



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des finances

---

FINA • NUMÉRO 009 • 2<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le lundi 23 février 2009**

**Président**

**M. James Rajotte**

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

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

## Comité permanent des finances

Le lundi 23 février 2009

• (1900)

[Traduction]

**Le président (M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC)):** Je déclare ouverte la neuvième séance du Comité permanent des finances.

Monsieur Carrier, vous avez un rappel au Règlement.

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Monsieur le président, avant de commencer notre séance, je voudrais mentionner que j'ai la copie d'une lettre que le président du Comité des transports vous a adressée le 13 février dernier concernant la Loi sur la protection des eaux navigables, qui est incluse dans le projet de loi C-10. Dans cette lettre, il vous propose un travail en commun. Les témoins potentiels pourraient être convoqués, et les deux comités pourraient tenir une séance commune pour étudier ce projet de loi, qui émane du ministère des Transports. J'ai reçu la copie de cette lettre ce matin. Il n'y a pas eu de décision de votre part à cet effet. À ma connaissance, on n'a pas eu l'occasion d'en discuter.

Notre porte-parole en matière de transports n'a pas été convoqué à la séance de ce soir. Je remarque que certains membres du Comité des transports sont présents. Le Bloc québécois n'a pas été informé d'une séance conjointe. J'aimerais savoir ce que vous avez décidé au sujet de cette demande.

[Traduction]

**Le président:** Merci

Monsieur Tweed, pourriez-vous répondre à cette question?

**M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC):** Merci, monsieur Carrier. C'est moi qui ai envoyé cette lettre, et la correspondance entre les greffiers laissait entendre qu'en raison des contraintes de temps, si un membre du Comité des transports décidait d'assister à notre séance... Je vois que M. Volpe est ici, et de toute évidence, monsieur Carrier, vous avez beaucoup d'expérience au sein de ce comité. Le message que j'ai reçu, c'est que si l'on voulait assister à la séance, on devait remplacer quelqu'un d'autre.

Je regrette que M. Laframboise ne puisse être ici, si tel était son souhait.

**Le président:** D'un point de vue financier, nous avons tenté de consacrer une séance à la question des eaux navigables. Évidemment, les députés sont libres de siéger à titre de substitut. Je crois que c'est de cette façon que l'on a procédé au cours de la dernière session en ce qui concerne les dispositions sur l'immigration du projet de loi C-50.

Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** On n'a pas été tenus informés des discussions que vous avez eues conjointement. Notre porte-parole en matière de transports, M. Mario Laframboise, n'a pas reçu d'invitation

particulière à assister à cette séance. Je ne sais pas si la communication a été meilleure concernant le NPD. Je le regrette. Je ne siégerai plus au Comité des transports et je n'ai pas à prendre de décision pour eux. Je trouvais intéressante l'idée d'organiser une séance conjointe des deux comités.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Jean, voulez-vous prendre la parole?

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Oui, merci, monsieur le président.

Je voulais simplement informer M. Carrier et tous les députés que je n'ai jamais reçu d'invitation non plus. Je voulais assister à cette séance parce que ce dossier m'intéresse d'un point de vue environnemental. À ma connaissance, ce n'est évidemment pas une séance conjointe. Si c'en est une, je ne suis pas au courant. J'ai simplement appris il y a une minute que l'un des membres ne s'était pas présenté, et on m'a inscrit sur la liste; mais en fait, je suis venu à titre d'observateur. Telle était mon intention, et je suis sûr que M. Laframboise savait que cette réunion du Comité des finances avait lieu et qu'elle était au programme, raison pour laquelle je suis ici aujourd'hui. Alors je ne sais pas, mais...

[Français]

**M. Robert Carrier:** Je déplore que l'information n'ait pas été transmise à tous les partis, pour qu'on puisse à tout le moins inviter nos porte-parole communs à discuter de cette question.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Mulcair.

[Français]

**M. Thomas Mulcair (Outremont, NPD):** À titre d'information, au sujet du rappel au Règlement, on a vérifié et on n'a jamais été informés d'une quelconque idée de tenir une séance conjointe des deux comités. Je regrette que le collègue qui aurait pu y siéger et apporter son expertise relativement à l'analyse qui a été faite au Comité des transports n'en ait pas été informé. Il ne pourra pas être présent.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Mulcair, je n'étais pas présent au Sous-comité des transports lorsqu'on a discuté de cette question, mais je crois comprendre qu'un député de chaque parti politique y siège et était là. Il ne s'agissait pas d'une séance conjointe du Comité permanent des transports et du Comité permanent des finances.

En ce qui a trait à notre ordre du jour, j'avais cru comprendre que les députés, même avant l'adoption du projet de loi d'exécution du budget, voulaient que le Comité des finances examine cette question rapidement; c'est pourquoi nous avons commencé la préparation avant l'adoption du projet de loi d'exécution du budget. Je croyais que c'était une priorité pour notre comité. Je me suis fié à cela.

Si les membres du Comité souhaitent poursuivre, je crois que nous attendrons une motion du Comité permanent des transports pour examiner cette question. Ce sera à notre comité et au Comité des transports de décider s'ils veulent tenir une séance conjointe à l'avenir. La lettre provenait du président du sous-comité des transports, et je crois que les quatre partis politiques étaient représentés à cette réunion du sous-comité.

Aujourd'hui, nous tenons une séance du Comité des finances, à laquelle les députés sont libres d'assister s'ils s'intéressent à cette question en particulier.

Passons maintenant à l'ordre du jour.

Au cours de cette séance de 90 minutes, nous recevrons un témoin à titre personnel, ainsi que les représentants de cinq organisations. Ils témoigneront dans l'ordre suivant: la Fédération des pêcheurs et chasseurs de l'Ontario; Lake Ontario Waterkeeper; CanoeKayak Canada; M. Jack MacLaren, à titre personnel; l'Université d'Ottawa et le ministère des Transports. Je demande à chacun de faire, dans cet ordre, une déclaration d'ouverture n'excédant pas cinq minutes, après quoi nous passerons à la période de questions des députés.

Monsieur Farrant, nous allons commencer par vous et continuer ainsi dans l'ordre.

• (1905)

**M. Greg Farrant (directeur, Relations gouvernementales et communications, Fédération des pêcheurs et chasseurs de l'Ontario):** Je vous remercie, monsieur le président.

Bonsoir, mesdames et messieurs. Au nom de la Fédération des pêcheurs et chasseurs de l'Ontario, de nos 100 000 membres et adeptes et des 655 clubs affiliés de l'Ontario, je vous remercie de me donner l'occasion de vous parler ce soir de certains aspects du projet de loi C-10, le projet de loi d'exécution du budget.

Je tiens à dire clairement que nous comprenons que le récent budget et ce projet de loi en particulier découlent de la nécessité pour le gouvernement de prendre des mesures rapides et décisives pour faire face à la situation économique actuelle, à laquelle le Canada et les autres pays sont confrontés. D'ailleurs, nous félicitons le gouvernement d'effectuer ces démarches et surtout, grâce au budget, d'essayer d'éliminer les obstacles qui peuvent nous empêcher d'aller de l'avant dans les programmes essentiels.

Toutefois, nous avons un certain nombre de préoccupations relatives aux dispositions du projet de loi C-10 qui portent sur les modifications proposées à la Loi sur la protection des eaux navigables. À notre avis, certaines de ces modifications sont susceptibles de porter considérablement atteinte au droit d'accès des Canadiens aux milliers de kilomètres de voies navigables actuellement protégés par la Loi. Ces mêmes modifications pourraient avoir des effets négatifs sur l'habitat et le passage du

poisson, ainsi que sur la pêche récréative au Canada, qui rapporte plus de 3,5 milliards de dollars par année à l'économie nationale.

Au Canada, l'utilisation des rivières et des ruisseaux à des fins commerciales et récréatives fait partie intégrante de notre tissu économique et social. Le droit d'utiliser nos voies navigables a contribué à bâtir notre nation. Même si les voies de navigation ne sont plus les autoroutes ou les voies d'approvisionnement commercial qu'elles étaient auparavant, elles sont néanmoins fondamentales pour diverses activités économiques et sociales essentielles au bien-être des entreprises et des communautés canadiennes.

Dans son empressement à stimuler l'économie et à remettre les gens au travail, le gouvernement ne doit surtout pas éliminer le système essentiel de freins et de contrepoids qui protège les autres aspects de l'économie et le mode de vie des Canadiens. Il est très important qu'en tentant de régler nos problèmes actuels, nous n'engendrions pas des problèmes économiques, sociaux et environnementaux imprévus qui perdureraient bien après la fin de la crise économique actuelle. Nous croyons que certains des changements proposés à la LPEN sont susceptibles de créer cette situation.

Je ne vais pas vous parler trop en détail de la LPEN. La plupart d'entre vous la connaissez, et notre temps est limité.

La navigabilité au Canada est une question de droit et de fait. Pour être navigable selon la loi, un cours d'eau doit être navigable de fait. La navigabilité est démontrée de fait si un cours d'eau est utilisé ou peut être utilisé par la population comme route navigable, si l'on peut dire. Essentiellement, le critère que l'on applique au Canada est celui de l'utilité publique. Si un cours d'eau a une valeur pratique réelle ou potentielle pour la population en tant que moyen de transport d'un point d'accès public à un autre, il est considéré comme navigable.

De la même manière, s'il sert ou est capable de servir un intérêt public légitime, en ce sens qu'il est ou pourrait être utilisé par la population de façon régulière et utile pour des activités bénéfiques sur le plan social — la pêche récréative, par exemple —, alors il doit être considéré comme une route navigable du domaine public et doit continuer à être protégé comme tel.

Afin de vous brosser un tableau équilibré des changements que nous proposons à la LPEN, je m'en voudrais de ne pas mentionner que nous croyons qu'il y a plusieurs changements positifs proposés à la Loi, notamment le renforcement des dispositions d'application et d'observation, dont les amendes, les convocations et les pouvoirs des agents. De plus, nous comprenons et appuyons les efforts du gouvernement afin d'éliminer certains obstacles au développement économique, notamment de réduire au minimum les lourdeurs administratives et de permettre un processus unique d'approbation pour les projets connexes.

De plus, nous sommes favorables à l'idée de classer les ouvrages et, dans les cas des petits ouvrages, d'établir des normes de construction, d'emplacement, d'exploitation, de sécurité et d'enlèvement, pourvu qu'il y ait un effort concerté pour mettre ces dispositions en application. Toutefois, nous avons de vives inquiétudes au sujet des modifications à la LPEN qui permettraient la classification et possiblement le déclassement des eaux navigables, et nous devons nous y opposer fermement. Pour être plus précis, les paragraphes 5.1(1), 12(1), 13(1) et l'article 14.1 nous préoccupent, puisqu'ils prévoient la classification des eaux navigables. Par contre, nous appuyons l'idée de classer les ouvrages et les types de projets et de permettre l'établissement de normes pour des projets précis et les petits ouvrages comme les quais flottants et les plates-formes de plongée, entre autres. Le ministère des Ressources naturelles de l'Ontario et le ministère des Pêches et Océans du Canada sont en train d'établir un système afin de simplifier le processus d'approbation des petits ouvrages. Cependant, la classification des eaux navigables est extrêmement problématique, surtout si elle offre la possibilité de déclasser ou de réduire les eaux navigables existantes ou potentielles.

• (1910)

Puisque les modifications proposées ne sont pas claires à cet égard, il existe une possibilité de déclasser les eaux navigables. Nous sommes très préoccupés, comme le sont d'ailleurs les autres utilisateurs des voies navigables du Canada, quant à l'accès public aux voies navigables de même qu'à l'utilisation et à la protection des ressources halieutiques.

Étant donné que notre temps est limité, nous allons vous présenter nos deux recommandations.

Puisque le gouvernement va réviser tant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale que la Loi sur les pêches, nous lui recommandons fortement de retirer les modifications proposées à la LPEN du projet de loi C-10 et de les examiner dans le cadre de la révision de ces lois, plus tard au cours de l'année, afin d'en effectuer un examen approfondi et de mener des consultations publiques, en particulier au sujet de la classification des eaux navigables, dans le cadre de cette révision.

À défaut de cela, nous recommandons que les modifications à la LPEN soient approuvées, mais que l'allusion au concept de classification des eaux navigables soit complètement supprimé. Si cette solution est choisie, le libellé de la loi révisée doit être clarifié afin que rien dans la loi ne permette au ministre de se soustraire à la responsabilité de veiller à ce qu'on prenne en considération les répercussions du développement sur la navigabilité, l'utilisation publique des voies d'eau et l'environnement.

En conclusion, si je puis me permettre, monsieur le président, il est important, dans ce contexte, que non seulement le gouvernement fasse ce qu'il convient de faire, mais aussi qu'il montre qu'il fait ce qu'il faut. À notre avis, les modifications à la LPEN, qui se font attendre depuis longtemps, n'ont pas leur place dans ce projet de loi.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé, monsieur.

**Le président:** Nous vous remercions beaucoup de votre exposé.

Monsieur Mattson, est-ce vous qui allez faire l'exposé?

**M. Mark Mattson (président, Lake Ontario Waterkeeper):** Oui. Je vous remercie, monsieur le président et mesdames et messieurs.

Je sais à quel point votre temps est limité et combien il est important. Nous allons essayer de nous en tenir aux cinq minutes prévues.

Je suis le président de Lake Ontario Waterkeeper. Nous représentons les organismes de protection de l'eau du Canada, de la Colombie-Britannique jusqu'au Labrador. Je suis accompagné de Krystyn Tully, vice-présidente de Lake Ontario Waterkeeper, et de Meredith Brown, directrice en chef de Sentinelle Outaouais.

J'espère vraiment que vous prendrez en considération deux éléments à propos des modifications proposées à la Loi sur la protection des eaux navigables. Si ces changements sont approuvés, deux choses se produiront. Premièrement, le gouvernement n'aura plus besoin d'obtenir le consentement de la population quand il voudra retirer des droits de navigation. Deuxièmement, il ne sera plus tenu de faire preuve de diligence raisonnable avant d'empiéter sur ces droits.

Ces deux droits ou obligations, actuellement protégés par la Loi sur la protection des eaux navigables, sont maintenant considérés comme vieux, dépassés et plus du tout importants. D'après nos relations avec les groupes de chasseurs, de payeurs, de pêcheurs, ainsi que le milieu touristique d'un bout à l'autre du pays, nous savons que ce n'est pas vrai. Ces droits et principes ne sont pas dépassés, et les gens exigent encore que le gouvernement, ses représentants élus ou ses fonctionnaires soient tenus d'obtenir le consentement de la population et de faire preuve de toute la diligence voulue avant de lui retirer ces droits de navigation ou d'y porter atteinte.

• (1915)

**Mme Krystyn Tully (vice-présidente, Lake Ontario Waterkeeper):** Il y a quatre modifications qui nous préoccupent particulièrement: l'élimination du mécanisme déclencheur d'évaluation environnementale, l'exemption de catégories entières de voies navigables d'études scientifiques ou d'examen public, l'exemption de catégories entières de projets et la diminution des avis publics et des consultations lors de la prise de décisions qui concernent les droits de navigation. Ces modifications signifient moins de transparence dans la prise de décisions, la disparition d'études scientifiques précieuses et l'élimination de la surveillance parlementaire prescrite par l'une de nos lois les plus importantes.

Nous, qui protégeons les cours d'eau, vivons sur les plans d'eau de la Colombie-Britannique à Terre-Neuve-et-Labrador, en passant par l'Ontario. Nous connaissons l'historique de cette loi parce que c'est ce que nous vivons. D'abord et avant tout, la navigation est un droit dont jouissent tous et chacun; ce n'est pas un privilège qui nous est accordé par le gouvernement et jusqu'ici, aucune démocratie occidentale n'a jamais retiré ce droit à sa population.

La loi actuelle reconnaît ce droit et exige que le gouvernement obtienne l'avis et le consentement de la population chaque fois qu'il empiète sur nos droits. La nouvelle loi dit que nous ne pouvons pas nous le permettre, que nous n'avons pas les ressources nécessaires et que nous avons besoin d'efficacité réglementaire au nom du développement économique. C'est faux.

La loi actuelle donne au ministre et au ministère des Transports tout le pouvoir nécessaire pour l'exemption des petits projets. Elle ne s'applique pas aux eaux qui ne sont pas navigables ni aux projets qui n'entravent pas la navigation. Non seulement ces modifications sont excessives et inutiles, mais elles ne permettront même pas d'atteindre les objectifs voulus. Elles suppriment les droits de la population, mais en même temps, elles refilent la surveillance et la reddition de comptes aux politiciens, aux gouvernements provinciaux et municipaux. La tâche ne disparaît pas; elle est simplement refilée à quelqu'un d'autre.

Ce projet de loi centralisera la prise de décisions à Ottawa; les bureaucrates d'ici diront aux gens de l'Alberta et du Québec ce qu'il adviendra de leurs voies navigables, et les personnes qui y vivent et connaissent le mieux leurs cours d'eau n'auront pas la possibilité de se faire entendre, de présenter des études scientifiques ni de contribuer à la prise de meilleures décisions. Cela créera des protections fragmentées qui serviront certaines communautés aux dépens des autres. Certaines communautés du Canada auront des droits et des privilèges que d'autres n'auront pas.

On tente ici de régler certains problèmes économiques, et nous savons bien lesquels, mais parallèlement, on accorde des avantages à un groupe au détriment d'un autre, et cela va nuire aux chasseurs et aux pêcheurs, à l'industrie touristique, aux pourvoiries, aux premières nations et aux petites entreprises — c'est-à-dire à tous les gens qui dépendent de ces cours d'eau pour assurer leur subsistance.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion et le privilège de nous adresser aux membres du Comité aujourd'hui et nous vous exhortons à tenir compte des milliers de gens qui ne peuvent pas être ici ce soir, les autres protecteurs de cours d'eau, les premières nations, les chasseurs et les payeurs. Nous tenons à préciser que nous croyons qu'il n'y a pas eu de consultations adéquates. Il y a tant de gens encore à consulter, notamment dans vos circonscriptions, et nous nous excusons d'être ici à la dernière minute pour vous signaler les graves lacunes de cette mesure législative importante. Nous aurions aimé avoir la possibilité de prendre part à une vaste consultation avant ce soir, mais c'est maintenant là où nous en sommes. Nous vous présentons les résultats des meilleures recherches disponibles pour que vous sachiez que les modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables incluses dans le projet de loi C-10 vont engendrer un énorme problème, créer des tracas administratifs et centraliser la prise de décisions. Nous vous demandons de traiter ces modifications indépendamment du projet de loi des finances, peut-être dans le cadre de l'examen de la Loi sur l'évaluation environnementale qui aura lieu plus tard ce printemps, ou alors que ces modifications soient examinées par le comité des transports et le ministère de l'Environnement.

**M. Mark Mattson:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie également les membres du Comité.

**Le président:** Nous vous remercions de vos exposés.

Poursuivons maintenant avec CanoeKayak Canada, s'il vous plaît.

**M. John Edwards (directeur du développement national, CanoeKayak Canada):** Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, je m'appelle John Edwards. Je suis le directeur de développement national de CanoeKayak Canada et je suis accompagné d'Anne Merklinger, notre directrice générale.

Notre organisation compte 50 000 membres au Canada. Elle a été fondée en 1900, et c'est l'une des plus anciennes organisations sportives canadiennes. Nous avons pour mission de faire gagner des médailles olympiques à nos athlètes canadiens, que ce soit dans la discipline du canotage en eau calme, du marathon ou du canotage en eau vive.

De plus, nous participons régulièrement aux réunions annuelles du Conseil consultatif maritime canadien et nous siégeons au Comité permanent sur la navigation de plaisance, qui conseille le Bureau de la sécurité nautique ainsi que Transports Canada sur les questions de sécurité en matière de navigation de plaisance au Canada. Nous prenons ces responsabilités très au sérieux.

Nous vous avons distribué un document. Je ne vous en ferai pas la lecture, mais sachez que vous y trouverez plus de détails.

Il y a trois points importants dont nous aimerions vous parler ce soir.

Tout d'abord, l'identité canadienne est intimement liée aux rivières du Canada. Comme d'autres l'ont fait remarquer, l'accès à ces rivières est considéré comme un droit fondamental des Canadiens. Ce droit est fondé sur les traditions les plus solidement ancrées de notre common law, laquelle s'agence harmonieusement avec les considérations autochtones quant à l'accès aux cours d'eau du Canada. D'une manière unique, nous avons combiné le patrimoine des deux principaux peuples du Canada.

Je vous demande ceci: puisque ce patrimoine est si important, les générations iPod ne sauront-elles rien de l'ancien Canada? Certainement pas. Les rivières du Canada gênent-elles le nouveau Canada? Sont-elles des obstacles? Certainement pas.

Il y a là un aspect économique. Il y a une nouvelle économie touristique émergente au Canada. Lorsqu'on a rédigé la Loi, on ne l'avait pas prévu, mais aujourd'hui, c'est évident. Le tourisme et l'écotourisme axés sur la pratique du canoé et du kayak sont de plus en plus importants pour la vie économique des régions rurales au Canada, qui ont du mal à trouver des débouchés économiques. Nous vous implorons de ne pas priver les communautés rurales canadiennes d'une autre source de développement économique.

Enfin, l'élément le plus important est la sécurité. Mesdames et messieurs, les obstructions sont par définition des dangers. Elles sont des menaces à la vie. Comment le public sera-t-il averti des dangers sur les cours d'eau qui sont non navigables depuis peu? Y aura-t-il des affiches à tous les points d'accès publics à ces cours d'eau? Les problèmes de sécurité doivent être soigneusement examinés, car nous croyons que cela n'a pas été fait.

En conclusion, les membres de CanoeKayak Canada, comme tous les autres contribuables, souhaitent que le gouvernement du Canada agisse de la manière la plus efficace et ciblée possible afin d'obtenir les meilleurs résultats à un coût minimal. Il semble y avoir des exemples empiriques montrant que l'application de la LPEN est allée beaucoup trop loin. Nous serions heureux de travailler avec le gouvernement et les autres intervenants en vue de régler les problèmes que nous venons de mentionner pour faire en sorte que la LPEN soit appliquée de manière appropriée au XXI<sup>e</sup> siècle. Nous croyons que cela n'a jamais été fait pour les groupes de canotage du Canada. Nous sommes convaincus que les membres du Comité savent très bien ce qu'est un processus de consultation approfondi et efficace, puisqu'ils viennent de passer par une élection.

Nous sommes aussi bien conscients de la nécessité pour le gouvernement d'accélérer les dépenses en infrastructure au cours des deux prochaines années. Nous recommandons respectueusement que la Loi d'exécution du budget de 2009 soit modifiée afin de permettre à Transports Canada de recourir aux services de personnel supplémentaire pour accélérer les approbations.

Nous recommandons enfin que l'article du projet de loi consacré aux modifications à la LPEN soit retiré de la Loi d'exécution du budget de 2009 pour permettre de mener des consultations appropriées.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé.

• (1920)

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

C'est maintenant au tour de M. MacLaren.

**M. Jack MacLaren (à titre personnel):** Je vous remercie, monsieur.

Je m'appelle Jack MacLaren. Je suis propriétaire d'une petite ferme près de Renfrew, en Ontario. J'ai eu des difficultés avec la Loi sur le drainage et la Loi sur la protection des eaux navigables.

Imaginez que sur ma ferme, il y a comme une cuve — supposons que ces bureaux soient d'une longueur de 400 ou 500 verges — avec un petit trou de boue à une extrémité, dans lequel s'écoulent les eaux, où nous avons creusé un fossé pour que l'eau pénètre dans le sol. Il faut qu'il y ait des trous dans le roc ou quelque chose comme ça.

L'année dernière, sans ma permission, les castors y ont emménagé. Habituellement, cette partie du terrain devient complètement sèche. Les castors s'y sont installés et ont construit un barrage. Mon gazon a été inondé ainsi qu'une grande portion de terre où je voulais planter des pommiers, ce qui est maintenant impossible, parce que les pommiers n'aiment pas avoir les pieds mouillés. Pour corriger la situation, j'ai téléphoné à un homme qui possède de grandes houes. Il m'a tout de suite demandé si j'avais un permis. J'ai répondu: « Tout est sur mon terrain; je n'ai pas besoin d'un permis. » Mais il m'a dit: « Tu en as besoin d'un, sinon je vais recevoir une amende... — je ne me rappelle plus du montant qu'il m'a dit — ... et toi aussi. » J'ai donc vérifié auprès d'une autre personne, qui m'a dit la même chose.

J'ai donc un terrain inondé, un gazon inondé, un petit ruisseau — pas un ruisseau, mais un fossé — d'une longueur de 300 pieds, et je ne peux rien faire à cause de la Loi sur le drainage et de la Loi sur la protection des eaux navigables. J'ai des photos ici, que je ne peux pas vous montrer, d'un homme qui se tient debout dans l'eau. Nous avons pris une photo de ses pieds. Il porte des bottes de caoutchouc, que l'eau recouvre jusqu'à hauteur des orteils, mais je ne peux rien faire.

Tout d'abord, j'ai téléphoné au MRN, qui a envoyé un homme chez moi. Il m'a dit que je devais m'adresser au ministère des Pêches et Océans. N'oubliez pas que cela se passe entièrement sur ma ferme, devant ma maison, sur environ 400 ou 500 verges de longueur. Je ne peux l'enlever de mon terrain sans... Un représentant de Pêches et Océans est venu de Prescott. Il ne voyait aucun problème, mais il ne voulait pas m'envoyer une lettre qui me donnerait le feu vert. Maintenant, je suis censé retourner voir le MRN à Pembroke, pour demander un permis.

C'était au cours de l'automne, et comme vous le savez tous, quand l'eau s'infiltre dans le sol, elle disparaît. Elle est dans la cuve; elle disparaît à l'intérieur. Quand l'eau gèle, elle ne peut pas se retirer. Il est alors trop tard pour obtenir un permis et faire le travail. Je suis donc aux prises avec une petite rigole, complètement sur mon terrain, et je crois qu'on appelle cela une voie navigable.

C'est la mesure législative la plus stupide... Je sais que je ne suis pas censé parler comme cela ici, mais c'est la mesure législative la plus stupide que j'ai vue. C'est ce que prévoit la Loi sur la protection des eaux navigables. L'eau qui se trouve en aval du barrage de castor ne recouvre pas le devant des bottes, mais je dois quand même me taper toutes ces démarches. J'aimerais que la Loi sur le drainage et la Loi sur la protection des eaux navigables soient abolies sur les terres privées. Je suis certain que vous tous, messieurs, ne voulez pas venir pêcher sur mon terrain dans un borbier dans lequel vous couleriez, parce qu'il n'y a là aucun poisson.

J'aimerais donc que cela soit supprimé.

Merci, monsieur.

•(1925)

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

Monsieur Amos, allez-vous nous présenter votre exposé au nom de l'Université d'Ottawa?

**M. William Amos (avocat-conseil et professeur à temps partiel, Ecojustice clinique de droit environnementale, Université d'Ottawa):** Je vais vous expliquer. En fait, je vais faire mon exposé au nom de différents groupes.

Merci à vous, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du Comité, de nous avoir invités aujourd'hui. Je m'appelle Will Amos. Je suis avocat-conseil au service de l'Université d'Ottawa et de la clinique Ecojustice de droit de l'environnement. Je suis donc avocat en droit de l'environnement de profession.

Aujourd'hui, je représente divers groupes d'écotourisme, de canotage, de questions environnementales et de pourvoies. Parmi les groupes que je représente, il y a la Mountain Equipment Co-op, qui se compose de plusieurs millions de membres; le Sierra Club du Canada; l'Association canadienne du droit de l'environnement; la West Coast Environmental Law Association; la Fondation Rivières; Nature Canada et quelques-uns de ses membres affiliés; et le Réseau canadien des rivières, qui rassemble 35 groupes, dont un certain nombre de pourvoies et d'entreprises d'écotourisme. En fait, je parle ici au nom de bien des groupes, et je ne dirais pas que mes observations viennent strictement du « milieu écologiste ».

Pour commencer, j'aimerais simplement vous parler d'une statistique très importante: selon le recensement effectué en 2003 au Canada, 2,3 millions de Canadiens pratiquent le canotage chaque année. Cela fait beaucoup de Canadiens. Cette loi a des répercussions sur bien des gens. Il s'agit de personnes réelles, d'électeurs réels, d'intérêts réels.

Je vais tenter de soulever un certain nombre de questions. Certaines d'entre elles ont été abordées par les autres présentateurs, et j'espère que nous pourrions en traiter durant la période de questions. Les principaux points dont j'aimerais parler sont les suivants.

Premièrement, les changements fondamentaux à la Loi sur la protection des eaux navigables et à la protection des droits de navigation de la population ne devraient pas être combinés à un projet de loi sur le budget. Ils nécessitent un processus de consultations adéquat, et nous sommes d'avis que celui qui a été effectué le printemps dernier ne l'était tout simplement pas. Les dizaines de groupes que je représente n'ont pas été contactés ni informés de la tenue de consultations et n'ont donc pas pu présenter leurs observations. Je serais porté à croire que si vous aviez consulté ces groupes, les propositions de modifications auraient été meilleures et il aurait été plus facile d'améliorer la LPEN.

Deuxièmement, les modifications qui sont proposées contribueraient à affaiblir le droit de navigation, à sacrifier des activités de plein air et à compromettre le rôle du gouvernement fédéral en matière d'évaluation environnementale par l'utilisation de dispositions d'exemption ministérielle non transparentes.

J'aimerais également, si le temps me le permet, vous parler de ce que nous considérons comme le mythe du chevauchement environnemental avec les provinces.

Tout d'abord, j'aimerais vous dire que beaucoup de groupes que je représente auraient bien aimé venir témoigner le printemps dernier. Malheureusement, ils n'ont pas été invités aux audiences du comité des transports. Je crois que le comité des transports avait envisagé d'effectuer une tournée pancanadienne, ce qui aurait été formidable, et je pense que beaucoup de groupes de pagayeurs actifs au niveau local en auraient été très heureux. Même si je vous suis reconnaissant de me donner l'occasion d'intervenir à la dernière minute au nom de ces organismes, cela ne compense nullement les occasions ratées du printemps dernier.

Nous vous remercions de cette occasion, mais nous aimerions nous reprendre, et notre principale demande sera, au bout du compte, comme celle des autres groupes, que les modifications proposées soient retirées du projet de loi C-10, et que l'on en discute en détail dans le cadre d'une réforme plus vaste de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Nous comprenons que le gouvernement propose des réformes. Les modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables s'inscrivent directement dans la lignée des réformes de l'évaluation environnementale. Nous croyons donc que l'on devrait en discuter dans le même contexte, en même temps, et que cela produira une série de changements plus efficaces.

Je pense que si le rôle environnemental fédéral visant à protéger le droit de navigation de la population doit être modifié, il incombe au gouvernement de suivre le processus législatif normal, soit de déposer un projet de loi qui puisse être examiné par la société civile et par un comité, et non un processus où il ne présente aucun projet de loi à un groupe incomplet d'organismes.

Dans le cadre des discussions concernant notre demande que les modifications proposées soient retirées, il vaut la peine de souligner qu'en 2005, on a créé un précédent pour ce genre de retrait de modifications proposées à une loi sur l'environnement. Cette année-là, le gouvernement minoritaire libéral a proposé un certain nombre de modifications à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et, après débat, il a décidé de les retirer parce qu'elles avaient provoqué tout un tollé. Nous pouvons nous permettre de croire que l'on peut recommencer.

• (1930)

Pour ce qui est du chevauchement entre les provinces, on parle beaucoup des formalités administratives et de ce qui est de compétence provinciale et de compétence fédérale. Il est très important de noter que la navigation est de compétence fédérale et non provinciale selon la constitution. Aucun processus provincial d'évaluation environnementale ne peut ainsi porter sur la navigation. En créant des dispositions d'exemption, le gouvernement fédéral donne le pouvoir au ministre des Transports d'émettre un arrêté exonérant certains ouvrages et certains types de cours d'eau du processus d'approbation, les exemptant par le fait même du processus d'évaluation environnementale, ce qui signifie que les provinces auraient la tâche de faire ces évaluations, sans toutefois se pencher sur la navigation.

Merci.

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

La parole est maintenant au représentant du ministère des Transports.

**M. David Osbaldeston (gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables, ministère des Transports):** Merci beaucoup.

Je suis le gestionnaire national du Programme de la protection des eaux navigables du Canada. Se joint à moi Mme Brigit Proulx, notre conseillère juridique spécialiste de la Loi sur la protection des eaux navigables. Mme Proulx a d'ailleurs beaucoup travaillé avec nous sur les amendements au cours des derniers mois.

Merci beaucoup de nous avoir permis d'être parmi vous aujourd'hui. Nous sommes heureux que vous ayez accepté d'étudier les amendements proposés à la Loi sur la protection des eaux navigables. Les amendements, dans leur forme actuelle, permettront d'assouplir le régime réglementaire visant à soutenir la diversité du milieu marin d'aujourd'hui au Canada, et plus particulièrement la réalisation de projets d'infrastructure et de projets d'exploitation des ressources naturelles.

La rationalisation du processus de réglementation du gouvernement fédéral relativement à de tels projets demeure une priorité pour le gouvernement et Transports Canada, alors que nous entendons poursuivre les changements que nous avons entrepris et favoriser la croissance économique. Comme vous le savez, la nouvelle loi a pour objectif principal de répondre aux besoins des promoteurs d'ouvrages et des marins, afin d'établir un juste équilibre relativement à l'utilisation partagée de nos voies navigables.

Le processus législatif et réglementaire actuel ne fournit pas un mécanisme d'examen et d'approbation des ouvrages correspondant à la mesure dans laquelle ceux-ci sont susceptibles de gêner la navigation. Les petits projets d'infrastructure ayant peu d'incidence sur la navigation et les projets réalisés dans des voies navigables qui ne peuvent raisonnablement être utilisées aux fins de navigation, sont assujettis à de longs processus d'examen exigés en vertu des dispositions législatives actuelles. Il en résulte que les échéanciers de réalisation des projets d'infrastructure actuels sont grandement retardés et qu'on laisse échapper des possibilités de financement. Par exemple, le pont du chenal Nord, qui relie Akwesasne et la ville de Cornwall, accueille 2,2 millions de voyages en automobile et plus de 125 000 voyages par camion chaque année. Ce pont aurait dû être remplacé il y a longtemps. Cependant, en raison d'un vide juridique dans notre législation, il faudrait que le Parlement adopte une loi distincte pour que ce projet soit mené à bien, un processus qui prendrait beaucoup plus de temps qu'un simple examen qui pourrait être effectué comme pour tous les ponts au Canada en vertu des nouvelles dispositions que nous proposons dans la loi.

À l'heure actuelle, même le plus modeste et le plus courant des projets d'infrastructure, comme la réfection du tablier du pont et le remplacement des glissières de sécurité — projets qui n'ont aucune répercussion sur la navigation sous la structure du pont —, exige généralement une évaluation de la navigation. Autrement dit, nous ne croyons pas que ces exigences soient justifiées ou raisonnables.

Pour rendre la Loi sur la protection des eaux navigables plus pertinente dans le contexte opérationnel et économique actuel, les modifications proposées mettraient en place un processus d'approbation par catégories qui établirait un mécanisme d'examen et d'approbation concordant davantage avec la mesure dans laquelle un ouvrage est susceptible de gêner la navigation que celui qui existe à l'heure actuelle.

Cela dit, nous reconnaissons que certains groupes d'intérêt craignent que ces modifications n'aient des répercussions néfastes sur le droit du public à la navigation; ils craignent également que les promoteurs des grands projets d'infrastructure et d'exploitation des ressources naturelles ne soient plus contraints de réaliser d'évaluation environnementale en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Je veux profiter de l'occasion pour assurer aux membres du Comité que la loi continuera de protéger le droit du public à la navigation et que les exigences environnementales s'appliquant à de tels projets continueront de s'appliquer.

En premier lieu, les nouvelles dispositions de la Loi définiront des catégories d'eaux navigables qui ne peuvent raisonnablement être utilisées pour la navigation. En passant, M. MacLaren a très bien décrit ces catégories: un lac privé, par exemple, dont les terres environnantes n'appartiennent qu'à un seul propriétaire. Ces dispositions ont pour but de définir des catégories d'eaux secondaires de façon à ce que nous consacrons nos efforts à des cours d'eau vraiment navigables au lieu de consacrer nos ressources à évaluer des fossés de drainage utilisés par les fermiers ou des cours d'eau trop petits, trop peu profonds, trop obstrués ou trop escarpés pour être navigables.

Dans le même ordre d'idée que les voies navigables secondaires, le concept « d'ouvrages secondaires » sera introduit dans la nouvelle législation. Des critères vont être élaborés relativement aux petits ouvrages comme les quais privés et les remises à bateaux qui ont peu d'incidence sur la navigation, sinon aucune. Cela permettra au Ministère de réattribuer les ressources requises auparavant pour gérer le processus de réglementation à des grands projets d'exploitation énergétiques dans les secteurs des mines, de l'aquaculture ou de l'exploitation forestière.

• (1935)

En outre, le retrait de la notion « d'ouvrages désignés » permettra d'examiner tous les ouvrages en fonction de leurs répercussions éventuelles sur la navigation, et non en fonction du type d'ouvrage en question —, ce qui permettra d'exercer une meilleure surveillance et un meilleur contrôle réglementaire de l'aménagement des ouvrages dans les voies navigables du Canada. Par ailleurs, les nouvelles dispositions nous permettront d'établir un régime comportant des amendes plus élevées qui serviront d'éléments de dissuasion pour contrer les cas de non-conformité à la réglementation.

Pour conclure, soulignons qu'une loi actualisée nous aidera à accomplir un bien meilleur travail en ce qui concerne la protection des intérêts du public à l'égard des eaux navigables, tout en favorisant une expansion accélérée de l'infrastructure. Si nous n'adoptons pas les modifications proposées, le processus d'approbation des projets d'infrastructure cruciaux va exiger encore de longs délais. Au bout du compte, nous voulons stimuler l'économie et éliminer les fardeaux réglementaires superflus, tout en continuant de faire preuve de diligence raisonnable relativement à l'administration de la loi.

Merci.

**Le président:** Merci de nous avoir présenté votre mémoire.

Nous passons maintenant aux questions des membres.

La parole est d'abord à M. Volpe. Vous avez sept minutes.

**L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis ravi d'être ici. Je ne suis pas un membre permanent de ce comité. Je représente plutôt le Comité des transports aujourd'hui.

Comme vous l'avez entendu plus tôt, le Comité des transports a étudié longuement la question. Je tiens d'ailleurs à remercier tous les témoins qui ont accepté de venir en parler aux membres du Comité des finances, qui n'étaient peut-être pas tous au courant de ce qui s'était passé dans ce dossier.

J'ai quelques petites questions à vous poser.

Vous vous rappellerez sans doute que la conversation s'était somme toute déroulée de la même façon à ce moment-là. Nous avons tenu neuf séances au printemps, si je ne m'abuse, et vous avez été un des derniers témoins à comparaître. Je crois que nous vous avons donné amplement de temps pour nous communiquer ce que nous devons savoir, à votre avis, pour produire notre rapport.

Quand vous avez lu les modifications proposées dans leur forme actuelle, que vous approuviez la formulation ou non, avez-vous relevé des choses que vous ne nous aviez pas expliquées au printemps ou des questions que nous ne vous avons pas posées?

• (1940)

**Mme Krystyn Tully:** Beaucoup de questions ont été posées ce jour-là. Peut-être n'ai-je pas réussi à bien communiquer toute l'importance que revêt la navigation, mais malheureusement, les modifications proposées dans le projet de loi C-10 ne semblent pas tenir compte des préoccupations que j'ai tenté d'expliquer ce jour-là aux membres du Comité.

Le processus d'évaluation environnementale a disparu. Même chose pour la transparence et le processus décisionnel. On a intégré à la loi l'idée de centraliser la fonction de contrôle et de prise de décisions à Ottawa. Nous avons beaucoup parlé d'un exercice de consultation ce jour-là, consultation qui n'a pourtant jamais eu lieu. Nous avons aussi parlé de la possibilité de permettre aux gens des communautés de l'extérieur de la région de l'Ontario qui n'ont pas la chance de se rendre à Ottawa à court préavis de s'exprimer sur la question, mais ils n'ont jamais été consultés.

Avant de venir ici ce soir, j'ai pu m'entretenir avec certaines de mes connaissances, et, à ce que je sache, aucune consultation n'a été faite auprès des communautés des premières nations, ni des provinces. Je suis donc quelque peu inquiète de constater que beaucoup des problèmes soulevés devant le Comité il y a un an ne sont toujours pas résolus.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'aimerais qu'on examine un de ces problèmes, car je crois que mon point de vue rejoint celui de bien des députés. Je ne peux pas parler en leur nom, parce qu'ils représentent eux-mêmes leurs concitoyens, mais comme beaucoup de mes collègues, j'aspire à agir dans l'intérêt de tous. Vous, tout comme d'autres témoins, avez soulevé quelques points que j'aimerais éclaircir avec les représentants de Transports Canada, si vous me le permettez. Cela a rapport à ce que vous venez de dire.

J'ai cru comprendre, dans le cadre de ce processus au printemps, que la protection des eaux navigables à Transports Canada n'était qu'un des différents éléments composant le processus d'approbation, et qu'aucun changement apporté à la Loi sur la protection des eaux navigables ne pourrait supprimer l'obligation d'effectuer les évaluations d'Environnement Canada, les évaluations environnementales provinciales, ainsi que les évaluations menées par Pêches et Océans et les offices de protection de la nature, avant que tout permis de construction ne soit délivré. Est-ce exact?

**M. David Osbaldeston:** C'est exact.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je vais m'adresser à M. Amos, qui nous a dit représenter 2,3 millions de pagayeurs appartenant à différentes organisations.

Monsieur Amos, je souligne encore une fois que mon point de vue rejoint celui de bien des députés. Je ne peux pas parler pour eux, mais je crois que nous avons fait preuve de toute la diligence nécessaire en veillant à rejoindre le plus d'organisations possible, notamment des communautés des premières nations et des administrations provinciales et municipales, et beaucoup d'entre elles nous ont envoyé des mémoires ou délégué des représentants qui sont venus témoigner devant nous. Je crains que notre discussion et le mémoire que vous nous avez présenté ne viennent carrément contredire les propos de M. Osbaldeston — c'est-à-dire que ces autres organismes ont aussi le mandat de protéger les intérêts, les affaires et les droits de la population. À vous entendre parler de la loi et de la manière dont le Parlement s'occupe de la question, on pourrait croire que vous accusez ce monsieur d'être, pardonnez-moi l'expression, un menteur.

• (1945)

**M. William Amos:** Merci de votre question. Je n'ai certainement pas l'intention de qualifier qui que ce soit de menteur. Je crois cependant que nous ne nous entendons pas sur les répercussions et l'importance des changements proposés.

Pour ce qui est des différents processus d'approbation et d'évaluation environnementale qui pourraient ou non être déclenchés, je crois avoir été très clair tout à l'heure, mais je vais réitérer mes commentaires de façon à ce que tout le monde comprenne bien.

Il n'existe qu'un seul processus permettant d'évaluer les effets sur la navigation, et un seul ordre de gouvernement peut l'enclencher conformément à la Loi sur la protection des eaux navigables, qui requiert une évaluation environnementale. La protection de la navigation n'est jamais abordée que par le processus prévu par la LPEN, puis, en vertu de celle-ci, par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Il existe bien sûr d'autres processus d'approbation et d'évaluation. Il y a par exemple les approbations en vertu de la Loi sur les pêches, qui visent l'habitat du poisson; il y a aussi des processus d'approbation assurés par les provinces qui peuvent porter sur les voies navigables. Par contre, ces processus d'approbation et d'évaluation environnementale ne traitent pas de la navigation. Quand je dis représenter les intérêts de la communauté environnementale, de la communauté de payeurs et de la communauté d'écotourisme, ce sont des intérêts qui sont spécifiquement axés sur le droit à la navigation.

**Le président:** Merci, monsieur Volpe. Je suis désolé, votre temps est écoulé. Le Parti libéral aura droit à une autre série de questions, alors le membre concerné pourra partager son temps avec vous.

Monsieur Carrier.

• (1950)

**Le président:** Monsieur Amos.

[Français]

**M. William Amos:** Merci pour vos commentaires, que je trouve exceptionnellement *on point*. Je suis entièrement d'accord que nous sommes en train de décider d'enjeux très importants pour le Canada et pour ceux qui utilisent ce droit de navigation. On intègre ces discussions dans un contexte budgétaire très fragile, très politique. À notre avis, avec un peu de temps et plus de réflexion, on devrait examiner plus en profondeur les changements possibles à la Loi sur la protection des eaux navigables dans le cadre d'un comité habituel, dans un contexte de réforme de loi normal, et non dans un contexte budgétaire.

Je suis entièrement d'accord et j'apprécie vos remarques.

[Traduction]

**Le président:** Il reste 30 secondes. Quelqu'un veut ajouter quelque chose?

Monsieur Mattson.

**M. Mark Mattson:** Comme nous l'avons indiqué, il serait dans l'intérêt de tous les Canadiens de dissocier la question de la loi budgétaire, et il serait aussi dans l'intérêt du public de prendre le temps qu'il faut pour consulter la population d'un bout à l'autre du pays, pour veiller à ce que ce projet de loi permette véritablement d'obtenir les résultats souhaités par M. Osbaldeston. Ce serait aussi une façon de s'assurer que le public puisse donner son consentement au gouvernement avant que ce dernier n'empiète sur ces droits ou ne les abolisse.

**Le président:** Merci.

La parole est maintenant à M. Tweed.

**M. Merv Tweed:** Merci, monsieur le président. Je partagerai mon temps avec mon collègue de Fort Mac.

Merci à tous de votre présence. Tous vos commentaires sont pertinents.

J'ai présidé le Comité des transports qui a proposé les changements à la Loi sur la protection des eaux navigables. Je tiens à préciser qu'il n'y a eu aucun vote dissident concernant les propositions et les modifications qui ont été présentées. Nous avons ajouté une disposition de caducité parce que nous étions d'avis que, comme c'est le cas pour toutes les lois, d'autres enjeux étaient susceptibles de se présenter plus tard. Si nous voyons qu'il y a des lacunes, nous avons ainsi la capacité d'apporter les changements nécessaires.

J'aimerais d'abord informer M. MacLaren que j'ai eu l'occasion de travailler au niveau provincial ainsi que de siéger à un conseil municipal. Je peux affirmer sans trop me tromper que ma circonscription compte probablement un millier de personnes dans votre situation. Un fossé artificiel servant à uniquement à drainer l'eau pendant quatre ou cinq jours au printemps est considéré comme une voie navigable et il est interdit d'en faire ce que l'on veut. Les propriétaires ne peuvent ainsi pas développer leurs propres terres à leur guise ni accéder aux processus normalement offerts à la population.

Notre comité a entendu les représentants d'organismes municipaux et provinciaux, ainsi que d'autres organisations appelées à travailler avec les eaux navigables. Selon les rapports qu'ils nous ont envoyés, c'était des problèmes qui préoccupaient tout le monde et que le comité devait étudier en priorité. M. Carrier a participé activement au processus, et je crois que nous avons tous dû faire quelques compromis de façon à présenter quelque chose qui répondait aux besoins de la plupart des Canadiens.

J'aimerais m'adresser à M. Osbaldeston. M. Volpe a soulevé la question, si je ne m'abuse, mais je veux que les choses soient bien claires. C'est d'ailleurs un commentaire qui revient souvent sur le parquet et dans les courriels que nous font parvenir les gens qui s'inquiètent de ce problème.

Est-ce que les modifications que nous proposons viendront changer les droits entourant les voies navigables?

• (1955)

**M. David Osbaldeston:** Non. Les eaux qui sont navigables aujourd'hui seront toujours assujetties à cette loi, comme toutes les eaux au Canada.

**M. Merv Tweed:** J'ai une autre question à vous poser, et je sais qu'il en a été question dans les discussions de notre comité. Environ combien de projets sont en attente en ce moment à cause de ce processus? Je ne parle pas des grands projets, mais de ceux dont vous avez parlés dans votre déclaration préliminaire, ceux qui sont retardés en raison de ce processus même s'ils ne sont pas touchés par la Loi sur la protection des eaux navigables.

**M. David Osbaldeston:** Je ne connais pas les statistiques par coeur, mais je peux vous dire que nous recevons généralement 2 500 demandes par année, et il en reste toujours 2 500 de l'année précédente, alors nous ne pouvons jamais en venir à bout.

**M. Merv Tweed:** Est-ce qu'on vous a déjà dit, à vous ou à quelqu'un d'autre, que les modifications que nous recommandons viendraient changer la définition du terme « eaux navigables »?

**M. David Osbaldeston:** Non.

**M. Merv Tweed:** Une dernière question avant de céder la parole à M. Jean. J'ai la conviction que le Comité n'a jamais eu l'intention de gêner le droit à la navigation — vous l'avez d'ailleurs indiqué et je crois que les comptes rendus de nos réunions en témoignent également. Le but de l'exercice était d'améliorer la loi de façon à ce que des gens comme Jack MacLaren puissent utiliser leurs terres à leur guise, et que les municipalités puissent faire de même, sans toutefois modifier la définition du terme.

Est-ce exact?

**M. David Osbaldeston:** C'est exact.

**M. Merv Tweed:** Merci.

Monsieur Jean.

**Le président:** Monsieur Jean, vous avez six minutes.

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

J'ai également siégé à ce comité; j'étais le secrétaire parlementaire. Lorsque je vous entends dire qu'on nuirait à l'habitat des poissons, qu'on enlèverait aux pêcheurs sportifs le droit d'accès aux voies d'eau, qu'on entraverait les mécanismes de l'évaluation environnementale, qu'on ne donnerait plus d'avis publics, qu'on mettrait fin aux examens scientifiques et qu'on violerait le droit public à la navigation, tout cela me semble presque irréel. Je n'ai jamais entendu cela auparavant ni vu de mesure législative dans ce sens. Pourtant, j'ai assisté à toutes les séances, j'ai recueilli tous les témoignages des témoins et j'ai examiné rigoureusement ce projet de loi, en tant qu'avocat plaidant durant 11 ans devant les tribunaux de l'Alberta.

C'est une autre chose. Je suis originaire de l'Alberta et je représente 30 p. 100 de l'Alberta rurale, là où les gens sont le plus touchés par le projet de loi. Quand je me suis porté candidat en 2004, c'était la principale préoccupation. Ce n'était pas l'ESB ni le mariage entre conjoints de même sexe, mais plutôt la navigation et la capacité à régler ces questions. Je tiens à ce que vous le sachiez.

En outre, je détiens un permis de piégeage. Je suis un grand amateur de chasse et un canoéiste. J'ai parcouru en canoë la plupart des rivières du Nord de l'Alberta et je l'ai même enseigné pendant un certain temps. J'adore ce sport, de même que tous les sports de plein air, en été comme en hiver, et je ne permettrais jamais qu'une mesure législative vienne y faire obstacle de quelque façon que ce soit.

Cela dit, au nom de mes électeurs, qui sont 67 p. 100 à avoir voté pour moi à chacune des élections, j'aimerais adresser une question à David pour tirer les choses au clair. Est-ce que les ponts, les estacades, les barrages et les chaussées qui, comme vous le savez tous, sont les principaux types d'ouvrages désignés, feront toujours l'objet d'un examen en vertu de la Loi sur la protection des eaux

navigables lorsqu'on aura adopté ces modifications? Ces ouvrages désignés constituent ma principale inquiétude.

• (2000)

**M. David Osbaldeston:** Absolument. Je sais que de fausses informations circulent à ce sujet. Ce n'est pas parce que ces ouvrages sont désignés et qu'on parle de supprimer la référence à ces types d'ouvrages qu'on va compromettre l'examen des ouvrages qui nuisent à la navigation. En supprimant cette référence, qui est simplement la façon dont la modification est formulée, plutôt que d'imposer une procédure d'approbation fastidieuse, nous allons traiter chacun des obstacles à la navigation, au cas par cas, en fonction des mêmes normes, et plus précisément, selon le degré d'incidence sur la navigation. De toute évidence, ces ouvrages continueront de faire l'objet d'un examen en vertu de la loi et devront satisfaire aux mêmes critères que tous les autres ouvrages effectués dans les eaux navigables.

**Le président:** Merci.

Si vous avez une brève question, il vous reste 20 secondes.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je suis curieux et j'aimerais poser une dernière question à David.

En gros, le fait qu'on annule les mécanismes déclencheurs de l'évaluation environnementale signifie-t-il qu'on ne procédera plus à l'étude d'impact sur l'environnement des projets réalisés?

**M. David Osbaldeston:** Je ne peux pas vraiment me prononcer sur les dispositions visant l'évaluation environnementale, étant donné que je ne travaille pas à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale — l'organisme qui détermine ce qui figure sur la Liste annotée des dispositions législatives et réglementaires —, mais je sais qu'on procédera à un examen. D'après notre évaluation environnementale stratégique, menée dans le cadre de nos études, je peux vous dire que le résultat final est neutre — on ne gagne rien et on ne perd rien non plus.

**Le président:** Merci.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Mulcair.

[Français]

**M. Thomas Mulcair:** Merci, monsieur le président.

Je tiens, à mon tour, à remercier les gens qui ont fait des présentations aujourd'hui.

Je tiens aussi à rassurer Mme Tully: elle n'a pas à s'excuser de ne pas avoir participé à une consultation plus large, étant donné qu'il n'y en a pas eu. Elle n'y est donc pour rien.

[Traduction]

Monsieur Osbaldeston, je dois commencer en disant que j'éprouve le plus grand respect pour la fonction publique. Ayant moi-même passé plus de 30 ans au sein de la fonction publique, la moitié du temps comme fonctionnaire, notamment comme président d'un important organisme de réglementation, et l'autre moitié comme député élu, je peux vous affirmer que je connais la différence entre les deux. Toutefois, monsieur Osbaldeston, je ne crois pas que ce soit votre cas, et je le dis dans le plus grand respect.

Si vous aimez la politique, ayez donc le courage d'afficher votre visage sur les poteaux de téléphone et de vous faire élire. Ce soir, vous vous êtes présenté devant le Comité et avez fait ce qu'aucun d'entre nous n'avait jamais vu auparavant. C'est la première fois en 30 ans que je vois un fonctionnaire prendre une position aussi partisane devant un comité. Lorsque vous avez l'audace de comparaître devant nous et de dire que la mesure législative ne porte nullement atteinte à la protection de l'environnement, vous ne dites simplement pas la vérité. Il est faux de dire qu'on crée différents modes d'approbation; on modifie entièrement la structure réglementaire. Comme Mme Tully l'a fait remarquer, à juste titre, toutes les dispositions habilitantes aux termes de cette loi seront modifiées en vue de laisser l'entière discrétion au gouvernement.

Je ne doute pas, certes, de vos bonnes intentions, mais j'estime que ce que vous avez dit au Comité à propos de l'incidence de ce projet de loi n'est pas vrai.

En réponse à M. Jean — d'ailleurs, je vous ai vu lui remettre une note plus tôt, et je pense qu'il convient de mentionner...

Bien entendu, j'aimerais pouvoir dire la même chose, monsieur Jean, mon cher collègue et confrère, mais je suis également avocat et je sais lire une loi. J'ai d'ailleurs participé à l'élaboration des lois pendant plusieurs années.

Il n'y a rien de plus faux que de dire que cela ne porte pas atteinte à la protection de l'environnement. On ne peut pas fonder un argument sur une anecdote.

Dans son exemple très coloré, M. MacLaren a évoqué la Loi sur le drainage qui, comme vous le savez, est une loi provinciale de l'Ontario qui n'a rien à voir avec ce dont nous discutons aujourd'hui. Il a également parlé de Pêches et Océans qui, encore une fois, n'a aucun lien avec notre discussion. Il a aussi été question d'une anecdote à propos de Pêches et Océans, mais nous n'avons aucune preuve de cela. Pourtant, vous avez endossé cet argument, et vous l'avez fait valoir auprès du Comité. Et c'est déplorable, puisque notre Comité essaie de traiter une loi qui entraverait ce qui a été protégé pendant plus de 100 ans dans ce pays. Les conservateurs n'accordent aucune importance à la protection de l'environnement, et c'est pourquoi ils veulent la faire disparaître.

Vous admettez qu'il y aura des modifications aux mécanismes déclencheurs de l'évaluation environnementale. Il y a eu une fuite d'information il y a quelques semaines, et nous l'avons rendue publique. On vise à réduire les évaluations environnementales en fonction de la valeur des infrastructures mises en place, comme si la protection d'un précieux marécage tenait à la valeur de ce que vous construisez dessus. Dix millions de dollars est la valeur limite. Selon votre raisonnement, si vous détruisez un marécage pour y construire des infrastructures d'une valeur de 9,5 millions de dollars, ce serait acceptable à certains égards. Ce n'est pas acceptable du tout. C'est pourquoi nous avons la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Votre anecdote au sujet du pont du chenal Nord m'amène à m'interroger sur l'incidence de l'exclusion de la Loi sur la protection des eaux navigables en vigueur — nous n'arrêtons pas de dire la Loi sur les eaux navigables, mais en fait, il s'agit de la Loi sur la protection des eaux navigables. J'aimerais savoir en quoi l'exclusion de la Voie maritime du Saint-Laurent — parce que c'est évidemment une continuité de cela — se rapporte à votre anecdote à propos du pont du chenal Nord. Vous pourriez peut-être nous l'expliquer par écrit.

Vous venez ici et vous utilisez l'arrière des dossiers comme prétexte pour aller de l'avant avec un processus plus souple. Il s'agit

là d'un argument politique purement partisan qui n'a rien à voir avec les faits. C'est la même chose lorsque vous dites que vous voulez simplifier le processus. Vous reprenez exactement les paroles des conservateurs quand vous affirmez qu'on laisse passer des occasions sur le plan financier. Ces derniers ont été élus. Ils ont affiché leur visage sur des poteaux de téléphone et se sont fait élire pour accomplir un travail politique partisan. Pas vous.

Bienvenue à ce débat, monsieur Osbaldeston. Si vous voulez faire de la partisanerie, bienvenue à ce débat.

Ils ont raison; le fait de supprimer plus de 100 ans de protection pour laquelle les Canadiens se sont battus, c'est un scandale. Il y a plusieurs textes législatifs au pays dont nous pouvons être fiers, et celui-ci en fait partie. Toutefois, le gouvernement n'y croit pas, et c'est pourquoi il réclame des changements.

Certaines personnes ici veulent avoir la possibilité de dire à leurs électeurs dans le Nord qu'elles ont fait ce qu'elles ont pu, et que ce n'est pas ce que visait la loi, et qu'un témoin a affirmé que ce n'était pas le cas.

● (2005)

Si, c'est le cas, monsieur Osbaldeston. Seule une personne très naïve croirait qu'en ouvrant la porte à de telles violations et en ayant des dispositions habilitantes proposant des règles qui permettent la création de différents modes d'approbation... Ce n'est pas ça du tout. On veut plutôt vider la loi de ces éléments essentiels. C'est réellement de ça dont il s'agit, et c'est pourquoi nous nous y opposons. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle vous auriez dû être plus coopératif dans votre évaluation devant le Comité. Je ne suis pas du tout d'accord qu'on se serve d'un agent de la fonction publique — c'est-à-dire d'un grand commis de l'État — pour venir présenter un point de vue purement partisan.

[Français]

J'aimerais maintenant demander à M. Edwards si toute la nomenclature des modifications aux dispositions habilitantes pour l'édiction de règlements ne risque pas d'ouvrir la porte à une destruction en règle de la protection des eaux navigables au Canada.

[Traduction]

**M. John Edwards:** Veuillez m'excuser. Je devrai répondre en anglais.

Je suis désolé. Je ne suis pas avocat; je suis payeur.

**M. Thomas Mulcair:** Tout comme moi.

**M. John Edwards:** Soit dit en passant, je fais aussi de la politique au niveau municipal, alors j'en sais beaucoup à propos des routes, des ponts, des ponceaux et des castors.

Nous sommes très préoccupés par ces modifications à la loi, et par le fait de ne pas être consultés. Je suis désolé si je ne réponds pas directement à votre question.

**M. Thomas Mulcair:** Ça me va.

**M. John Edwards:** Là où nous sommes utiles pour le Comité, c'est lorsqu'il s'agit de la navigation de plaisance, et particulièrement des questions de sécurité. Ce sont nos principales préoccupations à l'égard de ce projet de loi.

Je me sens pris entre l'arbre et l'écorce. Certains sont d'avis qu'il n'y a aucun changement, alors que tout ce que j'ai lu me laisse croire qu'il y a d'importants changements. J'estime qu'il y a un énorme manque de communication. Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, nous souhaitons renforcer la mesure législative, autant que possible, mais nous devons prendre part au processus.

**M. Thomas Mulcair:** Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous nous efforcerons de le dissocier du projet de loi C-10. Cela mérite une autre analyse.

Allez-y, monsieur Mattson.

**Le président:** Merci.

Monsieur Mattson, souhaitez-vous répondre rapidement?

**M. Mark Mattson:** Merci, monsieur le président.

Bref, tout comme vous, je suis un avocat spécialiste des questions d'environnement depuis 20 ans. J'ai participé à 50, 60, voire 70 audiences. J'ai également fait du droit pénal, carcéral, de la libération conditionnelle et de l'immigration. Il y a toujours du travail qui exige une approbation.

M. MacLaren pourrait me téléphoner, et je serais probablement en mesure de l'aider au moyen de quelques photos et d'un appel à Transports Canada. Nous pourrions régler son problème, de même que les milliers d'autres. Vous n'êtes pas obligés de supprimer le droit des Canadiens d'être consultés par le gouvernement — pas les politiciens, mais bien le gouvernement — afin que ceux-ci puissent avoir leur mot à dire lorsqu'on porte atteinte à leurs droits de navigation. C'est ce à quoi sert la Loi sur la protection des eaux navigables.

M. Osbaldeston a peut-être raison, en ce sens qu'il continuera d'examiner tous les changements, mais son examen et celui du gouvernement du Canada sont très différents des consultations publiques. C'est la différence dans ce projet de loi: on transforme un droit en une décision discrétionnaire.

● (2010)

**Le président:** Merci.

Est-ce que vous invoquez le Règlement, monsieur Storseth?

**M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Par respect pour mon collègue M. Mulcair, j'ai attendu jusqu'à la fin de sa tirade pour intervenir. Conformément au *Marleau et Montpetit*, les parlementaires doivent s'exprimer dans un langage convenu, à la Chambre comme partout à l'intérieur de la Cité parlementaire. Il nous incombe également de l'utiliser à l'égard des témoins qui comparaissent devant nous.

Je pense que nous devons aussi faire preuve de savoir-vivre... À mon avis, il est contraire au code parlementaire de traiter un témoin de menteur ou de l'accuser de mentir. J'espère que le Comité continuera de travailler dans le respect. Évidemment, nous pouvons discuter des différents points de vue idéologiques, mais il s'agit d'une mesure législative qui se veut bénéfique pour tous les Canadiens, particulièrement dans ma circonscription.

Merci.

**M. Thomas Mulcair:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Dans le cadre du même rappel au Règlement, écoutons M. Mulcair.

**M. Thomas Mulcair:** Merci, monsieur le président.

Ce que j'ai dit, c'est que les affirmations de M. Osbaldeston n'étaient pas vraies. C'est une question de fait, et je maintiens ce que j'ai dit. Je n'ai pas l'intention de retirer mes paroles.

**Le président:** Tout d'abord, je dois dire que je suis d'accord avec M. Storseth à propos du respect du décorum, mais je ne crois pas avoir entendu M. Mulcair traiter M. Osbaldeston de menteur. Du moins, c'est mon avis.

Je sais qu'il s'agit d'un sujet très controversé qui soulève beaucoup d'émotion. On a des idées bien arrêtées de chaque côté, mais je l'encouragerais à continuer d'être respectueux.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Volpe.

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

Je n'ai pas vraiment de discours à faire, mais je voulais plutôt revenir à ce que je disais précédemment, si vous permettez une différente approche.

Je m'intéresse davantage à ce que disaient MM. Amos et Edwards. Encore une fois, je vais poursuivre dans le même ordre d'idées, sans fausse humilité. Je pense que je fais partie des membres du Comité qui s'efforcent d'aller au fond des choses. Je crois savoir que Mme Tully, qui a comparu à titre de témoin, dirait que les députés ont réellement essayé de produire un rapport adéquat. Quant à savoir s'ils ont réussi, c'est une autre paire de manches.

Dans tout ce que j'ai entendu, il y a deux choses qui m'inquiètent. Tout d'abord, il y a le libellé qui laisse croire que les parlementaires sont sur le point de retirer des droits aux Canadiens sans même les consulter. Cela me préoccupe, parce que je me trouve dans la position d'une personne qui veut enlever un droit qui est apprécié. Comme je ne fais pas partie du gouvernement, je vais laisser cette responsabilité aux gens de l'autre côté.

Nous représentons les Canadiens et nous avons un processus de consultation. Je ne crois pas que ce soit utile pour ce qui est de savoir si on a supprimé des droits.

J'aimerais de nouveau adresser cette question, peut-être à M. Amos et à M. Osbaldeston, parce que je l'ai déjà soulevée lorsque des représentants de Pêches et Océans, d'Environnement Canada, des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario, et si je ne me trompe pas, de Terre-Neuve-et-Labrador — bien que je puisse avoir tort sur celle-ci — ainsi que de diverses municipalités et organisations ont comparu devant le Comité. Si Transports Canada reçoit un rapport qui indique qu'on pourrait apporter des changements à la Loi sur la protection des eaux navigables conformément à ce dont nous sommes saisis aujourd'hui, est-ce que cela porterait atteinte au pouvoir d'Environnement Canada, de Pêches et Océans et des autres provinces de mener leurs études et d'en arriver à une réponse négative?

● (2015)

**M. David Osbaldeston:** Non, d'aucune façon.

**L'hon. Joseph Volpe:** Dans ce cas, monsieur Amos — supposons que M. Osbaldeston nous a donné une perception qui reflète la réalité —, si ces évaluations ultérieures sont négatives, est-ce que cela enlèverait aux Canadiens le droit d'avoir accès aux eaux navigables comme c'est le cas aujourd'hui?

**M. William Amos:** Merci pour cette question. J'essaierai de...

**L'hon. Joseph Volpe:** Est-ce un oui ou un non?

**M. William Amos:** À mon avis, on se trouve à enlever progressivement les droits de navigation, et je vais vous expliquer pourquoi.

**L'hon. Joseph Volpe:** Si ces quatre autres organismes désapprouvent cette mesure législative et délivrent un permis qui modifient l'utilisation de toute propriété adjacente à ces eaux, en quoi cela enlève-t-il aux Canadiens un droit dont ils jouissaient avant la mise en place de ces évaluations?

Je m'adresse maintenant aux avocats ici présents. Si on adopte un processus qui protège les intérêts de toutes les parties intéressées, pourquoi supprimerait-on des droits?

**M. William Amos:** En termes simples, parce que les processus qui demeureront en place et qui pourraient par exemple bloquer un projet — un pont, disons —, que ce projet d'infrastructure ait été approuvé ou non, n'auront pas tenu compte de la navigation. Il pourrait donc y avoir des processus d'évaluation environnementale ou d'approbation visant d'autres questions que la navigation, et il serait possible de donner le feu vert à un projet sans avoir considéré l'aspect de la navigation.

C'est le point qu'il est essentiel de saisir en ce qui a trait aux changements proposés. Le projet de loi renferme des dispositions permettant des exemptions ministérielles relativement aux ouvrages et aux voies navigables. Aux termes de ces changements, si le ministre des Transports décide à sa guise, sans aucune surveillance parlementaire ni consultation préalable avec d'autres Canadiens, que certains ouvrages — qu'il s'agisse d'un petit barrage, d'un petit ponceau, de certaines voies navigables ou d'un ruisseau de cinq à dix mètres de largeur — ou que certaines voies navigables feront l'objet d'une exemption, aucun processus d'approbation ni aucun processus d'évaluation environnementale ne s'appliqueront aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables. Cela signifie que la dimension de la navigation ne sera pas prise en considération.

**L'hon. Joseph Volpe:** Eh bien, monsieur Amos, d'autres avocats qui ont comparu devant ce Comité au printemps contestaient une telle évaluation, mais il n'y a pas de problème. C'est la raison d'être de la présente étude.

**Le président:** Monsieur Volpe, ce sera votre dernière question.

**L'hon. Joseph Volpe:** Certainement, et j'aimerais en fait la poser à M. Mattson, parce que selon ce concept de droits protégés par étapes, le ministre des Transports, comme on nous en a informés, ne prend pas de décisions à la place du ministre de l'Environnement ni à la place des gouvernements provinciaux, qui doivent aussi fournir leur consentement avant qu'on modifie n'importe quel droit de quelque façon que ce soit.

Alors soutenez-vous toujours que le ministre des Transports, selon le prolongement logique de votre argument, dictera tous les droits qui découlent de l'autorité du ministre fédéral de l'Environnement, des divers ministres provinciaux de l'Environnement et de Pêches et Océans?

**Le président:** Monsieur Mattson.

**M. Mark Mattson:** Je ne serais pas ici ce soir, et je ne me serais pas présenté avec un préavis aussi court si je ne croyais pas qu'advenant que ces changements soient adoptés, on enlèverait quelque chose de très précieux au Canada.

Ce qu'affirme M. Amos est totalement vrai. Vous savez, quand on modifie une disposition de la Loi sur la protection des eaux navigables, qui n'accordait pas vraiment aux Canadiens le droit de naviguer dans leurs eaux; elle mettait seulement en paroles, sous forme de loi, ce que les Canadiens avaient dans la common law... Alors le fait d'éliminer cela parce que le gouvernement ne veut plus faire le travail, ou parce qu'on veut avancer plus rapidement et qu'on n'a pas les ressources voulues — c'est une mauvaise chose. Il s'agit

d'un cas où la décision ne devrait pas être prise à Ottawa ou par le ministre des Transports. Chaque fois qu'on s'apprête à bloquer une rivière, à installer un barrage ou une jetée, il faut d'abord s'adresser aux personnes touchées pour demander leur consentement et faire des recherches dont on leur fournira les résultats.

Le fait d'agir autrement nous placerait dans une situation d'environnementalisme à deux niveaux. Cela ne déclencherait pas d'évaluations environnementales aux termes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et, au bout du compte, on laisserait la protection de nos eaux aux personnes les plus puissantes, qui ont le plus d'argent ou le plus d'influence. Et ceux... il pourrait s'agir d'une personne ou deux au milieu d'une grande terre inoccupée de 200 ou 300 km<sup>2</sup>, et elles seront perdues. Et ces cours d'eau pourraient être ce qui donne vraiment à gens le sentiment d'être canadiens et de faire partie d'un pays spécial.

C'est pour cela que cette loi est si importante, et la transition d'un droit garanti à un droit discrétionnaire constitue probablement l'un des changements législatifs les plus fondamentaux et sérieux qui puissent être.

• (2020)

**Le président:** Merci. Merci à vous également, monsieur Volpe.

Nous allons entendre M. Lafortest.

[Français]

**M. Jean-Yves Lafortest (Saint-Maurice—Champlain, BQ):** Merci, monsieur le président. Bonsoir à tous les témoins.

J'ai aussi porté une attention particulière aux propos de M. Osbaldeston lors de son témoignage préliminaire.

Il y a un mot que vous avez employé, monsieur Osbaldeston, qui me choque beaucoup. Vous avez parlé de « modernité » pour justifier votre appui à ce projet de loi. Pour moi, modernité veut dire contraire à ce qui est ancien, à ce qui est archaïque. Ce qui est archaïque, c'est qu'il n'y avait pas de consultations auparavant, il n'y avait pas de ministère de l'Environnement. Il n'y avait surtout pas d'objections trop fortes émises par des groupes de pression. Il n'y avait pas de groupes et d'écotourisme comme aujourd'hui. Il n'y avait pas d'utilisateurs, comme aujourd'hui, de l'environnement, des voies navigables. Il n'y avait pas de fédérations de canot-kayak. Cela n'existait pas. C'était archaïque à ce moment-là. On utilisait la nature de n'importe quelle façon. Maintenant, dans un État moderne, dans une société moderne, on a des gens qui utilisent la nature, l'environnement de façons autres que celles qu'on a toujours connues antérieurement. Ces gens représentent la modernité.

Quand on parle d'un projet de loi qui va faire fi de certaines choses et qui va donner un pouvoir discrétionnaire important à un seul ministre, à une seule personne, qui pourrait éventuellement faire fi de problèmes environnementaux d'envergure au nom de la construction d'infrastructures, je pense que le mot « modernité » n'a pas sa place du tout. Je regrette vraiment votre prise de position en faveur du projet de loi qui est un... Mon collègue M. Carrier parlait tout à l'heure de « mascarade ».

J'aimerais vous poser une question, monsieur Osbaldeston. Est-il fréquent pour vous de venir témoigner au Comité des finances en faveur d'un projet de loi qui relève du ministère des Transports? Vous est-il arrivé souvent de faire cela?

[Traduction]

**M. David Osbaldeston:** Non, monsieur.

[Français]

**M. Jean-Yves Laforest:** Cela ne vous est jamais arrivé. Donc, vous conviendrez qu'on assiste actuellement à une situation qui est du jamais vu. On assiste à une situation où le gouvernement conservateur a décidé, avec l'appui des libéraux, justement parce qu'il est minoritaire, d'utiliser cet appui qui était entendu pour faire adopter dans un budget des projets de loi qui n'ont absolument rien à voir avec le processus budgétaire et qui, d'une certaine façon, vont à l'encontre d'un processus déjà amorcé au ministère des Transports. Je trouve ça tout à fait inconvenant.

Je n'ai pas d'autres commentaires. J'aimerais savoir si vous en avez. Quand vous me dites que c'est la première fois que ça arrive, je trouve ça inquiétant. Merci.

[Traduction]

**M. David Osbaldeston:** Non, monsieur, je n'ai pas de commentaire à faire. Je suis la procédure que j'ai à suivre.

[Français]

**M. Jean-Yves Laforest:** Je vous remercie, monsieur le président. Je n'ai pas d'autres commentaires.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

La parole est maintenant à Mme Gallant, s'il vous plaît.

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC):** Par votre entremise, monsieur le président, j'aimerais m'adresser à M. MacLaren.

Quel âge aviez-vous lorsque vous avez creusé ce fossé à la main?

• (2025)

**M. Jack MacLaren:** J'avais probablement entre 12 et 16 ans.

**Mme Cheryl Gallant:** Quel âge avez-vous maintenant?

**M. Jack MacLaren:** J'ai 84 ans.

**Mme Cheryl Gallant:** C'est pratiquement la durée de toute une vie. Peut-être qu'aux yeux d'une jeune personne, d'un inspecteur qui passerait par là, ce fossé pourrait, à toutes fins pratiques, avoir l'air d'un ruisseau naturel.

**M. Jack MacLaren:** Oui, on pourrait penser qu'il s'agit d'un ruisseau naturel. Mais ce cours d'eau a été creusé à même un trou de boue, si l'on peut dire, de manière à pouvoir cultiver le champ.

**Mme Cheryl Gallant:** Combien y a-t-il de kilomètres ou de milles entre votre ferme, à Renfrew, et Prescott, d'où est venu l'inspecteur?

**M. Jack MacLaren:** Environ 120 à 150 milles.

**Mme Cheryl Gallant:** Tout d'abord, combien de canoéistes ou de kayakistes ont utilisé votre fossé pour y pratiquer leur sport?

**M. Jack MacLaren:** Aucun, à ma connaissance. Ils seraient probablement très peu nombreux.

**Mme Cheryl Gallant:** En Ontario, la définition d'un cours d'eau navigable, dans la pratique, est extrapolée jusqu'à inclure toute accumulation d'eau. C'est ce que nous voyons ici. Donc, en conséquence de cette paralysie, votre production, votre projet de verger, a été retardé.

**M. Jack MacLaren:** J'ai conclu une entente avec les gouvernements fédéral et provincial en vue d'une souscription et de la replantation d'un verger, dont les coûts s'éleveront à environ 40 000 \$, et ce projet a été mis en veilleuse. Maintenant, je ne suis pas admissible parce que j'ai dû recevoir la visite de ces — j'ai

failli dire clowns — messieurs pour examiner les choses. J'aurais tendance à croire qu'ils ne savaient pas vraiment ce qu'ils regardaient, mais ils ont quand même décidé que ce creux dans le sol s'appelait un ruisseau. Je pense que c'est ce que cet homme a décidé. Il m'a également dit que l'eau ne m'appartenait pas, ce qui m'a rendu furieux, parce que je venais d'en boire deux verres.

**Mme Cheryl Gallant:** Donc, à vos yeux, il s'agit pratiquement d'un programme destiné à occuper les bureaucrates, et pour vous, ces changements proposés impliquent que vous aurez la liberté d'être le gestionnaire responsable de votre propriété privée sans devoir recevoir un défilé de fonctionnaires.

**M. Jack MacLaren:** C'est exactement ce que je souhaite pouvoir faire, c'est-à-dire exploiter ma propriété et mon verger et, je l'espère, réaliser des profits.

J'ai calculé que le kilométrage additionnel... Le propriétaire de la houe passerait chez moi un soir — je lui demanderais de venir à ma ferme, et il faudrait qu'il parcoure environ 200 verges — en s'en allant chez lui. Il lui faudrait environ une heure et demie pour déterrer cela.

En faisant ce qu'ils ont fait — et je n'ai toujours aucun permis — j'ai évalué qu'à partir du ministère des Ressources naturelles, à Pembroke et Prescott, le total du kilométrage supplémentaire serait de 1 060 kilomètres, alors que j'aurais pu faire un appel, et l'homme serait venu en camion avec sa houe en revenant chez lui.

**Mme Cheryl Gallant:** Donc, l'équivalent d'environ une heure et demie de travail aura finalement entraîné plus d'un an, sans parler des dépenses que cela vous aura occasionné, mais aussi de l'argent des contribuables qui aura servi à payer le kilométrage et les jours de travail de ces inspecteurs.

**M. Jack MacLaren:** C'est exact, et les contribuables — tous ces gens — paient pour ces messieurs qui sont venus chez nous, alors que cela aurait pu se faire... On aurait pu laisser tomber. Je peux gérer la situation moi-même. J'ai survécu pendant 84 années, alors je dois bien faire quelque chose de bon. Je suis essentiellement aux prises avec une situation farfelue. Je ne suis pas avocat; je suis fermier. Je suis un Canadien de septième génération, mais j'ai une particularité: mon grand-père est venu au Canada et a placé des pierres sur le canal Rideau, qui traverse Ottawa.

**Mme Cheryl Gallant:** Merci.

J'aimerais adresser ma prochaine question aux représentants du ministère des Transports. La descente en eau vive, le Championnat mondial de kayak style libre et les canots d'écorce des Algonquins de Pikwàkanagàn de renommée mondiale sont tous des éléments de la rivière des Outaouais, qui coule juste en bas d'ici. Qu'y a-t-il dans cette loi qui empêchera mes canoéistes, mon industrie de la descente en eau vive, mes kayakistes et mes pêcheurs de profiter de cette rivière?

**M. David Osbaldeston:** Rien du tout.

**Le président:** Merci, chers collègues.

Merci à tous les témoins qui ont comparu devant nous et qui ont fait des exposés et répondu à nos questions. Nous apprécions le temps que vous nous avez consacré ce soir.

Chers membres, nous allons interrompre la séance pour une minute ou deux, puis nous accueillerons le prochain groupe de témoins.

- \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_
- 
- (2035)

**Le président:** Nous commençons à entendre le dernier groupe de témoins, qui comparaitra de 20 h 30 à 22 heures au sujet de nos audiences sur le projet de loi d'exécution du budget.

Nous avons avec nous six organismes qui se présentent comme cinq groupes. Nous avons la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, l'Association des juristes de Justice, les Employeurs des transports et communications de régie fédérale, et nous avons également deux groupes qui, d'après ce que j'ai compris, se présenteront comme un seul, c'est-à-dire Option consommateurs et le Centre pour la défense de l'intérêt public. Enfin, nous recevons également l'Association canadienne des employés professionnels.

Je demanderais à chaque organisme de faire une déclaration préliminaire de cinq minutes, dans cet ordre, puis nous passerons aux questions des membres.

Nous allons commencer par la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec. Sont-ils là? Non.

Alors, commençons par l'Association des juristes de Justice.

**M. Patrick Jetté (président, Association des Juristes de Justice):** Monsieur le président et chers membres du comité,

- (2040)

[Français]

L'Association des juristes de justice (AJJ) est heureuse d'avoir l'occasion de vous présenter ses vues relativement au projet de loi C-10.

[Traduction]

Au cours des prochaines minutes, je vais vous décrire brièvement nos préoccupations à l'égard de cette loi, puis je serai heureux de répondre à vos questions.

Notre association représente plus de 2 500 juristes employés par le gouvernement fédéral au ministère de la Justice, au Service des poursuites pénales du Canada et au sein de différents organismes fédéraux. Nos membres font un travail essentiel dans bien des domaines, notamment les poursuites judiciaires, le droit constitutionnel, la protection des consommateurs et la protection réglementaire, la sécurité nationale, l'immigration et le droit commercial.

En 2005, le gouvernement fédéral a accordé le droit de négocier collectivement aux juristes du gouvernement fédéral, et en 2006, nous avons commencé la négociation de notre première convention collective avec le Conseil du Trésor. Trois années plus tard, nos négociations n'avaient toujours pas abouti. Par conséquent, les juristes du fédéral n'ont reçu aucune augmentation salariale depuis le 1<sup>er</sup> avril 2005. De plus, nos salaires sont considérablement inférieurs à celui de nos collègues des provinces. En comparaison, nos taux de rémunération sont maintenant en septième position au pays, même s'ils étaient autrefois en première ou en seconde position. Nous sommes maintenant derrière l'Ontario, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et la Nouvelle-Écosse.

Pour vous donner un simple exemple de cette disparité, les juristes du fédéral gagnent aujourd'hui entre 40 p. 100 et 60 p. 100 de moins que leurs homologues ontariens. L'écart de salaire est encore plus prononcé en comparaison avec nos collègues du secteur privé, contre qui nous comparaisons fréquemment en cour pour représenter les intérêts du gouvernement canadien.

[Français]

L'impossibilité de pouvoir corriger cette profonde et croissante disparité de salaires soulève trois problématiques qui sont importantes pour l'administration de la justice au Canada, lesquelles sont toutes engendrées par le projet de loi C-10 sur le contrôle des salaires et des dépenses gouvernementales.

Premièrement, le gouvernement fédéral a de plus en plus de difficulté à retenir ses juristes. Tout simplement, nos juristes quittent leur emploi pour aller ailleurs, soit pour prendre leur retraite dès le moment où c'est possible, soit pour aller travailler pour un des gouvernements provinciaux ou pour passer tout simplement à la pratique privée. Il est simple pour eux de traverser la rue pour aller travailler pour un gouvernement provincial et gagner des milliers de dollars de plus par année en faisant exactement le même genre de travail qu'ils font au fédéral.

[Traduction]

En deuxième lieu, cette disparité salariale entrave la capacité du gouvernement fédéral de recruter des juristes talentueux de haut niveau pour remplacer ceux qui partent.

Dans certains endroits et certains domaines de compétence, le manque de juristes qualifiés a atteint des niveaux critiques. Par exemple, dans la ville de Calgary, où se trouve la circonscription du premier ministre, le Service des poursuites pénales du Canada a perdu plus de la moitié de ses juristes, de ses procureurs, et n'a pas été en mesure de les remplacer. C'est la même chose en Colombie-Britannique, en Ontario et dans d'autres provinces.

Troisièmement, comme conséquence directe de cette disparité salariale de longue date vécue par les juristes du gouvernement fédéral, leur moral n'a jamais été aussi bas.

Toutes ces difficultés ont été étayées par des documents rendus publics, c'est-à-dire dans les récents rapports annuels respectifs du Service des poursuites pénales du Canada et du ministère de la Justice. Et si le projet de loi C-10 est adopté dans sa forme actuelle, aucune de ces difficultés ne sera réglée.

Qui plus est, les juristes du fédéral seront non seulement le seul groupe à être privé du processus de négociation de leur première convention collective, mais ils seront également les seuls à ne pas avoir négocié ou soumis à l'arbitrage une demande d'augmentation salariale pour l'année 2006-2007.

Nous devons faire ressortir le contraste entre le traitement réservé à l'AJJ et celui accordé à un autre groupe d'employés dans une situation semblable, et je parle ici des agents des services frontaliers, à qui l'on a accordé une hausse de salaire de 19,5 p. 100 trois jours plus tôt.

Enfin, nous demandons respectueusement aux membres de ce Comité d'étudier sérieusement la valeur constitutionnelle du projet de loi C-10, spécialement sous l'angle de son impact particulier et disproportionné à l'égard des juristes.

Merci.

- (2045)

**Le président:** Je pense que dans ce cas, nous allons revenir à vous, monsieur Laliberté, pour entendre votre exposé. Vous avez cinq minutes.

[Français]

**M. Pierre Laliberté (économiste, Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec):** Merci, monsieur le président.

Je remercie le comité de nous avoir permis de venir donner notre avis sur les priorités budgétaires du Canada. Il eut été intéressant de le faire au préalable, mais c'est toujours intéressant de le faire d'une façon ou d'une autre.

À notre avis, le budget présenté propose des mesures intéressantes et méritoires, mais dans l'ensemble, il nous laisse considérablement sur notre faim.

De notre point de vue, le budget aurait dû miser d'abord et avant tout sur une bonification assez importante du programme d'assurance-emploi, compte tenu du fait que c'est un programme essentiel en période de crise. Par ailleurs, il s'agit du programme dont les incidences macroéconomiques sont les plus importantes. En outre, depuis sa réforme, il y a une quinzaine d'années, ce programme n'a jamais été soumis à l'épreuve d'une récession véritable.

Cela constituait à nos yeux un élément clé d'un programme de relance. C'est donc avec grande déception que nous avons accueilli le budget. Il propose une amélioration en prolongeant la période de prestations, mais ne prévoit aucune amélioration notable des autres éléments que nous jugeons tout aussi importants.

Ce qui nous déçoit encore plus, c'est qu'on dépense quand même beaucoup d'argent dans d'autres postes. Dans certains cas, c'est à bon escient, soit. Toutefois, la question de l'assurance-emploi nous apparaissait clairement comme un passage obligé d'un programme de relance.

Lors d'une récession, même d'une récession typique, les indicateurs boursiers commencent à diminuer et le taux de chômage commence à augmenter. Il faudra compter six mois avant le début de la reprise économique. Généralement, il faut au moins deux ans avant que le taux de chômage revienne à la normale, c'est-à-dire au niveau où il était avant la récession. Et si l'on tient pour acquis que la récession actuelle sera de plus grande ampleur, il y a tout lieu de croire que le problème de chômage sévira pour un bon bout de temps. Cela constituait donc, à notre avis, un élément clé.

Je voudrais aborder un autre élément. Un effort a été fourni dans le domaine de la formation professionnelle, et on l'a salué. Par ailleurs, on avait aussi demandé l'instauration d'un programme de mesures spéciales pour les travailleurs âgés qui, pour ainsi dire, ne pourront pas trouver un nouvel emploi, particulièrement en cette période difficile. Un tel programme leur aurait permis de faire le pont entre la fin de leur emploi et les programmes de retraite.

Ce programme a été aboli sous le gouvernement libéral. Dans le contexte actuel, il aurait été de mise de le remettre sur pied, d'autant plus qu'il ne coûte pas particulièrement cher, dans le grand ordre des choses. Si nos calculs sont exacts, il coûterait quelque 70 millions de dollars.

En ce qui concerne les dépenses en infrastructure, les montants sont intéressants. Or, une prescription pour l'achat au Canada semble être un élément manquant.

Les Américains se servent de ces dispositions, et ce, en toute légalité en vertu de l'OMC et de l'ALENA. Nous sommes les boy-scouts qui ont l'air de ne pas comprendre tout à fait la façon dont les choses fonctionnent dans le vrai monde.

Au Canada, il va se dépenser pas moins de 100 milliards de dollars en infrastructures dans les prochaines années. Nulle part ne trouve-t-on de dispositions visant à favoriser le contenu canadien et les entreprises du Canada. Si on pense à toutes les retombées, cela nous apparaît comme un non-sens.

Par contre, on a gardé les dispositions qui ont trait aux partenariats public-privé qui, dans le contexte actuel, ne font que retarder la mise en oeuvre des projets. Cela aussi nous apparaît comme un non-sens.

● (2050)

Je n'ai pas le temps de m'étendre sur la question de l'équité salariale. Je vais ajouter ma voix à celle de mes confrères et consoeurs du mouvement syndical qui ont noté qu'une loi sur le budget n'était peut-être pas le véhicule approprié pour discuter de l'équité salariale et trouver des solutions à ce problème au gouvernement fédéral. Nous souhaitons ardemment que le gouvernement reconsidère cette décision et présente un projet indépendant parallèle.

Merci beaucoup.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Farrell, je vous prie de commencer votre exposé.

**M. John Farrell (directeur administratif, Employeurs des transports et communications de régie fédérale (ETCOF)):** Merci beaucoup.

Je vais demander à David Olsen, directeur adjoint des Services juridiques à la Société canadienne des Postes, de présenter notre position. Il est également membre de l'ETCOF et s'occupe de questions liées à l'équité en matière d'emploi depuis de nombreuses années.

David, je vous laisse la parole.

**M. David Olsen (directeur adjoint des services juridiques, Société canadienne des postes, Employeurs des transports et communications de régie fédérale (ETCOF)):** Merci.

Je dois préciser que, bien que j'agisse à titre de conseiller auprès de l'un des membres de l'ETCOF, je suis ici pour représenter l'ETCOF, et non Postes Canada. Merci.

ETCOF: qu'est-ce que cela signifie? Employeurs des transports et communications de régie fédérale. Nous sommes un organisme regroupant la majorité des employeurs et des groupes d'employeurs du secteur des transports et des communications de régie fédérale. Un mémoire vous sera remis. Vous trouverez à l'annexe A de ce mémoire une liste des membres de l'organisme: Postes Canada, SRC, les chemins de fer, les ports, les transporteurs aériens, etc.

Les membres de l'ETCOF emploient environ 586 000 travailleurs, dont 212 000 syndiqués. Nous représentons autour des deux tiers de la main-d'oeuvre syndiquée sous compétence fédérale. Nous sommes heureux d'avoir été invités ici aujourd'hui pour vous faire part de nos opinions préliminaires sur la Loi sur l'équité dans la rémunération du secteur public qui est proposée.

Nos membres ont une grande expérience en ce qui concerne l'actuel article 11 de la Loi canadienne sur les droits de la personne qui est en place. Certains d'entre nous avons travaillé très activement pendant des dizaines d'années sur des dossiers, évaluations et litiges liés au principe du salaire égal pour un travail de valeur égale. Il s'agit sans conteste d'une question profondément importante et complexe. Quoi qu'il en soit, l'actuel article 11 de la Loi canadienne sur les droits de la personne présente des lacunes qui ont généralement nui aux parties dans la résolution des litiges liés à l'équité salariale, et nous aimerions nous prononcer là-dessus.

La Loi sur l'équité dans la rémunération du secteur public proposée, bien qu'elle ne s'applique pas à nos membres du secteur privé réglementés par le gouvernement fédéral, contient d'importants nouveaux principes ainsi que des dispositions de fond valables qui, à notre avis, amélioreront la capacité des employeurs et des syndicats de la fonction publique fédérale d'évaluer et de mettre en oeuvre l'équité salariale ou une rémunération équitable pour les hommes et les femmes d'une manière pragmatique et juste.

Cette loi a du sens pour nos membres parce que, premièrement, elle intègre les principes de rémunération équitable et de salaire égal pour un travail égal dans le processus de négociation des conventions collectives; deuxièmement, elle exige que les employeurs et les syndicats partagent la responsabilité de la rémunération équitable ou de l'équité salariale, et non que l'employeur soit le seul responsable; et troisièmement, de manière encore plus importante pour ceux qui ont participé à de longs procès en vertu de l'article 11 de la Loi canadienne sur les droits de la personne, elle fournit une procédure de résolution des litiges et des problèmes plus efficace, efficiente et équitable.

Le coeur du problème, pour l'ETCOF, a toujours été le fait que le principe de salaire égal pour un travail égal devait être intégré aux processus de négociation collective. Tout comme la question d'un salaire égal pour un travail égal, la liberté d'association des employés jouit du statut de droit humain fondamental, et tous les deux sont considérés comme des principes sacro-saints dans notre société. Mais ça ne veut pas dire, à notre avis, qu'ils ne peuvent être traités conjointement. En fait, on devrait les traiter ensemble afin de les équilibrer et de les atteindre tous les deux.

L'actuel article 11 de la Loi canadienne sur les droits de la personne énonce seulement le principe général selon lequel les hommes et les femmes qui effectuent un travail d'égale valeur doivent recevoir un salaire équivalent. Au-delà de l'articulation de ce principe général, la question a été laissée aux tribunaux. À notre avis, cette imprécision de l'article 11 a été régulièrement et stratégiquement utilisée par les syndicats comme moyen de rouvrir de facto des conventions collectives négociées. Il s'agit d'un second affront, si l'on peut dire, au caractère fondamentalement sacré de la négociation collective. C'est un environnement juste et non syndiqué où l'employeur est le seul responsable de l'établissement du régime de rémunération et des conditions d'emploi, mais dans les secteurs syndiqués, c'est aussi bien l'employeur que le syndicat qui, ensemble, ont la responsabilité de prendre une décision bilatérale au sujet des conditions d'emploi. Et j'oserais dire — d'après mon expérience, en tout cas — que c'est largement le syndicat qui décide de la manière dont les régimes de rémunération seront attribués et répartis, et que ce sont donc les parties à la négociation collective qui doivent également être chargées de la mise en place de l'équité salariale.

● (2055)

Nous traitons de façon plus détaillée dans notre mémoire de ces questions et des lacunes de la loi actuelle. Aux fins de notre comparution devant le groupe de travail Bilson, nous avons commandé une étude approfondie de la question qui a été réalisée par Paul Weiler, un éminent universitaire canadien, qui est aussi avocat et juriste dans le domaine du travail. Nous vous avons également fourni une copie de son document.

En résumé, si je pouvais seulement...

**Le président:** Monsieur Olsen, il va falloir attendre la période des questions. Je suis vraiment désolé.

**M. David Olsen:** Merci beaucoup.

**Le président:** Je crois que les représentants des deux groupes suivants vont faire un exposé conjoint. Est-ce que je me trompe? C'est bien cela? D'accord.

Madame Bose.

[Français]

**Mme Anu Bose (responsable, Bureau d'Ottawa, Option consommateurs):** Bonsoir.

Merci, monsieur le président, et merci également aux membres du Comité permanent des finances, à monsieur le greffier du comité ainsi qu'à son personnel pour leur gentille invitation à comparaître devant le comité ce soir au sujet de la partie 12 du projet de loi C-10, soit les amendements proposés à la Loi sur la concurrence.

Je suis Anu Bose, la responsable du bureau d'Ottawa d'Option consommateurs, dont le siège est à Montréal. Je suis accompagnée de Me Michael Janigan, directeur exécutif et avocat général du Public Interest Advocacy Centre d'Ottawa.

Depuis plus de trois décennies déjà, nos deux organisations représentent les intérêts du grand public consommateur à l'égard du commerce soumis au régime de réglementation. Me Janigan a déjà pris la parole devant le Comité de l'industrie à propos de l'ancien projet de loi C-19 présenté dans le cadre de la 38<sup>e</sup> législature. Ce projet de loi qui portait sur la concurrence n'a jamais été adopté.

[Traduction]

Nous notons d'entrée de jeu que les modifications proposées sont d'assez vaste portée, mais qu'elles ont assurément déjà fait l'objet de nombreuses discussions avec les intervenants et représentent, selon nous, une façon plutôt équilibrée d'apporter les ajustements nécessaires à la loi.

À ce titre, nous pouvons par exemple considérer les amendements qui viennent parachever la réforme des règles touchant la publicité trompeuse et les pratiques commerciales frauduleuses, une nécessité qui fait l'unanimité depuis plus de deux décennies. Grâce à ces modifications, les autorités responsables de la concurrence seront mieux à même de traiter ces comportements abusifs, tant du point de vue économique qu'administratif.

Selon Option consommateurs, cet ensemble d'amendements met l'accent comme il se doit sur l'importance de dissuader toute conduite anticoncurrentielle, particulièrement dans la conjoncture économique et financière difficile qui touche tous les Canadiens.

Je vais demander à Michael Janigan de vous présenter quelques observations supplémentaires concernant l'importance de ces amendements.

● (2100)

**M. Michael Janigan (directeur exécutif et avocat conseil, Centre pour la défense de l'intérêt public):** Merci, monsieur le président.

Il est essentiel que les membres du Comité comprennent bien que ces amendements visent à assurer un meilleur fonctionnement des marchés et à protéger les intérêts légitimes des consommateurs et des fournisseurs sur des marchés ouverts. Les efforts de dissuasion visent les agissements qui entravent le bon fonctionnement d'un marché concurrentiel, qui mettent en péril l'existence d'un marché de consommateurs bien informés, et qui minent la capacité des fournisseurs de compétitionner, au moyen de nouveaux produits et services, avec les entreprises occupant une position dominante.

Lorsqu'une partie de ces changements ont été proposés dans le projet de loi C-19 en 2005, certaines des plus grandes entreprises ont jeté les hauts cris en faisant valoir les fardeaux que ces mesures pourraient leur imposer. Si de telles protestations devaient à nouveau se faire entendre, il est important que les propositions soient jugées selon leurs mérites, plutôt que sur le fait qu'elles représentent ou non le point de vue de l'ensemble des intervenants non gouvernementaux.

Par exemple, vous n'entendez pas le point de vue de l'investisseur indépendant qui a utilisé ses actifs familiaux pour financer sa nouvelle entreprise, seulement pour voir celle-ci être détruite en raison des agissements des fournisseurs sous l'instigation d'une force dominante du marché. Vous lirez peut-être un article au sujet d'une escroquerie visant à mousser les ventes d'un produit miracle que l'on décrit de façon trompeuse ou frauduleuse, mais la retraitée qui a dû renoncer à certains biens de première nécessité parce qu'elle s'est fait prendre à ce piège ne viendra pas vous dire ici que, comme certains l'ont laissé entendre, ce qui lui est arrivé découle d'un risque acceptable permettant le déploiement d'une publicité plus créative. Vous n'entendez pas non plus ceux qui se plaignent quant à l'accroissement des amendes maximales faire valoir que si celles-ci étaient suffisamment élevées pour dissuader les plus grandes entreprises d'enfreindre la loi, il y aurait probablement moins de plaintes devant le Bureau de la concurrence parce que les entreprises s'autodisciplineraient pour éviter de telles sanctions.

Mais il est essentiel que vous compreniez bien que les mesures dissuasives proposées ici pour contrer les pratiques anticoncurrentielles ne s'inscrivent pas dans une démarche rigoureusement interventionniste du gouvernement; elles sont plutôt favorables à l'ouverture des marchés et à l'allègement de la réglementation. Il faut savoir qu'on peut faire beaucoup d'argent en trompant le public ou en pipant les dés au détriment de ses concurrents. Si vous n'avez pas à votre disposition les outils nécessaires, comme ceux proposés dans ce projet de loi, pour empêcher que de tels agissements puissent être récompensés, vous permettez à trois conséquences malheureuses de se produire: vous rendez impossibles les choix éclairés et l'innovation; vous permettez l'offre inefficace d'un produit ou d'un service; et vous faites en sorte que les entreprises en position de force ne sont pas vraiment incitées à accroître leur productivité.

Pour terminer, Mme Bose va vous entretenir d'un amendement qui préoccupe les organisations de défense des consommateurs au Québec.

[Français]

**Mme Anu Bose:** Dans l'avenir, il est probable que l'on mettra en application les nouvelles procédures prévues dans le projet de loi plutôt que le recours collectif en cour provinciale.

Nous proposons que l'article de l'ancien projet de loi C-19 soit inséré devant l'actuel article 74.19 et que par la suite, l'article 74.19 soit renuméroté [Note de la rédaction: inaudible]. De cette façon, le droit au recours collectif des consommateurs québécois ne sera pas touché et le même droit sera désormais à la portée de tous les consommateurs au Canada.

Nous vous remercions. Il nous fera plaisir de répondre à vos questions.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Nous passons maintenant à notre dernier groupe représenté, l'Association canadienne des employés professionnels.

[Français]

**M. Claude Poirier (président, Association canadienne des employés professionnels):** Merci, monsieur le président.

L'ACEP représente 12 000 fonctionnaires canadiens dont certains vous sont très connus, c'est-à-dire les analystes de la Bibliothèque du Parlement, les agents de recherche, les traducteurs et traductrices ainsi que les interprètes travaillant à la Chambre, mais surtout les économistes et les analystes politiques qui vous conseillent.

Permettez-moi de vous présenter un bref historique. Il y a une dizaine d'années, le Conseil du Trésor, donc Sa Majesté, a décidé de diminuer le nombre de groupes avec lequel l'État devrait négocier. Il a été proposé de faire passer le nombre de groupes professionnels, qui se situait entre 65 et 70, à 25 ou 30. Les agents négociateurs, entre autres l'ACEP, se sont prêtés à l'exercice de bonne foi et ont dû voir des regroupements se faire parmi leurs membres. Les économistes et autres professionnels représentés par l'ACEP se sont donc retrouvés devant un fait accompli, à savoir qu'une nouvelle catégorie serait créée qui s'appellerait le groupe EC. Personne ne savait de quoi il s'agissait au juste, mais c'était un regroupement d'économistes et de sociologues, notamment.

Pour faciliter le travail, on en est venu à proposer la création d'une nouvelle classification. En effet, la norme générale de classification que le gouvernement envisageait à ce moment-là n'était pas applicable pour toutes sortes de raisons. Pour faciliter le travail, on est allé jusqu'à fusionner des échelles salariales de sorte qu'il y ait pour toutes ces personnes une seule échelle salariale comportant divers échelons. La dernière étape du processus — et les parties à la table s'entendaient clairement là-dessus — devait être la négociation des nouvelles échelles salariales. Ça devait se faire en 2005-2006. Malheureusement, la norme de classification EC n'était à ce moment-là pas suffisamment avancée pour que l'on puisse négocier les nouvelles échelles salariales. Nous avons donc signé une convention collective d'une durée d'un an et on nous a alors promis formellement que lors du prochain tour, nous négocierions de nouvelles échelles salariales.

À l'automne 2008, une offre finale a été communiquée au syndicat par le gouvernement, une offre que nos membres viennent d'accepter sans aucun problème, d'ailleurs, pensant toujours que la conversion salariale serait mise en vigueur éventuellement. Malheureusement, quand on a vu le projet de loi C-10, particulièrement la partie 10 de celui-ci, on a pu constater qu'il y avait une seule exception, que mon collègue a mentionnée un peu plus tôt. En effet, quelques membres de l'Agence des services frontaliers ont bénéficié de la conversion salariale alors que les nôtres, qui ne protègent hélas pas les frontières mais rendent tout de même de précieux services à l'État canadien, vont passer sous la table. On sait qu'une conversion de classification arrive une seule fois au cours d'une carrière. Nos membres l'attendent depuis 15 ou 20 ans, et la prochaine occasion va probablement se présenter dans 20 ou 30 ans. Ces gens ne verront pas cela au cours de leur carrière. C'est fini; c'est la dernière chance.

Étant donné que la loi fait une exception pour le groupe des services frontaliers, nous vous proposons, à titre de recommandation et afin de pouvoir permettre une saine négociation, d'ajouter un tout petit article de cinq lignes. Il est exactement du même modèle que l'exception dont fait l'objet l'Agence des services frontaliers et permettrait de négocier dignement la conversion des salaires de notre groupe.

Merci beaucoup. Bonsoir.

• (2105)

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous enchaînons avec les questions des membres du Comité. Nous débutons avec M. McKay.

**L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.):** Merci à tous nos témoins.

Un certain nombre d'entre vous avez levé le voile sur des relations employeur-employé plutôt difficiles, et le gouvernement sembler avoir opté pour des mesures draconiennes afin de régler différents problèmes dès le départ. Remarquez que je ne vois pas trop d'un bon oeil le fait que les économistes soient représentés ici. Ils ont tellement fait fausse route au cours de la dernière année que nous devrions peut-être les punir pour le reste de leur vie ou de leur carrière.

Mais je vais débiter par un autre de mes groupes favoris, celui des avocats. Votre différend avec le gouvernement du Canada est tout à fait fondé. Je ne conteste aucunement le fait que vos conditions de rémunération sont assurément moins bonnes que celles de vos homologues provinciaux et beaucoup moins intéressantes que celles de vos collègues du secteur privé. Je ne suis toutefois pas persuadé que le moment soit approprié pour l'exercice du droit en pratique privée compte tenu de la conjoncture économique actuelle.

Voici donc ma question. Si on exclut la possibilité de vous exempter complètement de l'application du projet de loi C-10, quelle est l'autre solution envisageable pour régler votre différend? Il semblerait que vous ayez négocié sans relâche au cours des trois dernières années, mais que cela ne vous ait mené nulle part. Quelles sont donc les solutions de rechange?

• (2110)

**M. Patrick Jetté:** Nous avons le droit à la négociation, et ce droit est protégé par la Charte. Alors, toute solution inférieure à la négociation constituerait une perte par rapport à ce que la Charte des droits nous assure déjà.

Nous revendiquons exactement ce dont vous parliez, une exemption, au même titre que les agents des services frontaliers. Ils ont obtenu cette exemption pour l'entente qu'ils ont négociée trois jours avant le dépôt de la mise à jour économique.

**L'hon. John McKay:** Avaient-ils droit à cette exemption ou s'agit-il simplement d'un coup de chance?

**M. Patrick Jetté:** Non, je ne dirais pas que c'est de la chance, car la loi est claire à ce sujet. On comprend très bien que l'Association des juristes de justice et nos membres sont ciblés.

Nous sommes les seuls à apparaître sur l'écran radar pour l'exercice 2006-2007. Personne d'autre ne se retrouve dans la même situation au gouvernement fédéral. Alors pourquoi cibler notre association? Nos 2 500 membres sont expressément visés par cette disposition.

En outre, l'exercice 2006-2007 n'était pas pris en compte dans la mise à jour économique présentée en 2008. Il ne se retrouvait même pas dans le budget déposé en janvier, mais voilà qu'il apparaît soudainement dans le projet de loi C-10. Il y a donc lieu de s'interroger à ce sujet, comme sur le fait que l'Association des juristes de justice et nos membres sont indûment ciblés par ces mesures législatives.

**L'hon. John McKay:** D'accord. Merci.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Bose et M. Janigan.

Nous avons reçu plus tôt aujourd'hui, M. Beauchamp, de l'Association canadienne de l'immeuble. Il a fait valoir que si l'on supprimait l'exigence de restriction « indue » de la concurrence, les dispositions restantes auraient une portée trop générale. Il a dit qu'en fait, en omettant ce critère de caractère « indu », un très grand nombre d'ententes ou de contrats entreraient dans le cadre du délit. Selon lui, la loi en vigueur n'a pas besoin d'être changée, car il est à peu près impossible de prouver qu'il y a eu réduction indue de la concurrence. Si des changements sont apportés, un large éventail de situations deviendront assujetties à la loi sans qu'on ne le souhaite vraiment.

Que pensez-vous de la position de M. Beauchamp?

**M. Michael Janigan:** Je veux d'abord féliciter le bureau pour avoir tenu compte du consensus qui se dégage dans ce dossier. Selon cette opinion répandue, nous avons en fait besoin d'une division nette entre, d'une part, les infractions pures et simples pouvant faire l'objet de poursuites en vertu du Code criminel et consistant essentiellement en des tentatives manifestes d'enfreindre la Loi sur la concurrence et, d'autre part, les agissements relevant davantage du droit civil qu'il convient de traiter en conséquence en évaluant leurs effets anticoncurrentiels et en s'efforçant de rendre une décision conforme aux principes économiques généralement reconnus.

Je crois que, dans la situation actuelle, tous s'entendent pour dire que les dispositions de la loi sont à toutes fins utiles inapplicables en raison du caractère « indu » qui est exigé. Bien que l'on puisse affirmer qu'il y a certes des intervenants de l'industrie qui auraient préféré que l'on s'en tienne à l'ancienne version de la loi, surtout parce qu'elle n'a aucun mordant, il y a assurément d'autres acteurs du milieu des affaires — des gens qui sont prêts à investir, à créer des entreprises, à faire avancer les choses — qui se réjouiront grandement de cette initiative, car elle empêchera les entités déjà en place de mettre un frein à leurs tentatives.

**L'hon. John McKay:** Il semble se préoccuper de la possibilité que les courtiers et les agents immobiliers d'une région donnée se concertent pour fixer les barèmes et les commissions, ce qui a pour effet apparent de limiter les perspectives concurrentielles sur le marché. Croyez-vous que ses préoccupations sont fondées?

**M. Michael Janigan:** Non, je ne pense pas. La loi prévoit différentes exemptions, surtout en ce qui a trait à l'efficacité, par exemple. J'aurais probablement été moins généreux si j'avais rédigé cette loi. J'aurais ainsi permis au Tribunal de la concurrence de procéder à un examen minutieux de l'intention visée par chacun des accords pour déterminer s'il est profitable ou non à l'ensemble du marché et s'il injecte une certaine efficacité dans le processus. Et si l'accord est anticoncurrentiel, s'il a un effet néfaste pour la concurrence, il serait annulé. Cela compliquerait sans doute les choses pour l'industrie en question, mais ce serait bénéfique pour l'ensemble du cycle économique.

• (2115)

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

Monsieur Laforest.

[Français]

**M. Jean-Yves Laforest:** Merci, monsieur le président. Bonsoir à tous les témoins.

J'aurais une question spécifique pour M. Laliberté. Vous représentez des membres de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec. La très grande majorité d'entre eux se trouvent d'ailleurs au Québec. Vous n'en avez pas parlé mais dans le budget, il y a des mesures d'aide importantes qui sont consenties à l'industrie automobile en Ontario. Elles sont d'un montant de 2,7 milliards et comprennent notamment des garanties de prêts à l'industrie automobile. Par contre, on sait qu'au Québec, l'industrie automobile est pratiquement absente, sauf en ce qui concerne quelques sous-traitants.

Mais il y a une industrie qui est en très grande difficulté, l'industrie forestière, depuis 2005. D'ailleurs, de nombreux membres de votre fédération travaillent dans des entreprises de transformation des produits de la forêt. Il y a une aide de 170 millions de dollars seulement, pour tout le Canada, pour l'industrie forestière, et le gouvernement conservateur s'entête à nous dire qu'il est impossible, en vertu de l'entente sur le bois d'oeuvre, de consentir des garanties de prêts, ce qui est faux. C'est faux, parce que le gouvernement du Québec l'a fait via Investissement Québec afin de soutenir des entreprises. Quand on constate l'ampleur de l'aide accordée à l'industrie automobile, ne trouvez-vous pas cette si grande différence « un peu beaucoup » inéquitable envers les travailleurs que vous représentez?

**M. Pierre Laliberté:** Vous avez raison de souligner le manque de diligence par rapport à cette situation. La crise forestière n'est pas une crise québécoise, c'est une crise étendue à l'ensemble du pays. Comme vous le soulignez si bien, ça fait déjà plusieurs années qu'on sonne le tocsin, et il est clair que, particulièrement au Québec, il y avait un problème d'équipement vétuste. Effectivement, des garanties de prêts auraient pu être d'un secours important. Vous avez raison. C'est une des choses qu'on a demandées, comme centrale syndicale, afin...

**M. Jean-Yves Laforest:** ... de protéger les emplois.

**M. Pierre Laliberté:** Tout à fait. On a aussi demandé, dans les cas où il n'y a pas d'autre choix que de fermer une usine de transformation, d'obtenir de l'aide pour faire les transitions.

Cela me ramène à la question du PATA. Le fait qu'on a l'impression qu'il n'y a pas de plan de match est un petit peu préoccupant. Même pour l'industrie automobile, on a un peu l'impression que tout est un petit peu flou. On le voit aussi en ce qui concerne la propriété. Dans l'industrie forestière, il ne reste presque plus de compagnies de propriété canadienne. Il en est de même en métallurgie et dans le secteur minier. On s'émeut du fait que la Bourse de Montréal déménage à Toronto, mais la Bourse de Toronto est en train de se vider de son contenu parce que les entreprises ne sont plus au Canada. Je pense qu'il y a un problème.

Je vous dirais, philosophiquement, qu'il y a eu négligence avant l'arrivée du gouvernement actuel et qu'il faudrait se poser de sérieuses questions à savoir si on veut une industrie forestière, par exemple, qui produit des biens à valeur ajoutée. Quelle sorte d'équipement voulons-nous? Comment nous comparons-nous? Quelle est notre stratégie?

Il y a un autre élément important. Notre industrie manufacturière peut-elle survivre à la parité du dollar? C'est ce qui nous attend après la reprise. On a une « pétro-devise » qui risque d'asphyxier beaucoup d'industries du Canada. Voilà de grandes questions qu'on n'aborde jamais. Si le gouvernement ne crée pas des forums pour discuter de ces choses, on se demande bien qui va le faire.

●(2120)

**M. Jean-Yves Laforest:** Comme je n'ai pas beaucoup de temps, je vais convenir avec vous que s'il y avait eu des consultations beaucoup plus importantes, considérant les éléments que vous apportez, il aurait été extrêmement intéressant qu'on puisse discuter de choses comme celles-là.

J'avais une question pour M. Poirier. Quand vous avez dit qu'il y a une occasion qui se présente dans le moment et qui ne va se représenter que dans 20 ans, je ne vous ai pas tout à fait compris.

**M. Claude Poirier:** En fait, historiquement, lorsqu'il y a une conversion de classification dans la fonction publique, on ne sent pas le besoin de refaire tout l'exercice tous les cinq ans. C'est quelque chose qu'on fait. On réévalue la valeur du travail, le poste de chaque personne et ses tâches, en fonction d'une grille d'analyse qui elle-même doit être réévaluée. On refait la grille d'analyse. Ensuite, on rédige des descriptions de travail...

**M. Jean-Yves Laforest:** Mais dans ce cas, cela veut dire que ce serait prêt à être mis en application.

**M. Claude Poirier:** On y travaille depuis à peu près sept ans. On était arrivé à la dernière étape qui devait être négociée. Le gouvernement invoque comme prétexte que la négociation ne fonctionne pas alors qu'en réalité, elle fonctionne très bien. On en a l'exemple avec nos analystes ici, à la Bibliothèque du Parlement. On vient de signer une entente de principe négociée qui n'a pas été imposée. Elle a été négociée de gré à gré, mais avec un employeur différent, la Bibliothèque du Parlement. On ne négocie pas avec le Conseil du Trésor, dans ce cas. On a un employeur qui est différent, sauf que cela a très bien fonctionné. Bien entendu, en raison du contexte économique, nos employés vont être obligés, peut-être, de plier. Je dois parler au futur parce que l'entente n'est pas encore entérinée. Les gens doivent voter, mais on leur a recommandé d'accepter l'entente. Ce sera à des taux d'augmentation très faibles.

[Traduction]

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

Nous passons maintenant à M. Wallace.

**M. Mike Wallace (Burlington, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier nos témoins qui ont bien voulu comparaître à une heure aussi tardive en ce lundi soir. Je vous en suis vraiment reconnaissant.

Je vais profiter de mes sept minutes pour vous poser quelques questions. Nous avons entendu les représentants de nombreuses délégations aujourd'hui, alors je veux m'assurer que tout est parfaitement clair.

Si vous me permettez, je vais adresser ma question à M. Olsen.

Vous êtes ici en tant que représentant d'ETCOF. Je sais que vous n'avez pas eu le temps de nous livrer la conclusion de votre exposé, mais peut-on dire que vous êtes essentiellement en faveur des changements proposés dans ce projet de loi?

**M. David Olsen:** Oui, c'est exact.

**M. Mike Wallace:** Nous avons eu droit plus tôt aujourd'hui à l'exposé de l'avocat général de l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada, M. Grenville-Wood. Il n'est pas de cet avis. Il aimerait que cela fasse partie d'un projet de loi distinct. Ses commentaires à ce sujet n'ont laissé planer aucun doute. Mais il a aussi ajouté ce qui suit, dans sa conclusion: « tout en atteignant les objectifs généraux visés par un régime intégrant l'équité salariale dans un processus de négociations collectives entre l'employeur et les différents syndicats de la fonction publique ».

À mon sens, cela signifie qu'il souhaiterait également que cela s'inscrive dans le contexte des ententes patronales-syndicales. Je vous répète son commentaire, pour m'assurer que vous avez bien entendu: « tout en atteignant les objectifs généraux visés par un régime intégrant l'équité salariale dans un processus de négociations collectives entre l'employeur et les différents syndicats de la fonction publique ». J'en conclus qu'il est d'accord pour que cela soit inclus dans l'entente.

Je sais que vous n'avez pas de copie de ces observations, mais peut-être pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez.

**M. David Olsen:** Sans connaître le contexte, je présume seulement qu'il préconise un projet de loi distinct, mais convient en principe que la question du salaire égal pour un travail de même valeur devrait être abordée à la table de négociation.

• (2125)

**M. Mike Wallace:** À la table de négociation, d'accord.

Est-ce une position que vous défendez depuis un moment déjà ou s'agit-il d'un point de vue nouveau pour votre organisation?

**M. David Olsen:** ETCOF a comparu devant le groupe de travail Bilson qui s'est penché sur cette question en 2002. Il ne fait aucun doute qu'à l'époque, ETCOF était d'avis, en s'appuyant sur le travail du professeur Weiler, que les deux processus devraient être intégrés dans tout milieu de travail syndiqué. C'est-à-dire que les questions liées à l'équité salariale pour un travail de même valeur doivent être examinées dans le cadre du processus de négociation collective.

**M. Mike Wallace:** Je vous remercie pour cette précision.

Je me tourne maintenant vers les représentants des groupes de défense des consommateurs, si je puis m'exprimer ainsi, qui n'ont pas, si je ne m'abuse, mentionné dans leur exposé conjoint certaines autres mesures prévues dans le budget. Ainsi, nous intervenons au chapitre du contrôle des cartes de crédit, essentiellement dans un souci de transparence et d'équité. Avez-vous des commentaires au sujet des mesures que nous proposons à cet égard dans notre plan d'action économique?

**M. Michael Janigan:** Je dois vous avouer que nous n'avons pas expressément étudié ces questions. Il va de soi que nous sommes favorables à l'idée de voir le gouvernement prendre des mesures en ce sens. Nous espérons bien pouvoir vous apporter éventuellement une contribution plus substantielle à ce sujet pour appuyer les interventions du gouvernement.

**M. Mike Wallace:** Cela me convient parfaitement. Je sais que ma question venait un peu de nulle part.

Pour revenir à la raison de votre présence ici ce soir, soit les changements proposés dans le plan d'action, j'aimerais savoir depuis combien de temps vos deux organisations travaillent dans ces dossiers. Est-ce relativement récent, ou bien voyez-vous finalement des mesures être prises après plusieurs années d'efforts?

**M. Michael Janigan:** Ce fut un long processus pour nos deux organisations. Je me souviens que l'une de mes premières tâches à

titre de directeur exécutif en 1992 a été d'examiner un projet concernant la décriminalisation de la publicité trompeuse et les mesures pouvant être prises en vue d'une application des règles dans les limites du droit civil. Et voilà que nous voyons l'aboutissement de ce processus 15 ans plus tard.

**Mme Anu Bose:** Option consommateurs travaille dans ce dossier depuis huit ans.

**M. Mike Wallace:** Huit ans, d'accord.

**Mme Anu Bose:** Je pourrais ajouter, monsieur Wallace, que nous tenons le mois prochain une conférence sur l'endettement des consommateurs.

**M. Mike Wallace:** Est-ce qu'elle aura lieu à Ottawa?

**Mme Anu Bose:** Non, ce sera à Montréal. Nous serions très heureux de vous y accueillir.

**M. Mike Wallace:** Eh bien, je fais partie de ces consommateurs endettés.

Combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Vous avez deux minutes.

**M. Mike Wallace:** D'accord, très bien.

Un certain nombre d'entreprises ont récemment fermé leurs portes dans ma circonscription de Burlington. Nous avons notre lot de chômeurs. Sans méchanceté, est-ce que je pourrais demander à un représentant de l'Association des juristes ou de celle des employés professionnels de m'indiquer combien de membres de son association ont été mis à pied au cours des derniers mois par le gouvernement fédéral?

**M. Claude Poirier:** Une chose est sûre: je ne crois pas qu'on puisse faire de comparaison entre le secteur privé et la fonction publique fédérale. Vous devez aussi considérer que ces gens ont des carrières pouvant durer jusqu'à 30 ans, voire 35 ans. Ils s'attendent à ce que l'employeur soit équitable envers tous les groupes.

**M. Mike Wallace:** Je suis d'accord. Vous vous attendez à un traitement équitable. Mais, d'une certaine manière, l'un des avantages qu'il y a à être fonctionnaire... Et je n'ai que de bonnes choses à dire au sujet de nos fonctionnaires. Je viens moi-même du milieu municipal. Les fonctionnaires ne ménagent pas leurs efforts. Ce sont eux qui font tout le travail. Les fonctionnaires que nous avons ici abattent un boulot considérable. Mais l'un des avantages à être fonctionnaire demeure la sécurité d'emploi qui n'existe pas nécessairement ailleurs. Seriez-vous tout au moins prêt à convenir de cela?

**M. Claude Poirier:** Oui.

**M. Mike Wallace:** Oui, monsieur?

**M. Patrick Jetté:** Je sais bien qu'il n'y a pas eu de mises à pied mais, si vous me le permettez, il faut bien avouer que notre problème deviendra le vôtre ou celui du gouvernement qui vous succédera. Vous n'aurez pas à licencier qui que ce soit, car il n'y aura plus assez d'employés pour accomplir le travail. C'est cet aspect qui est problématique. C'est tout à l'opposé d'un problème de mises à pied. Nous perdons des gens et vous n'arrivez pas à les remplacer.

• (2130)

**M. Mike Wallace:** Tout à fait.

**M. Patrick Jetté:** Vous voyez, c'est votre problème et le problème du gouvernement qui vous suivra.

**Le président:** Merci.

**M. Patrick Jetté:** Vous êtes le bienvenu.

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

Nous passons à M. Mulcair.

[Français]

**M. Thomas Mulcair:** Merci, monsieur le président.

Je vous avoue qu'il y a toujours des petites surprises quand M. Wallace parle. Dans sa récente intervention, il s'est dépassé. Ce doit être qu'il est fatigué; il oublie que cela a été dit ce matin. Il prend la présentation de Geoffrey Grenville-Wood et essaie de lui faire dire qu'il est sur la même longueur d'onde que M. Olsen.

Je me permets de lui lire deux courts extraits:

[Traduction]

Nous sommes d'avis... que cette mesure législative, en plus d'être inconstitutionnelle, crée un borbier impraticable et contraire au but recherché, dans lequel le concept d'équité salariale ne pourra émerger et se développer, mais sera voué à une mort certaine. Telle ne devrait pas être l'intention du Parlement.

Allons maintenant voir ce qu'il disait dans sa conclusion:

Pour conclure, sachez que l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada croit que la mesure législative proposée constitue une intrusion et une ingérence grossière dans les droits constitutionnels de nos membres en général et des femmes en particulier pour ce qui est de l'équité salariale.

C'est ce que nous disait M. Grenville-Wood. C'est l'essentiel de ce qu'il nous a déclaré, la moelle de son propos. Le traitement que M. Wallace essaie de faire de cette déclaration s'inscrit un peu dans la droite ligne de ses autres interventions où il fait valoir que vous ne pouvez pas être mis à pied...

[Français]

N'est-il pas exact, monsieur Jetté, comme vous l'avez mentionné, que les juristes de l'État, du gouvernement fédéral, sont actuellement moins payés que ceux de la plupart des autres provinces?

**M. Patrick Jetté:** Tout à fait. C'est exactement là le problème. Nos juristes quittent notre province pour aller dans les autres provinces. Ils traversent la rue pour gagner des milliers de dollars de plus et être payés équitablement selon la valeur de leur travail.

**M. Thomas Mulcair:** Je l'ai vécu au Québec au milieu des années 1980, quand ils ont réduit la rémunération de 20 p. 100.

**M. Patrick Jetté:** Tout à fait.

**M. Thomas Mulcair:** J'ai quitté mon emploi comme avocat dans la fonction publique à cette époque.

**M. Patrick Jetté:** Et vous avez eu une belle carrière par la suite.

**M. Thomas Mulcair:** Oui. À l'époque où j'étais ministre de l'Environnement du Québec, on avait beaucoup de mal à retenir de bons employés à Gatineau, car la rémunération de notre corps professionnel était plus élevée au gouvernement fédéral. Cela posait un énorme problème pour l'application des lois environnementales du Québec dans le secteur de Gatineau. Nous étions incapables de retenir nos employés. Il ne faut donc pas s'étonner que les conservateurs vous disent que vous êtes gâtés parce que vous ne pouvez pas être mis à la porte.

**M. Patrick Jetté:** Ils n'auront personne à mettre à la porte, si ça continue.

**M. Thomas Mulcair:** Ce soir, la chance nous sourit, monsieur Poirier. La question vous a été posée par M. McKay du Parti libéral du Canada, ce grand parti qui a jadis gouverné et qui a même le mot « liberté » dans son titre. Il nous a dit être prêt à voter en faveur d'amendements pour venir en aide à votre syndicat. C'est la même chose pour vous, monsieur Jetté.

Je vous suggère de faire comme Anu Bose et Michael Janigan, qui ont fait des suggestions précises concernant la protection des consommateurs. Faites-nous parvenir rapidement les articles que vous aimeriez voir modifier. Maintenant que je suis assuré que « Lightning » McCallum et M. McKay vont voter, comme nous, en faveur de ces changements, le problème va être réglé. J'ai bien entendu ce qu'il a dit plus tôt:

[Traduction]

Il a parlé de « mesures draconiennes » et a indiqué que « votre différend avec le gouvernement du Canada est tout à fait fondé ».

[Français]

Je peux difficilement croire que quelqu'un qui se dit libéral et prêt à se battre pour les libertés des gens puisse affirmer que vous avez « *a very legitimate dispute* » et qu'il ne vote pas en faveur des amendements que vous allez nous donner afin qu'on les propose demain, quand on fera l'étude article par article de cet important projet de loi C-10.

Je vous offre de prendre connaissance de ces modifications le plus rapidement possible. Soyez ici demain matin ou envoyez quelqu'un à votre place, ou faites-nous parvenir vos modifications immédiatement. Avec l'appui du Bloc et des libéraux, sous l'égide du téméraire « capitaine Flash », on pourra régler ça dans le temps d'un éclair, monsieur le président.

**M. Claude Poirier:** Les dispositions sont incluses dans notre mémoire, mot pour mot. Une mise en garde s'impose toutefois: elles ne font qu'ouvrir la porte à la négociation, et on a vu que celle-ci fonctionnait. Ce sera un processus équilibré entre les parties, compte tenu des circonstances économiques, mais au moins, ce sera négocié.

●(2135)

**M. Patrick Jetté:** Les dispositions sont également dans notre mémoire. Par ailleurs, le mécanisme de négociation qu'est la Commission des relations de travail dans la fonction publique sert justement à assurer que les augmentations salariales soient, entre autres, évaluées selon la capacité de payer du gouvernement. Si on pouvait négocier, ce serait bien. L'arbitrage fait suite au processus de négociation, c'est l'étape ultime. Si on pouvait aller en arbitrage, on pourrait arriver à nos fins également et exercer nos droits, qui sont protégés de façon entière, équitable et juste.

**M. Thomas Mulcair:** Exactement.

Madame Bose, pouvez-vous mettre l'article septante et quelque par écrit. J'ai vérifié, et on n'a rien. Votre présentation était des plus limpides — vous aussi, monsieur Janigan —, mais on aimerait avoir quelque chose par écrit pour faire le suivi demain.

**Mme Anu Bose:** Vous l'aurez demain matin.

**M. Thomas Mulcair:** Merci.

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

[Traduction]

C'est maintenant à M. Pacetti qui dispose de cinq minutes.

**M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.):** Merci, monsieur le président.

[Français]

Merci aux témoins de s'être libérés et d'avoir présenté leurs mémoires au comité.

J'ai une question qui s'adresse à M. Poirier. Vous avez parlé de conversion salariale et de conversion de classification. Votre association compte plusieurs groupes, soit des économistes, des traducteurs et traductrices, des interprètes, des terminologues. Je suis sûr qu'ils ne gagnent pas tous le même salaire.

Pouvez-vous nous donner un exemple en termes monétaires?

**M. Claude Poirier:** En fait, il y a plusieurs échelles salariales. Les économistes en début de carrière ne gagnent pas le même salaire que les économistes qui ont atteint le maximum de l'échelle salariale, qui peut atteindre jusqu'à 100 000 \$. Voici comment le processus fonctionne. Les parties examinent ensemble la valeur du travail.

**M. Massimo Pacetti:** Qui sont ces parties?

**M. Claude Poirier:** Il s'agit de l'employeur, qui est représenté par le Conseil du Trésor, et de l'agent négociateur. Ils analysent et vérifient ensemble si l'échelle salariale est équivalente et proportionnelle à la valeur du travail. Il peut arriver que cette échelle diminue dans certains cas et qu'elle demeure la même dans d'autres cas. Ça se produit lorsqu'on doit effectuer une conversion. Le gouvernement vient de prendre...

**M. Massimo Pacetti:** Et ça concerne 12 000 employés?

**M. Claude Poirier:** On parle d'environ 10 000 employés, qui sont pour la plupart des économistes et des sociologues.

**M. Massimo Pacetti:** En combien de catégories sont-ils répartis?

**M. Claude Poirier:** Il y a le groupe TR, qui regroupe de 1 000 à 1 100 traducteurs, terminologues et interprètes. Quant aux analystes de la Bibliothèque du Parlement, ils sont au nombre de 90.

**M. Massimo Pacetti:** Une fois que la base est déterminée, y a-t-il une échelle de rémunération qui s'applique à cette base?

**M. Claude Poirier:** Il y a présentement sept échelons différents. La convention collective en comprend huit, mais en réalité, sept sont utilisés. Pour chaque échelon, il y a des échelles de salaire. C'est ce qui doit être réévalué de manière objective, et non pas subjective.

**M. Massimo Pacetti:** Qu'est-ce que ça peut représenter, plus ou moins, en termes de pourcentage? S'agit-il d'une hausse de 5 p. 100, ou d'une baisse de 3 p. 100?

**M. Claude Poirier:** Ça peut être neutre, il se pourrait qu'il n'y ait pas d'augmentation. Il y a une part d'évaluation et une part de négociation.

[Traduction]

**M. Massimo Pacetti:** Il y a amplement de temps. Il reste 20 minutes.

Merci, monsieur Poirier.

**Le président:** Vous avez deux minutes, monsieur McCallum. Vous devrez procéder à la vitesse de l'éclair.

**L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.):** D'accord.

Je voudrais d'abord clarifier les choses auprès de M. Mulcair. Je lui rappelle ce que j'ai déclaré à au moins trois reprises aujourd'hui. Il y a de nombreuses mesures qui ne nous plaisent pas dans ce budget, mais la grande priorité demeure la crise économique et la nécessité d'investir rapidement. Je crois l'avoir répété assez souvent.

Ma question s'adresse à Mme Bose et M. Janigan.

Il semble bien que les modifications touchant la Loi sur la concurrence vous conviennent, mais ce n'est pas le cas pour bien des gens. À mon avis, la question du processus est tout au moins aussi importante. Nous voici en présence d'un ensemble extrêmement complexe de modifications à la Loi sur la concurrence que l'on nous presse d'adopter à l'intérieur de ce projet de loi d'exécution du budget de telle sorte que nous n'ayons pas le temps d'en discuter. Je pense qu'il y a une grande partie de ces mesures qui pourraient nous convenir, mais le tout est si complexe — c'est le genre de changement qu'on n'effectue qu'une fois tous les 20 ans — qu'il y a sans doute certains éléments qui auront des répercussions non souhaitées. Je ne comprends donc pas comment vous pourriez approuver le processus et qu'est-ce qui pourrait vous inciter à ne pas préférer que ces mesures s'inscrivent dans un projet de loi distinct de telle sorte qu'elles aient droit à toute l'attention qu'elles méritent. Ou peut-être allez-vous nous dire que je fais complètement fausse route?

• (2140)

**M. Michael Janigan:** Monsieur McCallum, il y a effectivement certains changements très importants, surtout en ce qui a trait aux pouvoirs conférés au Commissaire de la concurrence et au Tribunal de la concurrence. La plupart de ces mesures ont été examinées à maintes reprises au fil des ans, surtout en ce qui concerne l'imposition d'amendes administratives et la possibilité accrue pour le Commissaire à la concurrence d'opter pour des recours administratifs.

Nous considérons qu'il s'agit, non pas de modifier le fond même de la loi, mais de changer les outils à la disposition du Commissaire à la concurrence pour le rendre mieux apte à en assurer l'application. Certains se sont dit préoccupés du fait qu'on ne savait pas vraiment quel usage le commissaire allait faire de cette nouvelle trousse d'outils, mais des préoccupations du même ordre sont chose courante toutes les fois que l'on adopte une nouvelle loi. On ne peut pas nécessairement savoir comment un juge va interpréter la loi. Il est aussi difficile de dire comment un tribunal va l'administrer.

Je crois qu'il nous est possible de croire en une juste application de la Loi sur la concurrence au Canada et de faire confiance au Commissaire à la concurrence qui devrait exercer adéquatement ses attributions. J'estime donc que nous devrions lui conférer les pouvoirs nécessaires pour superviser la concurrence au sein de l'économie du XXI<sup>e</sup> siècle, plutôt que de lui imposer un fardeau qui va entraver son travail.

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

Merci, monsieur McCallum.

Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Merci, monsieur le président. Je vous souhaite la bienvenue à la dernière séance de la journée de notre comité.

Je voudrais m'adresser à M. Laliberté, qui représente la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec. Combien de personnes ou d'employés représentez-vous?

**M. Pierre Laliberté:** Nous représentons 450 000 travailleurs et travailleuses.

**M. Robert Carrier:** Je vous remercie.

Je remarque, par le nom de votre organisme, que vous considérez que les travailleurs et les travailleuses sont égaux. Si je ne m'abuse, vous ne nous avez pas parlé d'équité salariale, dont il est question dans ce projet de loi de budget. Selon ce projet, cela fera partie dorénavant des négociations. Comme M. Olsen le mentionnait un peu plus tôt, il serait favorable à ce que ce soit négocié. J'ai toujours pensé qu'un travail égal méritait un salaire égal, et que cela constituait un droit. Comment peut-on négocier un droit? Je voudrais vous entendre à ce sujet parce que vous êtes directement concerné.

**M. Pierre Laliberté:** Pour nous, il est clair que ça transcende le cadre des négociations collectives et que ça ne se négocie pas. On parle ici d'une habitude de discrimination dans l'emploi qui existe depuis des décennies. Les femmes sont devenues des personnes à part entière depuis 80 ans, aujourd'hui. Dans le marché du travail, certaines classes d'emploi ont toujours constitué des bassins d'emplois féminins ou masculins. Il y a donc des effets structurels menant à la discrimination que nous ne pouvons pas régler dans le cadre d'une négociation au sein d'un même milieu de travail. Il y a des emplois qui sont particuliers à ce milieu de travail. Il faut donc utiliser des comparatifs qui se trouvent souvent à l'extérieur, il faut faire des analyses.

Pour nous, faire une telle chose équivaut à mêler des pommes et des oranges. C'est pourquoi je profite de l'occasion, encore une fois, pour demander et implorer le gouvernement de séparer ces choses. S'il ne le fait pas, j'implore les libéraux de faire passer leurs principes avant leurs intérêts politiques et de voter contre ce budget, parce qu'il s'agit d'une question de principe et de droits fondamentaux. On comprend très mal qu'ils ne le voient pas. À notre avis, ces choses ne se négocient pas. On peut toujours débattre de la question à savoir si un programme ou un autre devrait obtenir plus de ressources, mais ce cas est très sérieux, selon nous.

Un peu plus tôt, votre collègue m'a tendu une perche. Si vous m'aviez demandé si le Québec était perdant dans le cadre de l'exercice budgétaire, je vous aurais répondu oui, absolument. La première raison est la question de la péréquation. On ne s'explique absolument pas comment il se fait que le gouvernement canadien, qui a dépensé l'équivalent de 18 milliards de dollars en baisses d'impôt, n'ait pas les moyens de payer la somme de 2 milliards de dollars qu'il avait déjà convenu de verser dans le cadre d'une entente de cinq ans, alors que toutes les provinces qui sont en dessous de la moyenne subiront des pressions fiscales très importantes. Pour nous, il y a un problème fondamental.

D'autre part, en parlant de choses qui n'ont rien à voir avec le budget, j'attire votre attention sur la centralisation des commissions des valeurs mobilières. Comme on dit en anglais, *If it ain't broke, don't fix it*. C'est présentement le cas: on a quelque chose qui fonctionne. Si le but est de transférer les activités à Toronto, c'est très bien, mais si le but est de s'assurer qu'on ait quelque chose qui fonctionne, on n'en n'a pas vraiment besoin.

• (2145)

**Le président:** Vous pouvez poser une dernière question, monsieur Carrier.

**M. Robert Carrier:** Quel jugement portez-vous sur le retour en arrière que constitue le fait d'inclure l'équité salariale dans une négociation collective plutôt que la considérer comme un droit, comme c'est le cas présentement? Comment pensez-vous qu'un gouvernement conservateur, appuyé par les libéraux, pourrait revenir en arrière par la suite? Les libéraux disent accepter beaucoup de choses parce qu'il faut adopter le budget pour assurer la relance

économique. Comment pourrait-on revenir en arrière et dire que ce qui ne constituait pas un droit l'est maintenant?

**M. Pierre Laliberté:** Je parie que nos amis conservateurs et nos amis libéraux vont voir la lumière et considérer que c'est une question de principe qui mérite...

Voilà.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Nous passons à M. Dechert. Vous avez cinq minutes.

**M. Bob Dechert (Mississauga—Erindale, PCC):** Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Olsen. Il me semble qu'une rémunération vraiment équitable peut se faire seulement lorsque toutes les parties travaillent ensemble. La démarche actuelle me semble être enracinée dans un système accusatoire qu'il est temps de changer, selon moi.

Comme beaucoup d'entre vous le savent, je comptais 25 années de service comme avocat dans le secteur privé avant d'être élu député. Je ne pratiquais pas dans le domaine du droit du travail et de l'emploi, mais j'avais beaucoup d'associés qui s'y spécialisaient. Je présume que j'ai indirectement tiré profit de leurs longues années de travail acharné pour faire valoir les droits de leurs clients.

Je me demande si vous pouvez commenter certaines affaires judiciaires portées devant les tribunaux, particulièrement leur durée ainsi que la somme d'argent investie notamment en frais d'avocat — et j'espère que mes anciens associés ne sont pas en train de nous regarder ce soir.

**M. David Olsen:** L'affaire qui m'est la plus familière est le litige qui a opposé l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC) et la Société canadienne des postes. L'AFPC a déposé en 1983 une plainte dans laquelle elle affirmait que les employés de bureau qu'elle représentait, des cols blancs, faisaient du travail de valeur égale à celui des commis des postes, des cols bleus, qui travaillaient dans les établissements postaux — et, en passant, elle ne faisait pas de distinction de genre. Il y avait donc, d'une part, un groupe à prédominance féminine composé de cols blancs et, d'autre part, un groupe sans distinction de genre réunissant 10 000 hommes et 10 000 femmes répartis dans les établissements postaux. En outre, pour que le groupe soit à prédominance masculine, on y a ajouté les facteurs, qui faisaient alors partie d'un autre syndicat.

Quoi qu'il en soit, l'affaire a débuté par une enquête qui a duré 13 ans. Elle a enfin été portée devant les tribunaux vers 1995. Le procès a duré 10 ans, puis un contrôle judiciaire a été effectué par la Cour fédérale.

Postes Canada prétendait qu'elle ne faisait pas de discrimination sur le plan salarial pour le travail de valeur égale. Le tribunal a conclu qu'après 10 ans de litige, la preuve était très incomplète, mais il a donné gain de cause au syndicat. Par contre, il n'a accordé que la moitié du montant réclamé, étant donné la qualité des éléments de preuve. La Cour fédérale, en l'espèce, a fait un contrôle judiciaire, a déterminé que la preuve n'avait pas été faite et elle a renvoyé la cause au tribunal en lui ordonnant de la rejeter.

Je suis surpris que l'on ne m'ait pas posé de questions à ce sujet, mais je vais vous rapporter les paroles du juge Kelen de la Cour fédérale quant à la longueur du processus de règlement du litige, un processus qui selon lui se prête fort mal au règlement de ce genre de différend. L'affaire est maintenant à nouveau en appel. Elle sera probablement entendue à la Cour fédérale du Canada à l'automne prochain.

Actuellement, jusqu'à ce que cette décision soit infirmée, le juge Kelen de la Cour fédérale a statué que le fondement de la plainte n'avait pas été prouvé, que la preuve était incomplète. Il a dit ceci à propos du processus:

Au cours de la première année d'audience devant le Tribunal, les éléments de preuve sur le fondement desquels la Commission avait renvoyé la plainte de l'AFPC au Tribunal ont été jugés déficients et sans valeur.

— cela s'est fait vers la fin de la première année d'audience —

À ce stade, toutes les parties et le Tribunal ont reconnu que les éléments de preuve n'étaient pas la plainte. Le Tribunal a l'obligation légale, s'il juge que la plainte à laquelle se rapporte l'instruction est non fondée, de rejeter la plainte en vertu du paragraphe 53(1) de la LCDP.

Cependant, en l'espèce, le Tribunal a permis à l'AFPC d'engager deux nouveaux experts pour recueillir de nouveaux éléments de preuve pour tenter d'étayer la plainte. La collecte d'éléments de preuve s'est ensuite déroulée sur plusieurs années, et chaque fois que les éléments de preuve ont été jugés déficients...

L'audience a alors été suspendue ou levée pour permettre à l'Alliance de corriger ou d'étoffer les éléments de preuve déficients.

Le juge ajoute:

À mon avis, le Tribunal a manqué à son obligation en vertu du paragraphe 53, et a manqué à son obligation d'accorder aux parties une audience équitable. Une audience équitable n'est pas un processus permanent. Une audience équitable est une où une partie sait ce qu'on lui reproche et a l'occasion d'y répondre dans un délai raisonnable. À ce stade, le Tribunal a l'obligation de trancher l'affaire.

Il conclut en disant que l'affaire n'a pas été prouvée devant le tribunal et il la lui renvoie en l'instruisant de la rejeter.

● (2150)

Là où je voulais en venir...

**Le président:** Monsieur Olsen, je suis désolé, mais le temps de M. Dechert est écoulé.

**M. David Olsen:** Puis-je faire une précision?

**Le président:** Je vous demanderais seulement de conclure.

**M. David Olsen:** L'affaire, qui est toujours en suspens après 25 ans, est liée à la situation passée. L'Alliance de la Fonction publique du Canada et Postes Canada ont résolu toutes les questions concernant l'équité salariale pour le travail de même valeur lors d'une négociation collective en 2002. De plus,...

● (2155)

**Le président:** Monsieur Olsen, il me faut vous interrompre. Je suis désolé.

**M. David Olsen:** Merci de votre attention.

**Le président:** Monsieur McKay, nous terminerons par vous.

**L'hon. John McKay:** Monsieur Laliberté, je veux vous poser une question à propos de l'assurance-emploi.

Vous avez fait plusieurs remarques quant à l'accès au régime; vous croyez qu'il faut l'améliorer. Le gouvernement a probablement fait le strict minimum, à savoir l'ajout de cinq semaines à la fin du régime, l'élimination du délai de carence de deux semaines, et ainsi de suite. Il s'agit là de montants considérables. Le gouvernement a également décidé de maintenir le taux de cotisation pour l'année, ce qu'il appelle un stimulant, une mesure que le directeur parlementaire du budget désapprouve, puisqu'elle ne vise pas vraiment à stimuler les dépenses, selon lui.

Cela dit, les cotisations et leur coût plus particulièrement augmenteront inévitablement l'an prochain en raison de l'afflux énorme de demandes d'assurance-emploi. Est-il préférable, selon vous, de financer le régime à partir du Trésor public ou des cotisations?

**M. Pierre Laliberté:** Nous avons toujours pensé qu'une gestion concertée du régime par les employeurs, les syndicats et le gouvernement donnerait de meilleurs résultats — qu'elle permettrait d'avoir assez d'argent pour y arriver, en d'autres mots. Un tel modèle existe déjà dans un certain nombre d'organisations au Québec, par exemple. Il fonctionne plutôt bien et contribue à dégager un consensus sur les politiques.

Dans le contexte actuel, il faudrait que les fonds proviennent du Trésor public, car la perspective de payer les prestations d'assurance-emploi à partir des cotisations tient du rêve. Vous le savez.

Pour l'instant, ce qui était censé faire partie de la nouvelle fiducie — comment dit-on en anglais...

**L'hon. John McKay:** « Agency ».

**M. Pierre Laliberté:** Voilà. Merci. Bien, ça ne tient plus.

Nous sommes déçus que les 4 milliards de dollars aient été affectés à maintenir les cotisations plutôt qu'à financer les prestations parce que le montant correspond sensiblement à ce qu'aurait coûté notre proposition, soit de donner à tous les travailleurs, quelle que soit la région où ils habitent au Canada, la possibilité d'avoir droit à 60 p. 100 de la rémunération assurable après avoir cumulé le même nombre d'heures, ce qui profiterait à tous, aux Albertains comme aux Néo-Écossais.

La prestation moyenne se chiffre actuellement à 330 \$. Il faut que les personnes qui touchent habituellement de meilleurs salaires puissent compter sur cette aide.

**L'hon. John McKay:** Il est également question d'un programme de 17 milliards de dollars. Vous conseillez au gouvernement de soustraire des recettes générales plutôt que des recettes tirées des cotisations les coûts qui augmenteront à coup sûr. Vous parlez d'une mesure temporaire... mais, dans cette enceinte, le temporaire acquiert vite la permanence. En réalité, vous dites donc que les recettes tirées des cotisations sont gelées.

**M. Pierre Laliberté:** J'essaie de dire plusieurs choses à la fois.

En fait, il n'aurait pas fallu geler le taux de cotisation et il aurait fallu bonifier le régime des prestations. Un certain nombre de groupes québécois et toutes les fédérations syndicales ont essentiellement proposé des changements pour deux ou trois ans, assortis d'un délai qui permettrait de tenir le coup pendant la crise sans engager les prochains gouvernements. Même si nous voulions que les améliorations soient permanentes, elles avaient seulement pour but de mettre le gouvernement à l'aise. L'idée n'a pas été envisagée.

● (2200)

**L'hon. John McKay:** Merci.

**Le président:** Je tiens à remercier tous les témoins pour leurs exposés et leurs réponses. Je les remercie tout particulièrement de s'être déplacés à une heure tardive avec si peu de préavis.

Je demanderais au Comité de rester ici encore quelques minutes. Je vous remercie tous pour le travail que vous avez effectué aujourd'hui, vos questions et vos échanges avec les témoins.

Vous ne serez pas surpris d'apprendre, vous qui avez assisté à la séance d'aujourd'hui, qu'il y a effectivement des amendements au texte de loi. Il faut décider de la manière de procéder à l'étude article par article. Une séance régulière est prévue pour demain matin, à 9 heures. Je propose que nous débutions l'étude à 10 heures afin d'avoir une heure supplémentaire demain matin. Je crois que plus de 40 amendements ont été déposés, et il est possible qu'il y en ait plus.

Je propose que nous entamions l'étude article par article à 10 heures. Je ne sais pas combien de temps il nous faudra pour le faire, mais je présume que nous aurons une discussion approfondie. Voilà ce que je vous propose.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Excellent!

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.**