lorsque nous avions des consultations pour le secteur maritime, les camionneurs étaient présents et ils nous ont demandé d'élaborer un programme similaire pour le secteur terrestre.

**M. Dennis Bevington:** Dans l'accord sur le secteur maritime et la structure des renseignements qui a été acceptée, quelles mesures avez-vous prises par rapport aux changements ou aux nouvelles demandes de renseignements que pourraient avoir les États-Unis pour leurs habilitations de sécurité et qui risqueraient d'affecter les relations entre les deux pays?

**M. Marc Grégoire:** Nous n'avons pas encore conclu d'accord.

**M. Dennis Bevington:** Vous avez dit en avoir un pour le secteur maritime, vous devez disposer donc d'une certaine base pour travailler.

**M. Marc Grégoire:** Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que nous étions en négociation avec eux. Nous sommes en pourparlers avec eux depuis l'année dernière, mais il y eut un changement d'administrateur. En fait, le nouvel administrateur n'a pas été encore nommé.

Les intervenants du secteur maritime au Canada exercent d'énormes pressions pour avoir cet accord. Aux deux récentes réunions de nos comités consultatif avec les intervenants du secteur maritime, beaucoup de groupes de travail nous ont demandé d'exercer plus de pression sur les États-Unis. Ce que nous avons fait. Nous nous sommes rendus à Washington. Nous avons présenté notre programme. Nous avons expliqué en détail la façon dont nous faisons les vérifications des antécédents, et qu'il en sera de même pour les camionneurs. On nous a dit qu'avant qu'une décision soit prise, il fallait attendre qu'un nouvel administrateur soit nommé. C'est ma première priorité dès que cette nomination se fera, probablement au cours des deux prochains mois.

**M. Dennis Bevington:** Nous n'avons pas encore d'assurance qu'un système durable sera mis en place pour effectuer ces habilitations de sécurité. C'est le but que nous espérons atteindre grâce à ce projet de loi.

**M. Marc Grégoire:** Non, ce que nous espérons, c'est que le système fonctionne. De plus, nous estimons que l'habilitation de sécurité est une caractéristique importante du cadre de sécurité pour le Canada en général. Il ne s'agit pas seulement de technologie et de petites boîtes. Nous croyons que l'aspect humain est très important dans le cadre de sécurité. Nous devons faire quelque chose pour le transport de marchandises dangereuses et de travailleurs comme nous l'avons fait pour les aéroports et les ports.

• (1710)

**Le président:** Merci.

J'ai grandi dans une petite ville tout près de la frontière américaine et je sais très bien que vous allez avoir du fil à retordre pour trouver un terrain d'entente en ce qui concerne l'accès aux États-Unis et au Canada. Je ne voudrais pas être à votre place, étant donné ce que je sais des difficultés que vivent les personnes, les camionneurs en particulier, lorsqu'ils traversent la frontière déjà aujourd'hui.

**M. Marc Grégoire:** Nous aimons les défis.

**Le président:** Effectivement.

Madame Hoepfner.

**Mme Candice Hoepfner:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Ma question est très brève.

Le Manitoba envisage d'établir un port intérieur à Winnipeg, dans l'espoir d'attirer les transporteurs étrangers et nationaux. Je me demande quelles en seraient les incidences. Ce serait probablement surtout une zone d'attente. Je me demande donc quel serait l'impact de ce projet et s'il y a des règlements spéciaux qui s'appliquent aux zones de transit des marchandises dangereuses, avant leur transport à l'intérieur ou à l'extérieur du pays.

**M. Peter Coyles:** Il y a déjà des dispositions qui existent, évidemment, dans d'autres lois, qui s'appliquent aux activités portuaires. Le but de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses est de régir l'importation, la présentation au transport, le transport et la manutention de marchandises dangereuses de manière à en réduire l'incidence au minimum.

**Mme Candice Hoepfner:** J'aimerais que nous établissions des zones de commerce international où les exportateurs étrangers pourraient venir et peut-être ajouter de la valeur à certains produits. Certains de ces produits sont dangereux, et ils changent. Encore une fois, ce projet de loi s'appliquerait-il à elles ou est-ce que ces zones seraient régies par d'autres règlements?

**M. Peter Coyles:** Je m'excuse, je n'ai pas bien entendu la question.

**Mme Candice Hoepfner:** Personnellement, j'espère que nous établirons des zones de commerce international au Canada, c'est d'ailleurs une idée que je défends. Ces zones attireraient des exportateurs étrangers de même que des fabricants du Canada, qui pourraient transporter des produits dangereux, pour les modifier ou y ajouter de la valeur ou en modifier des composantes. Je me demande si cette loi aurait une incidence sur ce type d'activité ou s'il serait régi par une autre loi.

**M. Peter Coyles:** S'il s'agit d'une marchandise dangereuse qui répond aux critères définis dans la loi et le règlement, la réponse est oui. Si la marchandise est transportée dans un but d'importation, de présentation au transport, de manutention ou de transport, la loi s'appliquerait. Si vous prenez un bien dangereux, que vous le modifiez et qu'il devient un nouveau bien dangereux à valeur

ajoutée, soit un produit différent que vous voulez vendre et transporter, alors oui, vous serez assujéti à la loi.

**Mme Candice Hoepfner:** À la Loi sur le transport. Le fait que le produit reste là ne serait donc pas régi par la Loi sur le transport?

**M. Peter Coyles:** Il y a peut-être d'autres lois qui pourraient s'appliquer. Pensons à la LCPE, à l'échelle fédérale, et aux diverses dispositions des lois et règlements provinciaux. Ce projet de loi-ci porte expressément sur le transport, dans une perspective d'importation, de manutention et de transport. L'entreposage est aussi mentionné dans la loi.

**Mme Candice Hoepfner:** D'accord. Merci.

**Le président:** Monsieur Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci infiniment, monsieur le président.

J'aimerais remercier la directrice générale, le sous-ministre adjoint et le conseiller spécial pour leur excellent travail ici.

Le ministre a mentionné tout à l'heure qu'il pouvait prendre des arrêtés d'urgence de portée assez vaste ou donner des instructions sans s'astreindre aux consultations d'usage ni élaborer de règlements. Comment les dispositions sur ces arrêtés d'urgence se comparent-elles à celles qu'on retrouve dans les lois?

**M. Marc Grégoire:** À quoi?

**M. Sukh Dhaliwal:** Aux lois qui sont déjà en vigueur.

**M. Marc Grégoire:** À ma connaissance, il y a au moins une dizaine d'autres textes législatifs qui prescrivent l'utilisation d'arrêtés d'urgence. Celui que je connais le mieux est la Loi sur l'aéronautique, parce que c'est celle que Transports Canada administre. Le ministre, en vertu de la Loi sur l'aéronautique, a le pouvoir de prendre des arrêtés d'urgence et l'a déjà exercé à quelques reprises depuis l'entrée en vigueur de la loi en mai 2004.

En règle générale, quand il le fait, c'est parce qu'il en a le pouvoir. Il n'en a le pouvoir que s'il a le droit de prendre des règlements et que son intention est d'en prendre.

**M. Sukh Dhaliwal:** Très bien.

Changeons de sujet. Prenons les frontières. La frontière de la Colombie-Britannique est déjà très achalandée. Je reçois des plaintes tous les jours de camionneurs et de sociétés de camionnage. Vous dites que dès que ce processus va entrer en jeu, nous allons embaucher des inspecteurs. Quelle charge de travail supplémentaire est-ce que la mise en oeuvre de ces dispositions va représenter? De combien de nouveaux inspecteurs aurons-nous besoin et combien allons-nous en embaucher pour que cela n'occasionne ni retard ni difficulté injustifiée pour les propriétaires de camions ou les entreprises?

• (1715)

**M. Marc Grégoire:** Il n'y a pas de ressources associées à ce projet de loi. Nous ne demandons pas d'inspecteurs supplémentaires. Nous ne croyons pas qu'il va représenter un fardeau supplémentaire, sauf, peut-être, pour accorder les habilitations de sécurité, pour lesquelles nous n'avons pas encore de ressources.

**M. Sukh Dhaliwal:** Pourtant, à l'article 15, vous dites que la loi autorise les inspecteurs à inspecter n'importe quel endroit ou véhicule de transport. Voulez-vous dire que vous allez effectuer ce travail seulement avec les inspecteurs déjà en place?

**M. Marc Grégoire:** Oui, monsieur.

**M. Sukh Dhaliwal:** Je vois.

Il y a aussi la question du Canadien National. Il a reçu un avertissement concernant le transport des marchandises dangereuses en 2007, puis des accusations en 2008. Croyez-vous que les outils qui existent pour assurer l'application de la loi sont suffisants? Comment le Ministère compte-t-il favoriser l'observation de la loi et poursuivre les contrevenants pour assurer la sécurité des Canadiens?

**M. Peter Coyles:** Selon les pouvoirs dont nous disposons à l'heure actuelle, cela relève du droit criminel, donc les contrevenants s'exposent à une peine d'emprisonnement de deux ans et à des amendes lourdes. Évidemment, il y a aussi la sensibilisation du public.

L'objectif de ce programme est de trouver des solutions immédiates et d'assurer le respect de la loi. Si un envoi pose problème, on peut l'arrêter pour le rendre conforme à la loi. On peut éduquer les gens pour qu'ils la respectent à l'avenir. On peut aussi donner une contravention, une amende ou encore sommer les contrevenants à comparaître et à constater la sévérité des tribunaux, si la situation relevée par l'inspecteur s'y prête.

**M. Marc Grégoire:** Nous venons de commencer à donner des amendes parce que ces dispositions découlent de la Loi sur les contraventions. Il serait toutefois prématuré de vous donner des statistiques, parce que nous avons commencé à en donner il y a quelques mois à peine.

**Le président:** Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci, monsieur le président. Ce sera une petite question facile. C'est important pour moi que ce soit noté dans le compte rendu.

Vous avez eu des contacts avec les provinces. Je sais que Transports Québec est satisfait de ce projet de loi. Pourriez-vous simplement me résumer combien de temps cette opération a duré et me dire quels contacts vous avez eus avec les provinces pour aboutir à ce projet de loi.

**M. Marc Grégoire:** Le processus de consultation est en cours depuis six ans, je crois. La consultation publique a été faite principalement en 2004, partout au pays. Les provinces, incluant le Québec, sont consultées de façon régulière. Le Québec est membre du Comité consultatif sur la politique générale relative au transport de marchandises dangereuses. Je ne sais pas si on a des chiffres quant au nombre de réunions et de consultations qu'on a tenues.

**M. Peter Coyles:** Il y a eu des consultations dans certaines villes du Québec. En plus, ce comité siège à Ottawa deux fois par année. Les consultations se poursuivent. Le projet de loi a été élaboré durant ces réunions. En ce qui concerne le Québec spécifiquement, j'y suis même allé faire des présentations distinctes pour m'assurer que tout le monde comprenne ce que nous essayons de faire ainsi que les nouvelles mesures à introduire ou à incorporer dans un nouveau projet de loi. Il y a eu beaucoup de consultations, de manière directe ou indirecte, non seulement avec l'industrie au Québec, mais aussi avec le gouvernement et certains membres de plusieurs ministères du gouvernement du Québec.

**M. Mario Laframboise:** Concernant les compagnies de transport, je sais que Canadien Pacifique et CN sont d'accord, mais avez-vous réussi à consulter l'ensemble des représentants du transport routier?

**M. Peter Coyles:** Oui, c'était ouvert au public. Tout le monde était représenté. Même le public *at large* a été invité et il y a participé lorsqu'il y avait des cas suscitant un intérêt particulier. Nous avons un conseil ministériel auquel participent tous les conseillers, toutes

les associations industrielles, incluant les modes de transport, les syndicats, les premiers répondants, y compris les membres du public. Ces consultations se font deux fois par année. Nous avons offert des présentations directement à l'industrie et aux membres intéressés à en connaître davantage. Beaucoup de consultations ont été tenues sur la façon dont nous fonctionnons par rapport aux matières dangereuses. Le programme est en place depuis longtemps et il en est de même pour les consultations. Cela fonctionne plutôt bien, à mon avis, d'autant plus que le Québec vous a indiqué qu'il avait été très bien consulté.

• (1720)

[Traduction]

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

Monsieur Bevington, avez-vous d'autres questions? Je vais vous donner deux minutes.

**M. Dennis Bevington:** Merci beaucoup.

Je suis content d'avoir la chance de revenir à certains concepts dont nous avons déjà parlé, parce que j'estime très important de comprendre comment nous allons élaborer le règlement.

Vous avez parlé d'un processus de consultation, mais si le règlement doit recevoir l'approbation d'un gouvernement étranger, quelle devrait être la procédure au Parlement, d'après vous? Si vous avez l'intention d'aller voir un autre pays pour établir ce que cet autre pays veut comme habilitation de sécurité, puis de revenir ici pour consulter divers groupes et organismes afin de déterminer que certaines de ces dispositions ne font pas partie de notre loi, de notre tradition, de notre conception de la protection de la vie privée, comment tout cela pourra-t-il fonctionner?

**M. Marc Grégoire:** Cela va fonctionner comme je vous l'ai expliqué. D'abord et avant tout, nous allons aller voir ce que veulent les États-Unis. Ce n'est absolument pas là la base de la conversation que nous allons avoir avec nos homologues. Nous voulons qu'ils comprennent notre culture et qu'ils l'acceptent. Ce sera donc le point de départ de nos conversations.

Nous estimons avoir un très bon programme pour les ports et les aéroports. Nous sommes fiers du programme que nous avons mis en place et cherchons toujours à l'améliorer, mais nous ne voudrions pas d'un programme particulier plus strict ou plus difficile pour un mode de transport que pour les autres parce que notre objectif est de favoriser la libre circulation d'un mode de transport à l'autre, pour les personnes comme pour les véhicules.

Par exemple, si nous exigeons une habilitation de sécurité pour un camion qui transporte des marchandises dangereuses, nous voudrions que le même document s'applique quand le camionneur va chercher des marchandises dangereuses à l'aéroport ou qu'il se rend dans des ports. Nous voudrions que cette habilitation de sécurité soit valide pour toute forme de transport des biens et que la même attestation de sécurité soit admise partout.

**Le président:** Je vais devoir vous arrêter là. Il nous reste une série de questions.

Madame Brown.

**Mme Lois Brown:** Merci, monsieur le président.

C'est essentiellement une question pour le compte rendu. Tout ce dont nous avons parlé aujourd'hui concerne la gestion du risque, et nous mettons en place les mécanismes dont nous avons besoin pour prévenir des catastrophes. Cela dit, pour le compte rendu, pouvez-vous nous expliquer comment le plan d'intervention d'urgence fonctionne?

**M. Peter Coyles:** Le plan d'intervention d'urgence est requis par règlement depuis 1985. En gros, il établit les critères à respecter si quelqu'un veut transporter, manipuler ou importer des marchandises parmi les plus dangereuses, c'est-à-dire celles susceptibles de causer des problèmes allant bien au-delà de l'accident lui-même. Je pense à différentes substances chimiques, biologiques, radioactives, nucléaires ou explosives. Pour toutes ces substances, il faut un plan d'intervention d'urgence.

Toute entreprise doit évaluer sa région géographique par rapport aux endroits où elle va transporter ces marchandises dangereuses. Elle doit être en mesure de nous prouver qu'elle comprend ce que son personnel transporte, qu'elle a l'équipement et les connaissances techniques voulus pour intervenir 24 heures par jour et qu'elle peut réagir dans un certain délai pour aider les premiers intervenants au besoin. Elles doivent posséder tout le matériel adapté, qu'il s'agisse d'outils anti-étincelles, d'uniformes spéciaux ou de n'importe quoi d'autre qui pourrait être nécessaire pour manipuler leurs produits. Toutes ces choses sont prévues par règlement, jusqu'au matériel de communication et aux techniques que l'entreprise compte utiliser. Il doit y avoir de l'assistance technique disponible 24 heures sur 24 par téléphone, et l'entreprise doit démontrer qu'elle peut activer son plan comme prévu.

Nous évaluons ces plans. Nous les vérifions pour qu'ils répondent à toutes les exigences réglementaires et que nous ayons la conviction qu'ils peuvent être déployés efficacement en cas d'urgence. Le plan est ensuite approuvé et mis à la disposition de ceux et celles qui doivent le suivre quand ils transportent des marchandises dangereuses.

On ne peut pas transporter des marchandises dangereuses de cette nature si l'on ne possède pas de plan d'intervention d'urgence approuvé. Cela comprend les substances chimiques, biologiques, radioactives, nucléaires et explosives.

• (1725)

**Le président:** Merci.

Je vais utiliser le peu de temps qu'il nous reste pour remercier nos témoins d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Nous recevrons d'autres témoins au cours des prochaines séances, donc je vous remercie d'avoir pris le temps et d'avoir fait l'effort de venir ici aujourd'hui.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, j'aimerais vous donner une idée de ce qui s'en vient jeudi. Nous avons un programme chargé. Nous allons recevoir des témoins de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, de Teamsters Canada, de l'Alliance canadienne du camionnage et nous attendons la confirmation d'une autre organisation.

Je tiens à aviser les députés que nous voulons que les choses avancent rondement, donc si vous pensez à des amendements ou à autre chose, vous feriez bien de commencer à vous préparer.

Mardi prochain, nous allons recevoir des gens de NavCanada. Pour le jeudi 6 mars, tout dépendra du nombre de personnes qui accepteront notre invitation à comparaître sur le projet de loi C-9; soit nous entendrons ces témoins, soit nous commencerons notre étude article par article.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je sais que la liste des témoins ne nous a pas été fournie pour fins de discussion ou quoi que ce soit. J'ai soumis le nom de témoins dont certains ne pourront pas être présents, mais il y a un groupe que j'aurais souhaité qu'on puisse joindre. Avez-vous l'intention de discuter des témoins? Il y a un groupe, Équiterre, que j'aimerais soumettre à votre attention sur le plan environnemental. Le projet de loi ne me pose aucun problème, mais j'aurais aimé entendre ce groupe au sujet des impacts écologiques par rapport à cela. J'aurais souhaité qu'Équiterre soit invité, tout simplement.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie de ces observations.

Nous demandons à tout le monde de soumettre des noms à Maxime, notre greffier. Il y a encore quelques personnes avec qui nous voulons communiquer. Équiterre figure justement sur notre liste.

Certains nous répondent qu'ils ne pourront pas venir comparaître, mais qu'ils vont nous envoyer un mémoire écrit; d'autres nous répondent oui ou non.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Les membres du Comité veulent-ils ajouter autre chose?

Dans la négative, nous allons nous revoir jeudi. La séance est levée.







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

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

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

---

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

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