

[Text]

of the dangerous goods regulations, a five-year delay? And what are the consequences of that kind of delay? I think that is really the essence of the point made in the submission to which Mr. Gruchy has referred. A memorandum of agreement is a long way from the actual enforcement of a National Safety Code.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, it is not often that one can get opinions from a lawyer without fee, and I just hope you will do that—give an opinion.

Just to continue on with the line Mr. Ouellet started, would it be your opinion that, given the memorandum of understanding, including cost-sharing...? The feds have to put up enough money or the provinces are not going to do it. Given all that, would it be your view that once the sunset clause takes effect, there will be no restrictions over geographic areas, routes, commodities, type of equipment, etc.? It is stated in your brief that this really is an open invitation, or at least a requirement, for the provinces to back out of and refuse to go along with the memorandum of understanding—that it is just going to fall apart, given the way the legislation reads.

**Mr. Gruchy:** The question is more of a political one than I want to tackle, but I agree with you; I do not know whether the provinces would use it as a means of backing out, but I do think that without the conditions and regulations the whole system is going to fall apart. I do not see how you can suddenly say to every licensed carrier in this province and elsewhere that from now on you can haul anywhere.

**Mr. Benjamin:** I am flabbergasted that the provincial Ministers would sign something that goes along with the implementation of this bill, and they give up authority on things such as routes, commodities, type of equipment—in other words, signing a blank cheque. The memorandum of understanding is a requirement for Bill C-19 to have any effect whatsoever. But in any case, do you think...?

**Mr. Gruchy:** Which of them are you speaking of, sir?

**Mr. Benjamin:** I guess there was the one we got, and then there was another one just a few days ago.

**Mr. Gruchy:** Are you speaking of the most recent one?

**Mr. Benjamin:** I am speaking of the two together. I take it from your submission, and correct me if I am reading it wrong, that the co-operation and the participation of the provinces is in serious doubt, if nothing else, unless the legislation is substantially changed in terms of the licensing, the lack of restrictions and so forth.

**Mr. Gruchy:** I think that, as a practical matter, the thrust of your question is probably correct. It is more of a political question than I want to get into. I do not know

[Translation]

comme ce fut le cas pour le transport des marchandises dangereuses, cinq ans? Et quelles seront les conséquences de ce retard? Voilà, à mon sens, l'aspect fondamental du mémoire dont a parlé M. Gruchy. Il y a loin entre un protocole d'entente sur un code national de la sécurité et l'application réelle de ce dernier.

**Le président:** Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Il est rare, messieurs, qu'on puisse obtenir l'avis d'un avocat sans lui verser des honoraires, mais j'ai précisément l'intention de vous demander votre avis sur cette question.

Pour poursuivre dans la ligne de pensée de M. Ouellet, estimez-vous que, lorsque le protocole d'entente, y compris les mécanismes de partage des coûts, auront...? Il faudra que le gouvernement fédéral y mette suffisamment d'argent, sinon les provinces ne suivront pas le mouvement. Cela dit, croyez-vous que, lorsque la disposition de temporisation prendra effet, il n'y aura aucune restriction au niveau des zones géographiques, des trajets, des produits, du type d'équipement, et cetera? Vous dites, dans votre mémoire, que cela revient quasiment à inviter les provinces à ne pas entrer dans le jeu, c'est-à-dire à ne pas devenir parties au protocole d'entente, ce qui signifie que ce dernier n'aura tout simplement aucun effet pratique.

**M. Gruchy:** Il s'agit là plus d'un problème politique que pratique. Je suis cependant d'accord avec vous. Je ne sais si les provinces s'en serviront pour faire marche arrière, mais je crois que tout le système va s'effondrer s'il n'y a pas de conditions et de règlements. Je ne vois pas comment on pourra soudainement dire à chaque transporteur agréé de la province et d'ailleurs qu'à partir d'un certain moment il pourra faire du transport n'importe où.

**M. Benjamin:** Je n'arrive pas à croire que les ministres provinciaux puissent signer quelque chose qui aille dans le sens de ce projet de loi, mais en abandonnant en même temps leurs pouvoirs sur des choses telles que les trajets, les produits, le matériel, etc. Cela revient en fait à signer un chèque en blanc. Le protocole d'entente libère complètement le terrain pour le projet de loi C-19. Quoiqu'il en soit...

**M. Gruchy:** Duquel parlez-vous?

**M. Benjamin:** Nous en avons eu un il y a quelque temps, mais il y en a eu un autre il y a quelques jours.

**M. Gruchy:** Voulez-vous parler du dernier?

**M. Benjamin:** En fait, je parle des deux. Si j'interprète bien vos déclarations, vous dites qu'il est fortement douteux que les provinces collaborent et participent au processus, à moins que des modifications profondes ne soient apportées à la loi au niveau de l'octroi des permis, du manque de restrictions, etc.

**M. Gruchy:** Sur le plan pratique, vous avez probablement raison. Cependant, cela relève essentiellement de la politique, et je ne tiens pas à