



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 053 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le lundi 28 mai 2007**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**

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

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

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

Le lundi 28 mai 2007

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** La séance est ouverte.

Bonjour tout le monde et bienvenue à cette 53<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006, nous sommes réunis ici pour étudier le projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

Nous retrouverons encore une fois parmi nous les représentants du ministère des Transports, en l'occurrence M. Franz Reinhardt, Mme Susan Stanfield et M. Merlin Preuss, ainsi que Christopher Shelley qui —

**Lieutenant-colonel Jacques Laplante (directeur, Sécurité des vols 2, ministère de la Défense nationale):** Excusez-moi, monsieur, mais je remplace le colonel Shelley qui a été appelé à l'extérieur dans le cadre de ses fonctions.

**Le président:** Très bien, je vous remercie.

Nous recevons également cet après-midi M. Alex Weatherston.

Avant de commencer, je vais donner la parole à M. Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe (Eglington—Lawrence, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis ravi d'être de retour ici après une semaine d'absence. Avant de passer aux travaux du comité, je voudrais en remercier tous les membres pour leur marque de sympathie et les condoléances qu'ils m'ont adressées la semaine dernière. Je leur en suis très reconnaissant. J'imagine que cela atteste bien du fait qu'où qu'on aille, l'esprit de civilité est présent.

Au travail maintenant, monsieur le président.

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

(Article 2)

**Le président:** Lorsque nous avons arrêté nos travaux la dernière fois, nous avons en délibération l'amendement BQ-6, une motion de M. Laframboise qui se trouve à la page 10. Nous en avons déjà délibéré, mais peut-être y a-t-il encore d'autres observations à ce sujet.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Évidemment, vous avez compris que j'allais maintenir l'amendement qui a été déposé, soit le BQ-6. D'abord, je pense que les dispositions du Code canadien du travail priment sur cette loi. Même le parti libéral a présenté un amendement en ce sens. En ce qui concerne les lois qu'ajoute l'amendement BQ-6, il s'agit de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur le

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Je pourrais présenter quelques arguments supplémentaires pour faire valoir le maintien de cette condition dans l'amendement. Il serait important, entre autres pour des questions d'accès à l'information, que le projet de loi C-6 n'entre pas en contradiction avec la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Il est en effet important pour nous, en tant que législateurs, de démontrer à Transports Canada et à tous les intervenants, en vertu du projet de loi C-6, que la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports prime sur le projet de loi C-6, entre autres en termes d'accès à l'information. Certaines dispositions du projet de loi C-6 limitent l'accès à l'information.

Pour nous, il est très important que l'accès à l'information soit toujours autorisé au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport. Malgré certains commentaires qui ont été émis, on sait que le projet de loi C-6 peut limiter certains pouvoirs de la loi, entre autres en matière d'accès à l'information.

Par ailleurs, même si on stipule dans la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992 que l'autorité de ladite loi est exclusive, il est important qu'on la maintienne. En effet, Transports Canada a publié en février 2006 un énoncé de politique qui limitait, entre autres, une partie de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Il est important qu'à Transports Canada, on comprenne que la Loi sur le transport des marchandises dangereuses prime toujours sur le projet de loi C-6. Le transport des marchandises dangereuses est une activité qui doit être réglementée. C'est pourquoi le Parlement a décidé d'adopter une loi à cet effet en 1992.

C'est ce que j'avais à ajouter à ma présentation, monsieur le président. Je maintiens l'amendement qui a été déposé, soit le BQ-6.

• (1535)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

[Français]

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

J'abonde dans le même sens que M. Laframboise. On parle seulement des cas où il y a un conflit entre le projet de loi C-6 et les trois lois qui existent déjà. Alors, en cas de conflit seulement, ces autres lois auront préséance. Je ne vois pas dans quelle mesure les gens pourraient s'opposer à cela. C'est du simple bon sens que le Code canadien du travail, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports aient préséance si elles entrent en conflit avec le projet de loi C-6. Je pense que c'est sensé, et pour cette raison, j'appuie l'amendement de M. Laframboise.

[Traduction]

**Le président:** Pour la gouverne du comité, il est bien entendu que lorsque nous parlons du BQ-6, il s'agit également de l'amendement NDP-3 qui est identique. Il figure donc sur le même...

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Je l'avais effectivement remarqué, monsieur le président.

Je préfère de loin le texte de l'amendement LIB-2, qui est manifestement très semblable, si ce n'est évidemment qu'il ne parle pas des deux autres lois.

Je me demande si les représentants des ministères de la Justice et des Transports auraient quelque chose à dire à ce sujet. Après avoir entendu les interventions de M. Laframboise et de M. Julian, pensez-vous que ces amendements auraient des répercussions sérieuses sur le plan juridique?

**Le président:** Monsieur Reinhardt.

**M. Franz Reinhardt (directeur, Services règlementaires, Aviation civile, ministère des Transports):** En fait, pour commencer, lorsque M. Laframboise parle d'« accès à l'information », j'interprète cela comme s'entendant de l'accès accordé aux enquêteurs du BST, le Bureau de la sécurité des transports, afin de leur permettre de réunir des preuves.

Vous ne parlez pas ici d'accès à l'information au sens de la Loi sur l'accès à l'information.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Non, c'est cela. Je veux qu'il soit clair que le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports ait toutes les informations nécessaires et qu'il puisse obtenir tout ce qui est disponible pour mener son enquête.

**M. Franz Reinhardt:** J'ai écouté votre argumentation et, bien entendu, on reconnaît que ces législations ont priorité sur la Loi sur l'aéronautique, il n'y a pas de problème.

Cependant, comme je le disais l'autre jour, l'article 14 de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est bien clair quant à la priorité accordée au bureau sur toute autre enquête qui pourrait avoir lieu.

De même, le paragraphe 4.2(2) du projet de loi C-6 stipule, et je cite:

Les enquêtes auxquelles peut procéder le ministre des Transports en vertu de l'alinéa (1)n) n'ont pas pour objet de dégager les causes et les facteurs d'un accident ou d'un incident aériens.

C'est pour permettre au Bureau de la sécurité des transports du Canada d'avoir priorité. Dans leur loi également, leurs enquêteurs ont tous pouvoirs. Je pense qu'à l'heure actuelle, la situation est telle que ces lois ont déjà la priorité. Le ministère de la Justice me dit qu'on ne veut pas créer de précédent et faire des renvois dans certaines mesures législatives afin de donner priorité à d'autres quand c'est déjà clair, dans ces autres lois, qu'elles ont la priorité.

C'est le seul point que je veux faire valoir.

•(1540)

**M. Mario Laframboise:** Sauf qu'en ce qui touche l'accès à l'information, quand on ajoute dans des lois subséquentes à ces lois qui, selon ce que vous dites, ont préséance, il ne faut pas qu'il y ait de confusion par rapport à l'information disponible pour les enquêteurs du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la

sécurité des transports. Il y a là comme une petite zone grise, Or, il est important pour moi qu'il n'y en ait pas.

**M. Franz Reinhardt:** Si je peux me permettre d'intervenir encore, j'aimerais qu'on fasse la différence entre la preuve disponible et l'accès à l'information. Je pense qu'en général, au gouvernement, lorsqu'on parle d'accès à l'information, on se réfère à la Loi sur l'accès à l'information.

De votre côté, vous voulez vous assurer que les enquêteurs du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports aient accès à toute preuve ou toute information nécessaire pour effectuer leurs enquêtes.

**M. Mario Laframboise:** Tout à fait.

**M. Franz Reinhardt:** C'est clair dans leur loi. L'article 19 de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports leur donne tous les pouvoirs. Ils ont même le pouvoir d'émettre des *subpoena*, etc.

**M. Mario Laframboise:** Sauf que...

**M. Franz Reinhardt:** Je peux vous lire l'article rapidement:

Sous réserve du paragraphe (2), l'enquêteur peut perquisitionner en tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire à la présence de tout objet ayant rapport à une enquête sur un accident de transport et y saisir un tel objet.

Plus loin, on dit que l'enquêteur peut même demander que des personnes se soumettent à un examen médical.

Alors, selon cette loi, ils ont tous pouvoirs, monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** Sauf que mes conseillers me disent que les nouvelles clauses de confidentialité contenues dans le projet de loi C-6 pourraient restreindre ces deux pouvoirs, dont celui mentionné à l'article 19. L'alinéa 19(9)a) et les paragraphes (10) et (15.1) établissent les informations devant être produites dans le cadre d'une enquête. Les nouvelles clauses de confidentialité du projet de loi C-6 pourraient donc restreindre ces deux pouvoirs. Or, il est clair pour moi qu'il ne doit y avoir aucune restriction par rapport à la loi.

**M. Franz Reinhardt:** Sans vouloir vous offenser, nous avons revu ces dispositions et nous sommes d'avis qu'elles n'empêchent pas le Bureau de la sécurité des transports du Canada d'obtenir l'information.

**M. Mario Laframboise:** Ainsi, quand mes conseillers me disent que cela pourrait arriver, je souhaiterais — encore une fois, trop fort ne casse pas — que vous incluiez la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, afin que ce soit clair pour tout le monde.

Vous aurez compris que c'est toujours dans le but de l'enquête. Nous avons le même objectif. Mon problème est que je ne veux pas qu'un conflit juridique fasse qu'un jour le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports nous demande pourquoi nous avons adopté une loi qui le restreint dans ses enquêtes. Je ne veux pas que cela se produise.

**M. Franz Reinhardt:** J'aimerais ajouter quelque chose pour aider à la compréhension du sujet. Vous dites que certaines informations sont protégées dans la Loi sur l'aéronautique, mais partout où elles sont protégées, on dit que c'est sauf s'il y a une demande de la cour d'obtenir l'information. Dans un tel cas, cela s'avère toujours possible. C'est pour cela que je vous dit qu'il y a une protection.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.):** Merci, monsieur le président.

En ce qui a trait à la dernière partie de la discussion et à l'accès à l'information, mon collègue M. Laframboise aura peut-être une réponse lorsqu'on arrivera à l'article 43 et à l'amendement LIB-8 proposé. S'il est accepté, cet amendement changerait la portée des exceptions demandées par le gouvernement dans le projet de loi C-6.

Pour revenir aux amendements BQ-6, LIB-2 ou NDP-3, j'ai une question qui va un peu dans l'autre sens et je l'adresse à nos attachés de recherche et au conseiller juridique. Elle porte sur les gens du ministère ou même aux gens qui proposent l'amendement qui fait référence à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Les gens qui ont rédigé ces amendements pour mes collègues sont-ils au courant de tous les articles contenus dans ces deux lois et de la réglementation qui en découle? Sont-ils satisfaits de ces lois? C'est un devoir que je n'ai pas fait, monsieur le président. Les chercheurs sont-ils en mesure de nous dire s'il pourrait y avoir des embûches imprévues que nous devrions connaître dans la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses ou dans la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports? On ajoute ici deux références à des lois que je n'ai pas lues, et je ne connais certainement pas toute la réglementation en vigueur qui en découle.

Alors, j'aimerais savoir si des embûches ou des conflits imprévus pourraient découler de cela.

• (1545)

[Traduction]

**M. John Christopher (attaché de recherche auprès du comité):** Je pense que l'avocate du ministère de la Justice pourrait nous le dire.

[Français]

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je m'attends à connaître la réponse du gouvernement. Ce n'est pas cette réponse que je cherche. Je voudrais connaître la réponse de nos attachés de recherche ou du conseiller juridique.

Voulez-vous du temps pour étudier cette question?

[Traduction]

**M. John Christopher:** Il nous faut un peu plus de temps pour cela.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Puis-je donc proposer, monsieur le président, de surseoir à cela jusqu'à la prochaine réunion? Lorsque nous aurons la réponse, nous pourrions à ce moment-là rapidement régler le sort de cet amendement. Soit que nous adoptions le BQ-6 ou le NDP-3, soit que nous décidions plutôt de nous pencher sur le LIB-2, ou encore de ne tenir compte ni des uns, ni de l'autre.

**Le président:** Il faudrait pour cela que le comité y consente, il s'agirait donc de surseoir à l'examen de ces amendements jusqu'à ce que nous ayons reçu l'avis juridique demandé par M. Bélanger.

Je vais maintenant demander à M. Laframboise ce qu'il en pense.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Cela ne me pose pas de difficulté, en autant qu'on fasse le tour de la question. Mes conseillers me disent que selon le projet de loi C-6, certaines informations entre les mains du ministre ne peuvent être dévoilées qu'avec l'accord de ce dernier. C'est pourquoi, dans le cadre de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, le bureau ne pourrait obtenir certaines informations si le ministre refusait de les divulguer.

Vous dites que le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports peut avoir toutes les informations, alors que selon le projet de loi C-6, le ministre peut protéger les informations. Or, je ne veux pas que le ministre protège les informations dans le cadre d'une enquête. C'est le genre de situation où je me pose des questions, un peu comme M. Bélanger. Qui dit vrai?

De même, le ministère a émis une directive le 2 février 2006 pour limiter la Loi sur le transport des matières dangereuses. Il faudrait que le ministère s'ouvre et que nos chercheurs puissent mettre la main sur tous ces documents, afin que je puisse prendre une décision éclairée.

Monsieur le président, la demande de M. Bélanger ne me pose pas de problème, en autant que nos chercheurs aient tout le temps nécessaire pour faire l'analyse.

[Traduction]

**Le président:** Le comité est-il donc disposé à surseoir à l'examen de l'article 2 jusqu'à ce que nous ayons reçu cette information, puis d'en reprendre l'étude à ce moment-là?

**Des voix:** D'accord.

(L'article 2 est réservé.)

(L'article 3 est adopté.)

(Article 4)

**Le président:** Nous avons l'amendement BQ-7 à la page 13.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** L'amendement dit ceci:

4. (1) Le passage de l'article 4.2 de la même loi précédant l'alinéa d) est remplacé par ce qui suit:

4.2 (1) Le ministre veille à ce que les activités aéronautiques soient gérées en tout temps selon les plus hautes normes de sécurité établies par les organisations internationales, notamment l'Organisation de l'aviation civile internationale. A cet égard, il peut, par règlement :

Évidemment, vous comprendrez que le but est de s'assurer que le gouvernement va s'engager à respecter les normes internationales établies, dont celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

• (1550)

[Traduction]

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

Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, j'ai abordé la chose un peu différemment dans l'amendement NDP-3. On parle vraiment des plus hautes normes de sécurité possibles.

Je pense que notre intention et celle de M. Laframboise sont les mêmes. L'objectif de tout le monde autour de la table est vraiment que le système aérien soit le plus sécuritaire au monde. Si on parle des plus hautes normes de sécurité adoptées ou non sur le plan international, je pense que ça donne vraiment l'orientation que veulent les Canadiens et les Canadiennes. C'est pourquoi je trouve ce changement un peu embêtant.

Je suis prêt à accepter l'amendement de M. Laframboise, mais je voudrais qu'on aille un peu plus loin. Je pense en effet que les gens du comité veulent qu'il s'agisse des plus hautes normes de sécurité possibles.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** En fait, si je regarde les deux amendements, et même si je respecte la position de M. Laframboise, j'étais tout à fait convaincu, jusqu'à ce que M. Julian nous présente son argument, que son amendement était le meilleur, le NDP-3.1.

Votre argumentation m'a convaincu, monsieur Julian, acceptez mes excuses. J'étais convaincu du contraire jusqu'à ce que je vous entende.

Pourrions-nous savoir ce qu'en pense le ministère?

**Le président:** M. Reinhardt ou quelqu'un d'autre?

**M. Franz Reinhardt:** Eh bien, il s'agit ici de l'article 4.2 qui traite des obligations du ministre, et en acceptant cet amendement, nous transformons en quelque sorte ces obligations en un pouvoir de réglementation, ce qui risque de poser problème.

Si vous retournez à l'article proposé 3.1, sur l'objet de la loi, on peut voir qu'on y parle déjà des obligations internationales. Et si vous revenez au pouvoir de réglementation dont parle le projet d'alinéa 4.9w), il est tout à fait évident que le règlement doit être conforme à ce qu'exige l'OACI.

Par conséquent, je ne suis pas certain que cet amendement soit nécessaire.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je pense qu'il s'agit plutôt de l'alinéa 4.9z) du projet de loi.

**M. Franz Reinhardt:** Dans cette version-ci, en effet.

**Le président:** Y a-t-il autre chose?

Monsieur Preuss.

**M. Merlin Preuss (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports):** J'aurais simplement un commentaire au sujet du libellé.

Dès lors qu'on oblige le ministre à respecter des normes internationales, il faut bien savoir qu'on risque, du même tenant, d'aller à l'encontre de l'objectif. De manière générale en effet, les normes de l'OACI sont inférieures aux normes canadiennes.

**Le président:** Madame Stanfield, dans la même veine?

**Mme Susan Stanfield (chef, Règlements sur la sûreté de l'aviation, ministère des Transports):** C'est essentiellement ce que j'allais moi-même dire.

Par ailleurs, avec le libellé actuel, on risque d'empêcher le ministre d'établir des normes plus rigoureuses que celles de l'OACI. Il n'y a donc pas que le fait que l'OACI fixe une norme moins rigoureuse ou une norme minimum, on risque d'empêcher le ministre d'exiger quoi que ce soit de plus rigoureux que cela.

En plus, il faut savoir comment fonctionne l'OACI. En effet, il arrive que cette organisation fixe des normes qui ne sont ni réalistes, ni acceptables dans le contexte canadien. Le Canada fixe ses propres règles, des règles qui, croit-il, permettent d'arriver à un niveau équivalent ou de régler le problème en l'instance, auquel cas il soumet cette divergence à l'OACI.

Je pense donc que si le pouvoir discrétionnaire du ministre est ainsi entravé, cela risque de poser problème et de battre en brèche l'objectif que vous souhaitez atteindre.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** C'est précisément la raison pour laquelle j'étais tellement convaincu du bien-fondé de l'amendement NDP-3.1. Effectivement, si on veut faire mention d'un organisme international quelconque, pour moi il faudrait qu'il s'agisse d'une norme minimum.

Et comment donc pourrions-nous faire cela, madame Stanfield? Auriez-vous objection à ce que nous présentions les normes internationales les plus élevées comme un minimum?

• (1555)

**Mme Susan Stanfield:** Effectivement, si on dit que cela équivaut aux normes minimum qui sont fixées, ou les dépasse. Le seul autre problème pour moi surviendrait si, dans un cas d'espèce, le respect de la norme en question ne conviendrait pas au contexte canadien. À ce moment-là, le ministre aurait les mains liées, la loi ne lui donnerait aucune possibilité qui lui permettrait de dire que la norme en question ne convient pas vraiment et qu'il faut procéder d'une autre façon. Voilà le problème que j'entrevois avec le libellé de ce texte, en l'occurrence que le ministre n'aurait pas d'autre choix que de se conformer à la norme.

Je parle ici de l'amendement BQ-7.

**Le président:** C'est cela.

Monsieur Bell.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** Ce que je voulais faire valoir — la différence entre atteindre et dépasser — a déjà été signalée.

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Le fait de se soumettre aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, par exemple, ne nous empêche pas d'appliquer des normes plus strictes.

Madame Stanfield, vous dites qu'on pourrait décider de ne pas respecter les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et ça me cause problème. Le gouvernement nous dit qu'il les respecte. Pouvez-vous me donner des exemples de cas où ces normes ne seraient pas respectées?

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Preuss.

**M. Merlin Preuss:** Vous vous souviendrez peut-être de l'exemple qui était sans doute le plus éloquent qui ait été versé au compte rendu, ce que disait le commandant de bord Maurino de l'OACI. Il avait donné l'exemple du programme du Plan de qualification de navigabilité. Il s'agit d'un programme qui permet d'assurer la mise à niveau et le maintien des compétences des pilotes, un programme qui n'est pas conforme à ce qu'exige l'OACI; il s'agit d'une exigence de la FAA. Nous avons chez nous à peu près la même chose, mais c'est une procédure intermédiaire. Il est certain que si on veut une norme de maintien des compétences plus élevée que ce qu'exige l'OACI dans ses normes à elle, on ne pourrait pas le faire au sens strict de ce qui est proposé dans cet amendement.

C'est donc un exemple patent — qui a été clairement exposé ici lors de la comparution du représentant de l'OACI — de ce dont Susan Stanfield vient de parler.

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je vous remercie.

Peut-être M. Reinhardt a-t-il mis le doigt sur le problème lorsqu'il a dit que nous risquons une ingérence dans la réglementation, voire dans le processus de réglementation lui-même, par notre souci de précision extrême.

Je voudrais poser cette question-ci à la conseillère juridique du ministère. Selon mon interprétation, c'est le ministre qui va assumer la responsabilité de toute loi adoptée au Canada, mais non pas des lois adoptées à l'étranger. Peu importe ce que contient la norme prescrite par la loi, c'est le ministre qui est responsable. Si le ministre fixe des normes plus rigoureuses que les normes nord-américaines ou étrangères, à ce moment-là c'est lui qui est responsable de la bonne exécution de la norme prescrite en vertu de la loi.

Jusqu'à présent, ai-je raison?

**Mme Susan Stanfield:** Oui.

**L'hon. Joseph Volpe:** Par conséquent, ne lui donnons-nous pas une porte de sortie en disant ce genre de choses, que ce serait la norme la plus élevée prescrite par une autre administration?

**Mme Susan Stanfield:** Je ne suis pas certaine que j'appellerai cela une porte de sortie, mais il n'empêche que cela risquerait de ne pas permettre au ministre d'arriver à l'objectif qu'il souhaite.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'imagine que l'on rejoint ici ce qu'exprimait il y a quelques instants mon collègue M. Bélanger au sujet d'un autre amendement, en l'occurrence que je ne connais pas en détail les autres normes. Je ne peux que demander des comptes au ministre pour la bonne exécution des normes que je connais, que je vais connaître, et dont la législation canadienne donne une codification. Je me demandais donc si je n'astreins pas le ministère à une norme qui échappe en fait à notre compétence de parlementaires puisque ce n'est pas nous qui l'imposons directement. Qu'on le veuille ou non, nous disons d'accord, nous voulons la norme fixée par l'OACI, nous voulons la norme chinoise ou la norme suisse, peu importe, mais sans savoir de quoi il s'agit, à moins bien sûr de dire « prière de consulter l'annexe ».

**Mme Susan Stanfield:** Effectivement, et c'est également ce qui me préoccupe ici. Il y a une incertitude, comme c'était le cas pour d'autres amendements, dès lors qu'on dit quelque chose en termes généraux et qu'on engage ainsi le ministre sans vraiment savoir quelles seraient les conséquences.

• (1600)

**L'hon. Joseph Volpe:** Je me trouve donc dans la même situation que M. Jean. J'ai fini par me convaincre de ne pas donner mon appui

à deux amendements grâce à cette simple question: cet amendement est-il nécessaire? Avons-nous vraiment besoin de l'amendement NDP-3.1?

**Mme Susan Stanfield:** Je soutiendrais que non, parce qu'il y a déjà une obligation... Nous sommes partie à la convention, nous avons donc déjà pris cet engagement au plan international en disant que nous allons nous conformer au mieux de nos possibilités aux normes fixées par l'OACI et, au cas contraire, nous sommes tenus d'informer le reste du monde du fait que ces normes, nous ne les respectons pas. C'est donc déjà un engagement que nous avons pris au plan international.

J'ignore s'il est vraiment nécessaire de mettre cela ici, et par ailleurs le libellé même de cet amendement me préoccupe un peu, en ce sens qu'il pourrait avoir d'autres effets que le comité n'avait pas prévus. En particulier, lorsqu'on met à la fin « par règlement » cela pose problème. Je ne pense pas que cela aide vraiment le ministre à faire ce qu'il doit faire aux termes de l'article 4.2.

**L'hon. Joseph Volpe:** Du point de vue des membres du comité qui ont une formation juridique, est-ce que cela ne met pas le ministre dans un contexte tel qu'il peut maintenant invoquer une disposition qui l'excuse étant donné qu'elle ne peut pas être exécutoire selon la loi canadienne?

**Mme Susan Stanfield:** Il faudrait que j'y réfléchisse, mais je dirais que la présence de l'expression « par règlement » dans cette disposition, qu'on trouve à la toute fin de celle-ci, pourrait prêter à confusion lorsqu'on lit ceci par rapport au reste de la disposition en question, étant donné que l'article 4.2 est une énumération des responsabilités. C'est une sorte de liste de haut niveau des responsabilités et pouvoirs du ministre afin qu'il puisse administrer la Loi sur l'aéronautique, conclure des ententes et tout ce qui s'ensuit. Toutes ces responsabilités ne peuvent pas nécessairement être assumées par le biais d'un texte réglementaire, et par ailleurs, ce n'est pas non plus nécessairement ainsi qu'on voudrait procéder. Certaines des ces responsabilités... si tout devait être fait par voie de réglementation, il deviendrait très difficile de négocier des accords et des ententes.

Je ne sais pas au juste ce qu'on voulait obtenir en mettant, à la fin de cette disposition, l'expression « par règlement », mais je ne pense pas que cela puisse effectivement servir à obtenir le résultat souhaité.

Le seul autre problème pour moi est le libellé proprement dit de cet amendement. En effet, je pense qu'il représente une entrave pour le ministre puisqu'il dit ceci:

veille à ce que les activités aéronautiques soient gérées en tout temps selon

Ce texte appose vraiment une obligation au ministre et l'empêche de faire quoi que ce soit d'autre, de sorte que c'est là quelque chose qui est très difficile à mettre en oeuvre.

[Français]

**Le président:** Monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** Les gens du ministère vont même contester l'amendement NPD-3 parce qu'ils ne veulent pas entendre parler de respect des plus hautes normes de sécurité.

Je ne suis pas de l'avis de M. Preuss. Loin de lier les mains du gouvernement, l'amendement que nous déposons oblige à respecter les plus hautes normes de sécurité établies par les organisations internationales. On ne parle pas de pays mais d'organisations. Nous sommes membres de plusieurs organisations internationales; c'est donc dire que nous nous engageons d'une façon ou d'une autre à respecter les plus hautes normes. Ça ne nous empêche pas d'appliquer des normes supérieures à celles qui existent.

Pour moi, il est important que nous nous engagions à respecter les plus hautes normes de sécurité. Mon amendement a l'avantage d'encadrer celles-ci à l'intérieur des normes établies par les organisations internationales dont nous sommes membres. Il ne s'agit pas de mettre de côté les normes que le Canada a adoptées. Au contraire, nous pouvons adopter nos propres normes tout en respectant les normes internationales. Les explications du ministère me causent des difficultés, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, j'ai écouté attentivement et je me rallie plus ou moins aux arguments contre l'amendement BQ-7 dans la mesure où la confusion qu'il risque de créer en introduisant dans la loi un renvoi à l'Organisation de l'aviation civile internationale puisque, si cette dernière a des normes moins élevées, etc. Je suis donc prêt à voter contre l'amendement BQ-7, ce qui nous amènerait donc à l'amendement NDP-3.1.

J'ai également entendu d'une oreille assez favorable les arguments de la représentante du ministère de la Justice, au sujet de la dernière phrase où on dit « il peut, par règlement » — et peut-être le ministre peut-il également le faire « par décret », « par décision du Conseil privé », « par accord », etc., de sorte que peut-être il y a d'autres interventions que celles faites par « règlement » pour que les activités aéronautiques soient gérées en tout temps selon les plus hautes normes de sécurité.

Cela me convient parfaitement, et c'est précisément là où je ne suis plus l'argument de la représentante du ministère de la Justice. Pour ma part, je crois assez normal que la loi dise quelque chose comme « Le ministre veille à ce que les... soient gérées en tout temps selon les plus hautes normes de sécurité ». Cela ne me dérange pas du tout, et il faudrait que la loi le dise. Le problème, je commence à m'en rendre compte, se trouve dans la dernière partie de la phrase, et j'aimerais bien trouver une façon de dire les choses autrement. Peut-être faudrait-il proposer quelque chose ici.

D'après les arguments et les discussions que j'ai entendus, voilà donc où je me situe. Peut-être pourrions-nous nous débarrasser du BQ-7 pour passer plutôt au NDP-3.1. En fait, j'essaie de faire avancer un peu les choses.

●(1605)

**Le président:** Merci beaucoup de votre concours.

(L'amendement est rejeté.)

**Le président:** L'amendement NDP-3.1, monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, en ce qui concerne tout ce qui a été dit, il n'est pas anormal, lorsqu'on parle de l'objet de la loi, qu'on donne cette assurance, à savoir qu'une responsabilité incombe au ministre. On dit aussi que celui-ci peut ensuite prendre une série de mesures.

Je comprends le commentaire de M. Bélanger, à savoir que les mots « par règlement » sont peut-être trop restrictifs. Il est possible de changer cet amendement de façon à ce qu'il ne soit pas trop contraignant. Comme l'a dit plus tôt M. Laframboise dans le cadre d'un amendement semblable à celui-ci, il est important de préciser exactement nos intentions dans l'objet de la loi. Je suis persuadé que si on les consultait à ce sujet, la plupart des gens du pays seraient d'accord pour dire qu'il est très important de le faire.

[Traduction]

**Le président:** Y a-t-il des observations? Le ministère a-t-il quelque chose à dire à ce sujet?

Madame Stanfield.

**Mme Susan Stanfield:** Quand on lit l'article 4.2 actuel, on voit que tous les alinéas commencent par un verbe. Voilà donc un élément du problème qui se pose lorsqu'on met tout à la fin l'expression « par règlement ». On a déjà au début tous ces verbes qui nous disent comment le ministre va procéder dans certains cas — opérer, enquêter, entreprendre, promouvoir. C'est donc au sens strict du terme un problème de libellé qui se pose dès qu'on introduit tout à la fin l'expression « par règlement ». Par ailleurs, en vertu de la loi, les pouvoirs de réglementation relatifs à la sécurité se trouvent à l'article 4.9, et vous constaterez d'ailleurs que cet article donne ces pouvoirs au gouverneur en conseil. Cela a pour effet que, lorsque le ministre veut proposer un règlement, il doit passer par le Conseil du Trésor avant d'obtenir le feu vert. Il s'agit d'un pouvoir de réglementation qui se situe à un niveau plus élevé que celui qui est directement conféré au ministre. On voudrait peut-être y songer si vous voulez également que le Parlement puisse être saisi de ce genre de choses. C'est l'un des problèmes que pose la présence à la toute fin de l'expression « par règlement ».

**Le président:** Monsieur Bélanger.

[Français]

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, j'aimerais proposer un sous-amendement à l'amendement NPD-3.1. Il s'agit de retirer les mots « par règlement », qui se trouvent à la fin, et de retirer les mots correspondants en anglais.

[Traduction]

**Le président:** M. Bélanger nous a donc proposé un sous-amendement qui supprimerait les deux derniers mots.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je ne suis pas sûr que cela soit logique. Ça ne l'est pas à mes yeux, mais je suis peut-être dans l'erreur. Par rapport à cette obligation, vous affirmez donc que le ministre peut...?

**L'hon. Mauril Bélanger:** Construire, entretenir et exploiter des aéroports, assurer la responsabilité et la gestion des aéronefs et prévoir et mettre en oeuvre tous autres services et installations liés à l'aéronautique.

**M. Brian Jean:** Excellent. Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Cela lui donne donc le choix de la manière de son intervention tout en précisant qu'il a l'obligation de le faire.

**L'hon. Mauril Bélanger:** C'est exact.

**Le président:** Des observations?

●(1610)

**L'hon. Mauril Bélanger:** Il faudrait que j'examine l'ensemble de l'article 4 pour vérifier que tout y est. C'est pour cela que nous pouvons compter sur des juristes; qui nous diront ce genre de choses. Quoi qu'il en soit, cela pourrait fonctionner.

**Le président:** Un sous-amendement peut faire l'objet d'un vote.

Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** Je suis favorable au sous-amendement, pour toutes les raisons qui ont été données. Il encadre bien l'amendement.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie.

Nous sommes saisis d'un amendement voulant qu'on supprime les derniers deux mots, dans la version tant française qu'anglaise.

(Le sous-amendement est adopté.)

**Le président:** Au sujet de l'amendement, la parole est à M. Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, avant de passer à la mise aux voix de l'amendement, est-ce que les ministères peuvent nous préciser quelle est leur position là-dessus? Est-ce que l'amendement peut faire problème, surtout pour le ministère de la Justice?

**M. Franz Reinhardt:** D'abord, si l'on tient compte de tous les amendements, vous vous apprêtez à éliminer les alinéas 4.2(1)b et c). Or il faudrait les conserver. Vous allez trop loin.

**Le président:** Il a dit, « par substitution, aux lignes 1 à 4, page 4 ».

**L'hon. Mauril Bélanger:** Les lignes 1 à 4 ne sont ni b), ni c) ni tout le reste.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Mais il a bien dit, « précédant l'alinéa d) »

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, c'est pour cela que je dois parcourir la loi en entier dans son état actuel. Or je l'ai laissée à mon bureau.

Peut-être que M. Julian pourra m'éclairer ici mais je crois comprendre que ce qui est proposé, c'est que cet alinéa soit inséré avant les autres. Je croyais qu'il se substituait aux lignes 1 à 4, qui sont essentiellement...

Eh bien, je comprends la question mais je ne suis pas en mesure d'y répondre. Je vais donc attendre que nous ayons obtenu la réponse.

**Le président:** Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Monsieur le président, j'ai une autre question à poser à notre conseillère juridique, Mme Stanfield.

Ce qui me préoccupe ici, c'est que nous nous attirerons d'emblée des poursuites en justice. Le libellé dit « selon les normes les plus hautes normes de sécurité », suivi d'une virgule. Or cela nous amène nécessairement à la question à savoir qui établit ces normes les plus hautes? Nous créons d'emblée une ambiguïté dans la loi, qui est susceptible d'attirer des poursuites en justice.

J'irais même jusqu'à demander pourquoi nous nous penchons sur cet article? Je crains vraiment que nous soyons en train de créer un monstre ici. Nous sommes en train d'ouvrir la porte à davantage d'actions en justice quand nous devrions rendre la loi plus claire, le cas échéant.

**Mme Susan Stanfield:** Je conviens avec vous que cela crée une ambiguïté. En effet, la première question que le lecteur de cette disposition va se poser est: des normes établies par qui?

**M. Ed Fast:** Le ministre intervient par voie réglementaire ou par d'autres moyens. Toutefois, à mon avis, là n'est pas la question; c'est plutôt l'ambiguïté de cet amendement. Je ne le comprends tout simplement pas.

**Mme Susan Stanfield:** Oui. Je ne peux vraiment rien ajouter à cela. Il ne fait aucun doute que le libellé soulève des interrogations.

**M. Ed Fast:** Monsieur le président, me permettez-vous de demander aux membres libéraux d'écouter l'avis de notre conseillère juridique? Je suis vraiment préoccupé.

**Une voix:** Nous écoutons.

**M. Ed Fast:** Désolé, mais vous parliez. Vous comprenez donc de quoi il est question.

**L'hon. Joseph Volpe:** Peut-être pas aussi bien que vous, monsieur Fast, mais nous nous efforçons de le faire.

**M. Ed Fast:** Vous me flattez, monsieur Volpe.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Ainsi que je le disais quand nous avons commencé ce processus, en raison de la rapidité avec laquelle les choses se sont faites, nous savions que, de temps à autre, le texte des amendements comporterait des coquilles et des erreurs, tant en anglais qu'en français. Nous en avons un exemple ici. Le texte devrait dire « précédant l'alinéa b) » et non « précédant l'alinéa d) ».

Nous allons trouver encore beaucoup d'autres erreurs de ce genre. Les partis d'opposition ont réussi à rédiger leurs amendements avant la date butoir, et c'est tant mieux, mais un tel empressement entraîne inévitablement de légères erreurs de traduction ou des coquilles, que nous devons corriger. Cela arrive couramment.

**Le président:** Je crois que ce que M. Julian est en train de nous dire, c'est que dans le paragraphe proposé à 4(1), il y a une coquille là où il est écrit « précédant l'alinéa d) », et qu'il faudrait mettre « b) » comme dans Bob à la place.

Est-ce que tout le monde a compris?

• (1615)

**M. Peter Julian:** Oui, c'est bien cela.

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'ai justement posé plus tôt une question là-dessus à Mme Stanfield. Cet article n'entrave pas nécessairement l'action du ministre, mais il lui retire des responsabilités qu'il exerce normalement, comme de prendre des règlements et de veiller à leur application, et de plus, il crée de l'ambiguïté — ainsi que je le disais, des normes établies par qui? C'est pour cela que j'ai posé ces questions à ce propos.

La question sous-jacente a toujours été de savoir qui établissait les normes? Et je crois que c'est moi qui l'ai posée. Peut-on obliger le ministre à se conformer à des normes autres que canadiennes? À mon avis, c'est la loi canadienne qui s'appliquera, pas une autre.

**Mme Susan Stanfield:** C'est lui qui énonce la politique puis la législation ou les règlements s'aligneront sur elle. Il fait cela en tenant compte de la situation internationale dans l'aviation, compte tenu des nombreux traités et ententes qui s'y rapportent.

Si je devais interpréter cette disposition, je soutiendrais que les activités aéronautiques doivent être gérées en tout temps selon les plus hautes normes de sécurité. Quant à la question de savoir « qui les établit », faute d'une autre possibilité, elle nous ramène au ministre, c'est donc circulaire en quelque sorte.

Pour revenir à l'autre disposition, qu'on amende de telle manière à y substituer « l'alinéa b) », lorsqu'il s'agit d'interpréter la formule d'amendement — les mots en caractères gras de la motion — si l'on veut comprendre ce que cela signifie, il faut se reporter à la loi en vigueur. En effet, ce que vous proposez aura pour effet de supprimer l'alinéa a) de la loi actuelle et qui se lit comme suit: « favoriser les progrès de l'aéronautique par les moyens qu'il estime indiqués ». Or je me demande si telle est vraiment votre intention ou si au fond, vous voulez obtenir que « Le passage de l'article 4.2 de la même loi précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit ».

**L'hon. Joseph Volpe:** À mon avis, chacun des membres ici présents tient à ce que le ministre soit toujours obligé de respecter une norme qui couvre tout, même si nous ignorons ce que ce tout comprend. Le ministre et son ministère doivent le savoir eux, par souci d'une meilleure sécurité. Toutefois, je ne crois pas que nos membres cherchent à limiter son action.

**Mme Susan Stanfield:** Bien. Ce serait donc par inadvertance.

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** M. Volpe et M. Fast ont soulevé la question à savoir qui établirait les plus hautes normes de sécurité. Or, elle a déjà été traitée lorsque nous avons été saisis de l'amendement BQ-7, qui a été rejeté. Il mentionnait des organisations internationales, dont l'Organisation de l'aviation civile internationale. Par conséquent, monsieur Fast, l'amendement BQ-7 précisait bel et bien qui établissait les normes dans ce cas.

Si j'ai bien compris la réponse de Mme Stanfield, et j'aimerais l'entendre là-dessus — est-ce que l'expression « les plus hautes normes de sécurité internationales » ferait l'affaire?

Maintenant, par rapport à l'alinéa a), je crois vous avoir entendue dire qu'on se reporte à... non, c'est vague, avez-vous bien dit « conforme aux normes établies par le ministre »?

**Mme Susan Stanfield:** C'est le libellé à l'heure actuelle. Si vous l'interprétiez, cela vous permettrait peut-être de répondre à la question.

**M. Don Bell:** Mais l'aéronautique ne se limite pas uniquement au Canada; c'est une question dont la portée est internationale.

**Mme Susan Stanfield:** Oui.

**M. Don Bell:** Nous sommes en train de parler de normes internationales en matière de sécurité. Je pense que nous voulons que les normes canadiennes soient équivalentes ou supérieures aux normes internationales. Mais nous ne voulons pas être limités par des normes internationales moins rigoureuses que celles que nous considérons appropriées au Canada.

Nous devrions être prêts à accepter les normes internationales en tant que normes minimales parce que nous avons affaire à un marché international. Cette hypothèse est-elle juste?

**Mme Susan Stanfield:** C'est une question de politique.

**M. Don Bell:** Je suppose, monsieur Reinhardt ou monsieur Preuss, que nous voulons respecter ou dépasser les normes internationales en matière de sécurité?

•(1620)

**M. Merlin Preuss:** C'est ce que l'on vise.

**M. Don Bell:** Nous ne voudrions pas avoir de normes de sécurité inférieures à celles qui existent dans d'autres pays...

**M. Franz Reinhardt:** Non, mais dans la convention internationale que nous avons signée dans le cadre de l'OACI, il est possible pour les pays, ou les signataires de la Convention, de communiquer

certaines différences concernant certaines situations, comme l'a déjà mentionné M. Preuss. Mais de façon générale, oui, nous dépassons les exigences internationales de base.

**M. Don Bell:** Donc une façon de régler le problème serait de revenir aux termes « équivalentes ou supérieures » des plus hautes normes internationales de sécurité?

**Le président:** Puis-je simplement suggérer qu'en fonction des commentaires qui ont été faits plus tôt, si nous établissons nos normes en fonction d'une norme internationale, elle sera peut-être inférieure à ce que nous sommes prêts à accepter au Canada.

**M. Don Bell:** J'ai dit, « équivalentes ou supérieures ». Je n'ai pas dit « inférieures ».

**Le président:** Il est toutefois possible que nous décidions de ne pas adopter de normes équivalentes ou supérieures, et alors nous communiquerions...

**M. Don Bell:** Êtes-vous en train de dire qu'il existe des normes de sécurité que nous ne voulons pas prendre la peine de respecter, qu'il existe des normes internationales en matière de sécurité que nous ne considérons pas valables?

**M. Franz Reinhardt:** Eh bien, pas nécessairement de cette façon-là.

En fait, à l'heure actuelle, le projet de loi, dans la partie traitant de l'objet de la loi, prévoit que le ministre soit en mesure de respecter les normes internationales. Par ailleurs, l'article 4.9 confère au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements pour respecter les normes internationales. Ce sont donc tous les pouvoirs qui sont prévus.

Dans le cadre de la convention de 1944 de l'OACI, les pays signataires ont la possibilité de communiquer certaines différences par rapport aux exigences de l'OACI. Pour cette raison, je considère que nous sommes dans une situation qui présente des avantages puisque d'une part, nous possédons tous les pouvoirs de réglementation qui nous permettent de respecter les règlements internationaux et, d'autre part, nous ne sommes pas forcément obligés de suivre certaines normes pour lesquelles nous devrions communiquer des divergences.

**Le président:** Monsieur Preuss.

**M. Merlin Preuss:** J'ai un autre exemple à vous donner. Nous avons une Charte qui nous interdit de faire de la discrimination fondée sur l'âge. Il existe une règle en vigueur à l'OACI qui fait de la discrimination en fonction de l'âge; nous avons communiqué une divergence par rapport à cette règle.

Il existe un meilleur exemple que celui dont je vous ai parlé à propos du commandant de bord Maurino, pour vous indiquer les situations dans lesquelles nous ne pouvons simplement pas respecter certaines de ces règles.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Mais il pourrait y avoir des situations où certaines personnes ou certains groupes pourraient penser que vous ne respectez pas ou que vous n'allez pas assez loin en matière de sécurité. C'est pour cette raison que vous installez les systèmes de gestion de sécurité. Vous pensez que vous êtes les meilleurs, mais plusieurs témoins sont venus nous dire que vous pourriez peut-être, à certains moments, vous tromper. C'est pourquoi je pense que je vais me rallier à ce qu'on demande d'inclure, soit un engagement de votre part à respecter les plus hautes normes de sécurité, qu'elles soient internationales ou canadiennes. Ce qu'on dit, c'est que le ministre doit s'engager à respecter les plus hautes normes de sécurité.

Si vous voulez nous aider, essayons de l'inclure dans cette partie de l'article 4, afin que le ministre s'engage à respecter les plus hautes normes de sécurité. Qu'elles soient internationales ou canadiennes, je veux m'assurer qu'en tout temps vous respectiez les plus hautes normes de sécurité.

Si vous voulez qu'on dénoue l'impasse à cet effet, c'est à vous, les juristes du gouvernement, de nous dire où on doit l'inclure. Cela ne me pose pas de difficulté, mais je ne veux pas que ce ne soit pas mentionné. Plusieurs témoins sont venus nous dire que vous allez peut-être vous tromper. Je veux m'assurer que vous ne vous trompez pas et qu'à toutes les fois que vous prendrez position, vous respecterez les plus hautes normes de sécurité. Je me rallierais à cela. J'ai essayé de dire qu'il s'agirait des normes internationales. Ce peut être des normes canadiennes, mais l'important, c'est que ce soit toujours les plus hautes normes. Introduisons cela quelque part dans cet article, afin que cela fasse votre affaire et la nôtre.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je vous remercie, monsieur le président.

En ce qui concerne cet amendement, je pense que l'objet du paragraphe 4.2(1) proposé, c'est qu'il devrait chapeauter tous les paragraphes qui suivent, de l'alinéa 4.1(1)a), 4.2 (1)a), 4.2(1)b), etc., jusqu'à l'alinéa 4.2(1)k), je crois. Qu'il s'agisse d'ajouter un alinéa avant les alinéas 4.2(1)a) ou 4.2(1)b), ou quoi que ce soit, je pense que c'est l'intention visée. Je pense que ce doit être l'alinéa 4.2(1)a). C'est le premier point que je voulais soulever.

Deuxièmement, pour ce qui est des normes, est-il exact de dire que dans le cas de la vérification des compétences des pilotes, les normes du Canada sont inférieures aux normes internationales qui exigent, je crois, que des évaluations soient faites à tous les six mois alors qu'au Canada nous n'exigeons des évaluations qu'à tous les deux ans?

**Le président:** Monsieur Reinhardt.

**M. Franz Reinhardt:** Dans ces situations, nous avons d'autres moyens d'assurer un niveau de sécurité aussi élevé que celui exigé par l'OACI. Il y a aussi ce que l'on appelle le LOFT, l'entraînement type vol de ligne; une formation supplémentaire est également exigée au cours de la nuit, donc cela équivaut au niveau de sécurité imposé par l'OACI.

• (1625)

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, je pense que nous avons entendu des suggestions utiles des quatre partis ici. Je proposerais, étant donné qu'il nous faudra prendre quelques minutes, je crois, pour décider des dispositions à inclure dans ce projet de loi, que l'on

réserve l'étude de cet article, étant donné que le temps que nous nous sommes donné est pratiquement écoulé. Je pense que nous serions en mesure d'examiner ces deux questions, celle-ci et la précédente, si nous en remettons l'examen, en priorité à mercredi, et je suis sûr que nous serions en mesure d'arriver à une conclusion.

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

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Comme je l'ai déjà dit, monsieur le président, je tiens à ce que nous mettions l'accent sur les préoccupations que j'ai soulevées et qui ont été reprises par Mme Stanfield. Nous voulons éviter toute ambiguïté dans ce projet de loi. Nous essayons d'éviter tout litige inutile auquel pourrait donner lieu à l'avenir le libellé de cette disposition.

Madame Stanfield, compte tenu du libellé actuel du projet de loi, êtes-vous convaincue que sans cet amendement en particulier, les souhaits exprimés ici, particulièrement par l'opposition, d'établir les plus hautes normes possibles seront en fait concrétisés par le projet de loi tel qu'il est libellé plutôt que par cet amendement? L'amendement dont nous sommes en train de parler est-il nécessaire pour accomplir ce que les députés ici présents, je crois, veulent accomplir de façon générale?

**Mme Susan Stanfield:** À mon avis, non, mais...

**M. Ed Fast:** Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

**Mme Susan Stanfield:** Je pense que si vous examinez ensemble tous les éléments dont a parlé M. Reinhardt, nous avons le lien avec l'OACI et les pouvoirs de réglementation, nous avons des dispositions à l'article 4.2 qui indiquent clairement que le ministre est responsable de la sécurité et de la sûreté et de prendre toutes les mesures pour qu'elles soient d'un niveau acceptable pour les Canadiens. À mon avis, l'ajout d'un amendement comme celui proposé à l'article 4.2 risque de créer de l'incertitude, tel qu'il est libellé à l'heure actuelle. Il est très difficile d'évaluer comment on respectera ces normes alors qu'à l'heure actuelle, en vertu de l'article 4.2, le ministre a le pouvoir de prendre les mesures qu'il doit prendre qui ne relèvent pas de la réglementation — bâtir l'infrastructure, conclure des ententes avec certaines personnes, et fournir un financement.

C'est l'article 4.9 de la loi qui prévoit des mesures concrètes en matière de sécurité puisqu'il confère au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements, et nous sommes déjà tenus de prendre des règlements qui sont au moins équivalents et dans la plupart des cas supérieurs aux exigences minimales de l'OACI. Donc je pense que ces aspects sont déjà prévus.

**M. Ed Fast:** Donc, vous recommandez que l'on rejette cet amendement?

**Mme Susan Stanfield:** Oui.

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

Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** M. Laframboise était premier.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je suis très déçu de la réponse du ministère. Quelque part, nous, en tant que membres du comité, voulons que Transports Canada et le ministre soient tenus de respecter les plus hautes normes de sécurité. Je pense qu'on fait notre travail. Or, on essaie de réduire cela. Je pense que vous nous dites que le projet de loi réduit notre volonté. J'ai un problème majeur, monsieur le président. Je veux que ce projet de loi essaie de respecter les plus hautes normes de sécurité. Je ne veux pas réinventer la roue, mais je veux qu'on respecte les normes les plus hautes. Cela veut dire qu'on aurait un projet de loi qui ferait en sorte que, dans certains cas, on ne respectera pas les plus hautes normes de sécurité, pour des raisons administratives. Honnêtement, cela me pose un problème.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Je propose, monsieur le président, que nous réservions l'amendement et que nous y revenions mercredi.

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

Nous reprendrons donc l'examen de l'amendement mercredi.

Comme je l'ai déjà dit, je comprends que l'on puisse proposer des changements de termes et des amendements, mais je considère qu'il est important que si vous avez des questions pour le ministère concernant votre amendement, que nous ayons la possibilité d'apporter des éclaircissements à l'avance, s'il y a des mots qu'il faut rectifier ou changer. Je pense que l'on pourrait régler les débats continus sur un ou deux termes avant que nous arrivions à cette étape, si le ministère était disposé à tenir ce genre de discussion avec l'ensemble des membres du comité. Je suis sûr que le ministère a une copie de tous les amendements et serait disposé à le faire.

(L'amendement est réservé.)

(L'article 4 est réservé.)

**Le président:** Sur ce, nous allons suspendre la séance quelques instants pour permettre à nos nouveaux invités de s'installer.

• (1635)

**Le président:** Bienvenue encore une fois.

Nous poursuivons donc nos travaux pour entendre maintenant les représentants du ministère des Transports, en l'occurrence MM. Marc Grégoire et Luc Bourdon, que nous accueillons maintenant.

Bienvenue messieurs.

Nous allons donc maintenant, pendant environ 45 minutes, parler de sécurité ferroviaire. Auriez-vous un exposé préparé à nous faire?

Avec la permission du comité, je voudrais donner la parole à M. Grégoire.

**M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Nous sommes ici pour répondre à l'intérêt exprimé du comité d'explorer le sujet de la sécurité ferroviaire au Canada.

Je vais prendre le temps de vous expliquer le fondement général de la sécurité ferroviaire au Canada, puis les mesures prises par Transports Canada pour répondre à des questions de sécurité soulevées récemment et qui ont incité le ministre à amorcer un examen indépendant de la législation clé qui régit la sécurité ferroviaire au Canada.

[Français]

M. Luc Bourdon, directeur général de la sécurité ferroviaire, m'accompagne aujourd'hui. Luc a une très grande expérience dans le

domaine ferroviaire. Après avoir passé 19 années dans l'industrie, il s'est joint à Transports Canada, d'abord dans la région du Québec, puis ici.

Il est important de noter que les compagnies de chemin de fer, comme les compagnies d'autres modes de transport de l'industrie, sont responsables de prendre des décisions appropriées afin de s'assurer de la sécurité de leurs opérations et de respecter les règlements, les normes et les règles du fédéral, y compris les exigences relatives aux infrastructures, à l'équipement, aux opérations et aux compétences des employés.

Le règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire est entré en vigueur le 31 mars 2001. Il exige que toutes les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale documentent, mettent en oeuvre et maintiennent un cadre officiel pour intégrer la sécurité à leurs opérations quotidiennes, y compris des objectifs de rendement et de sécurité, des évaluations des risques et des processus d'entretien et d'évaluation.

[Traduction]

La mise en oeuvre d'un système de gestion de la sécurité permet à une compagnie de chemin de fer de démontrer son engagement relativement à la sécurité en s'assurant qu'elle constitue une priorité dans toute l'organisation. Ce système ajoute un niveau de sécurité qui vient renforcer le programme de surveillance de Transports Canada.

Transports Canada effectue une surveillance active des chemins de fer et, lorsqu'un inspecteur de la sécurité ferroviaire constate que la sécurité des opérations ferroviaires est immédiatement menacée, il a la responsabilité et l'autorité légale d'émettre une ordonnance pour restreindre les opérations d'une compagnie de chemin de fer. Il peut également imposer des restrictions quant à l'utilisation des passages à niveau s'il décèle un problème qui compromet la sécurité.

[Français]

En raison de l'intérêt du comité relativement aux plus récents déraillements du CN, j'aimerais souligner les mesures d'intervention immédiates prises par le gouvernement à la suite de l'augmentation des déraillements en voie principale du CN en 2005. Dans le cadre de ces mesures, Transports Canada a effectué des inspections ciblées d'envergure et une vérification du système de gestion de la sécurité dans l'ensemble du CN.

• (1640)

[Traduction]

Pour vous donner une idée, les inspections portant sur les opérations du CN dans tout le pays ont visé 230 locomotives, 3 000 wagons de marchandises, 1 900 milles de voie ferrée, 900 passages à niveau et 160 systèmes d'avertissement. La vérification du système de gestion de la sécurité du CN qui a duré quatre semaines, soit du 14 novembre au 10 décembre 2005, était surtout concentrée sur l'évaluation des pratiques de gestion de la sécurité pour l'ensemble du CN.

[Français]

À la suite de cette activité initiale de surveillance ciblée, le ministre a rencontré le président et chef de la direction du CN à deux occasions en 2006 pour discuter des questions de sécurité. Transports Canada a effectué une série additionnelle d'inspections ciblées sur les propriétés du CN au cours de la semaine du 17 juillet 2006. Ces inspections ont révélé qu'il y avait un besoin immédiat d'apporter des corrections au système de gestion de la sécurité du CN.

[Traduction]

Le ministère a également pris 54 mesures d'exécution en 2005-2006 et 75 en 2006-2007. Ces mesures comprennent l'émission de 24 ordonnances concernant les opérations du CN et de 52 avis sur un grand éventail de questions de sécurité.

Par exemple, pendant que le Bureau de la sécurité des transports enquêtait sur les causes du déraillement du CN au bord de la rivière Cheakamus en Colombie-Britannique, en août 2005, Transports Canada a immédiatement émis une ordonnance pour limiter la longueur des trains qui circulaient sur les voies ferrées ayant une courbe très prononcée ou une forte pente dans ce secteur. Les autres mesures prises par le ministère comprenaient l'émission d'un avis et d'une ordonnance visant à imposer au CN, et ce, dans les plus brefs délais, des restrictions opérationnelles aux locomotives circulant dans la subdivision Lillooet, en raison d'un déraillement survenu près de Lillooet en Colombie-Britannique, le 29 juin 2006, lors duquel deux membres de l'équipage ont malheureusement trouvé la mort.

[Français]

Le 24 juillet 2006, le ministre des Transports a imposé au CN un ordre ministériel en vertu de l'article 32 de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il a ordonné ainsi à la compagnie de chemin de fer de prendre les mesures correctrices nécessaires pour régler les défaillances de son système de gestion de la sécurité. Tandis que, dans un premier temps, le CN en a appelé de la décision du ministre auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada, les cadres supérieurs du CN ont rencontré les fonctionnaires de Transports Canada pour s'entendre sur un plan de mesures correctrices qui permettrait au CN de se conformer à l'ordre ministériel. Le 18 octobre 2006, le CN a soumis à Transports Canada son plan, et le 15 novembre 2006, à la suite d'un examen au cours duquel les parties ont convenu que le plan respectait les exigences de l'ordre ministériel, le ministre a écrit au CN pour l'informer que l'ordre ministériel pouvait désormais être considéré comme caduc.

[Traduction]

Comme vous le savez sans doute en raison de la couverture médiatique suscitée par l'événement, et comme c'est la pratique courante dans de telles situations, le ministère n'a publié aucun document relatif à l'ordonnance ministérielle, que ce soit les résultats de la vérification ou le rapport, avant de s'être assuré du respect des dispositions applicables de la Loi sur l'accès à l'information. Cette étape maintenant terminée, le ministère affiche sur son site Internet les résultats de l'inspection finale et les rapports de vérification.

Dans le cadre de nos discussions en matière de sécurité, il est important de souligner que, selon les chiffres transmis par le Bureau de la sécurité et des transports du Canada, les déraillements en voie principale au CN ont chuté de 28 p. 100 en 2006 comparativement à 2005. À cette donnée s'ajoute une baisse supplémentaire de 4 p. 100 pour le premier trimestre de 2007 par rapport au même trimestre de 2006.

Comme vous venez de le constater, au cours des dernières années Transports Canada a pris des mesures d'application importantes pour régler des problèmes de sécurité ferroviaire d'un bout à l'autre du Canada, mais il est devenu évident que le cadre réglementaire actuel n'est plus en mesure de fournir les outils nécessaires pour en assurer l'efficacité. On s'accorde à dire que ce cadre doit être modernisé pour mieux s'intégrer aux dispositions actuelles prises en matière de sécurité dans les autres modes de transport au Canada.

• (1645)

[Français]

Voilà pourquoi en décembre 2006 le gouvernement a annoncé l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire afin d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada et de promouvoir une culture de sécurité au sein de l'industrie ferroviaire, tout en préservant et en renforçant le rôle vital que cette industrie joue dans l'économie canadienne.

Plus récemment, le ministre a annoncé la constitution d'un comité consultatif indépendant composé de quatre personnes pour réaliser cet exercice d'envergure. Les membres du comité consultatif consulteront un large éventail d'intervenants, y compris le public, les sociétés ferroviaires, les associations de l'industrie, les employés, les compagnies de chemin de fer et leurs syndicats, les utilisateurs des services ferroviaires, par exemple les voyageurs, les expéditeurs et leurs associations, les provinces et les territoires, les municipalités, les groupes autochtones et environnementaux ainsi que les ministères et organismes du gouvernement fédéral. Des efforts ont été réalisés pour s'assurer d'une vaste gamme d'accès, y compris un site Web pour faciliter la rétroaction de la part du public.

[Traduction]

J'ai également appris que M. Doug Lewis, président, et Tim Meisner, directeur exécutif, avaient rencontré le président du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités le 1<sup>er</sup> mai dernier, et que le comité consultatif tiendra prochainement une séance d'information à son intention. Le comité consultatif doit également rédiger un rapport assorti de conclusions et de recommandations qu'il présentera au ministre des Transports dans le but d'améliorer la sécurité ferroviaire et peut-être même d'apporter d'éventuelles modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ce rapport devra être présenté au plus tard en octobre 2007.

Je vous remercie de votre attention et nous répondrons maintenant avec plaisir à vos questions.

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

Pour la gouverne du comité, après avoir rencontré M. Lewis, j'ai reçu une lettre de lui qui contenait la liste des dates possibles pour la tournée nationale du comité, ainsi que des dates auxquelles il serait libre et pourrait donc venir témoigner devant le comité. Je vais transmettre cette lettre aux membres.

Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** Je vous remercie.

Bienvenue à nos deux invités de Transports Canada.

Pour commencer, monsieur le président, je voudrais signaler au comité que j'ai moi-même assisté aux audiences du comité consultatif à Vancouver. À l'invitation de M. Lewis, j'ai pu ainsi expliquer au comité quelles étaient à mon avis les différences entre le travail que nous faisons nous ici et celui que fait le comité consultatif de son côté, en précisant que les deux étaient complémentaires, et en précisant pourquoi notre comité avait donné suite à la décision prise en octobre dernier de procéder à cet examen.

À l'intention de M. Grégoire, au mois d'avril je vous le rappelle, le comité avait entendu le témoignage de Gord Rhodes, l'un des membres de l'équipage du train qui avait déraillé à Lillooet. Ses deux confrères avaient trouvé la mort dans cet accident. Il nous avait dit qu'à son avis, si les vérifications effectuées par Transports Canada en matière de sécurité avaient été rendues publiques plus tôt — et j'en viens précisément à ce dont vous avez parlé, c'est-à-dire que l'information n'avait pas été rendue publique — comme l'avait promis auparavant Jean Lapierre, qui était à l'époque ministre des Transports, certains de ces accidents auraient pu être évités.

Lorsque notre comité s'est réuni en décembre, j'avais demandé au sous-ministre Louis Ranger de rendre ces vérifications publiques. Il nous avait répondu que le ministère avait pour politique de ne pas divulguer les résultats de ces vérifications parce qu'elles comportaient des informations concernant des tierces parties. J'imagine que c'est ce que vous me dites à votre tour en réponse à la question qui figure à la page trois de votre texte.

Pensez-vous qu'il soit logique que des vérifications, qui sont après tout payées par le contribuable et effectuées dans le but avoué d'améliorer la sécurité publique, que ce soit dans les chemins de fer, l'aviation ou peu importe, que tout ce que nous faisons nous en comité parlementaire, ne soit rendu public que par le biais d'une demande d'accès à l'information et que ces éléments ne soient pas communiqués aux députés élus que nous sommes et qui siégeons ici au comité?

**M. Marc Grégoire:** Je dois m'abstenir de dire quoi que ce soit quant à la première partie de la question, mais il n'empêche que c'est effectivement la règle que nous suivons pour toutes les vérifications. Parfois il s'agit d'information à caractère privé, parfois d'information concernant une tierce partie. Mais dans tous les cas d'espèce, il s'agit d'informations concernant une tierce partie puisque nous faisons la vérification d'une compagnie et il nous faut donc le consentement de celle-ci pour pouvoir rendre cela public.

Normalement, cela ne pose pas de problème. En tant normal nous effectuons une vérification, nous la présentons à la compagnie, la compagnie en prend connaissance, elle le commente et élabore un plan d'action pour remédier aux problèmes que nous avons signalés. En temps normal aussi, nous publions le rapport de vérification en même temps que le plan d'action de la compagnie. C'est un peu comme lorsque nous faisons nous-mêmes l'objet d'une vérification de la part du BVG. Nous faisons exactement la même chose, sauf que nous ne pouvons pas nous opposer à sa publication.

• (1650)

**M. Don Bell:** Monsieur le président, ce ne sont toutefois pas des compagnies comme les autres. Ce sont des entreprises sous réglementation fédérale et auxquelles le gouvernement fédéral donne l'autorisation d'avoir leurs activités. Lorsqu'il s'agit de compagnies, compagnies d'aviation ou compagnies de chemins de fer, dont dépendent la sécurité des passagers ou la sécurité des collectivités ou de l'environnement, par exemple, en cas de déraillement, je pense qu'il faut effectivement qu'il y ait une responsabilité quelconque qui nous permette, si nous essayons d'examiner les problèmes qui sont

en cause, d'obtenir l'information nécessaire et d'assurer le contrôle indispensable. C'est davantage une opinion de ma part qu'une question.

Dans votre introduction, vous avez dit, ce qu'avait d'ailleurs dit également le CN, que le nombre d'incidents avait diminué de 28 p. 100 en 2006 par rapport à 2005, et qu'il avait également diminué de 4 p. 100 jusqu'à présent cette année, c'est-à-dire depuis quatre mois. D'après ce que vous savez des vérifications de la phase 1 et de la phase 2, pouvez-vous dire que vous êtes satisfait de la situation actuelle au CN, du suivi donné par le CN, ou encore de la façon dont le CN met à exécution son plan de gestion de la sécurité?

**M. Marc Grégoire:** La tendance actuelle me réjouit, mais je préfère laisser Luc vous donner plus de détails.

**M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports):** Je pense qu'il y a encore matière à amélioration. Les chiffres proviennent du BST. Nous n'avons rien à voir avec ces chiffres. Peut-être pourriez-vous à un moment donné interroger les représentants du BST au sujet de ces statistiques et leur demander s'il y aurait quoi que ce soit à ajouter peut-être au sujet de l'année passée. Je pense que le BST a certaines interrogations à ce sujet.

Mais en ce qui nous concerne, nous constatons effectivement certaines améliorations au CN. Par contre, suite à la vérification de 2005, comme l'a dit M. Grégoire, nous n'avons reçu le plan d'action connexe que plus tard en 2006, un plan d'action qui va être vérifié dans le cadre d'une vérification très pointue d'ici quelques mois, ce qui nous permettra de déterminer si tout ce qui se trouve dans ce plan d'action a effectivement été mis en oeuvre.

**M. Don Bell:** Je dirais que le problème est pour moi que ces rapports ont été présentés en novembre ou en décembre 2005 et qu'il a fallu au CN jusqu'en octobre 2006 pour y répondre. Pendant toute cette période, il y a eu l'accident de juin 2006 avec mort d'hommes.

Je vous ai bien entendu dire qu'il y avait eu une diminution par rapport à 2005. Or, 2005 a été l'une des pires années. Or, on ne peut pas faire la comparaison avec la plus mauvaise année et dire qu'on a fait des progrès. Et je comprends fort bien que c'est peut-être la dernière année.

Un autre problème pour moi, et il s'agit plus particulièrement de la Colombie-Britannique, tient au fait que plusieurs témoins — des employés du CN, d'anciens employés du CN et d'anciens de B.C. Rails — ont dit au comité que, lorsque B.C. Rails était un chemin de fer de compétence provinciale, les normes en vigueur étaient plus rigoureuses. Il semblerait que ces normes, les instructions générales d'exploitation, n'étaient pas les mêmes ou encore qu'elles n'étaient pas appliquées de la même façon.

Qu'auriez-vous à dire à ce sujet? Avez-vous le sentiment que les normes ferroviaires fédérales qui sont actuellement imposées au CN en Colombie-Britannique sont moins rigoureuses que celles qui l'étaient jadis à B.C. Rails parce que c'était une compagnie de chemin de fer provinciale ou parce que le terrain était particulièrement difficile?

**M. Luc Bourdon:** Pas du tout, les deux sont fort semblables. Notre région Pacifique a participé de très près à la transition entre B. C. Rails et le CN. Je ne dirais pas que les règles qui existaient alors ont été harmonisées à 100 p. 100 avec les règles fédérales, mais c'était tout comme.

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci beaucoup, monsieur le président.

D'abord, je vais me servir de votre présentation, mais aussi des commentaires entendus dans le cadre de témoignages précédents. Ce qui m'ébranle, c'est qu'on fait face à une industrie qui était quand même soumise au système de gestion de sécurité depuis 2001. Finalement, ce sont les accidents de 2005 qui ont fait en sorte que vous vous êtes penchés encore plus sur l'état de la situation du CN. Vous dites vous-mêmes que vous avez commandé une enquête plus spécifique à compter de 2005.

Lorsque j'ai demandé au représentant du Bureau de la sécurité des transports si les systèmes de gestion de la sécurité avaient amélioré la sécurité dans le milieu ferroviaire, il n'a pas pu me le confirmer. Je comprends qu'il n'ait pas pu me le confirmer: en 2005, il y a eu des accidents mortels. Lorsque je regarde cela froidement, je constate qu'il y eu un accident à Montmagny, au Québec, en 2002 ou 2003, et un autre en 2007, soit après que vous ayez tout analysé au CN et que vous ayez passé à travers tout ça.

J'essaie de comprendre. Il y a sûrement quelque chose quelque part qui ne se fait pas correctement. Vous direz certainement que ce n'est pas vous, mais il se passe quelque chose. Je constate qu'il y a autant d'accidents; vos statistiques bougent à peine. Il y a peut-être une petite amélioration.

Que doit-on faire pour discipliner cette industrie?

• (1655)

**M. Marc Grégoire:** Comme j'ai mentionné, il manque dans cette loi plusieurs outils pour la discipliner. Les seuls outils que nous avons sont des avis et des ordres ou encore la possibilité d'entamer des poursuites devant les tribunaux, alors que d'autres lois, par exemple la Loi sur l'aéronautique, nous donnent toute une brochette, tout un éventail d'outils, notamment des punitions monétaires, la possibilité d'imposer des amendes directement. Ce sont des amendes élevées, mais comme vous êtes en train de discuter de la révision de la Loi sur l'aéronautique, on propose des augmentations importantes. C'est de la discipline, si vous voulez, surtout chez les compagnies pour lesquelles les profits sont très importants.

Aujourd'hui, nous n'avons pas ces outils. Nous utilisons les outils que nous avons à notre disposition. Nous avons utilisé les avis et ordres à maintes reprises. Par exemple, on impose des restrictions de vitesse sur des tronçons de chemin de fer, des réductions significatives ou des changements opérationnels, comme on l'a fait dans l'Ouest canadien en qui a trait à la longueur des trains, ou des mesures opérationnelles spécifiques. Mais on n'a pas l'éventail d'outils dont vous parlez.

Alors que fait-on? Vous dites que le SGS ne fonctionne pas. Comme je vous l'ai déjà expliqué, le SGS est un changement de culture important que nous ne pourrions pas mesurer en quelques années.

**M. Mario Laframboise:** Au fond, en vertu de votre système de vérification, entre 2001 et 2005, vous avez quand même vérifié le SGS et vous ne vous êtes pas aperçu que l'état des rails ou des équipements se détériorait. Il vous a fallu une enquête spéciale après plusieurs accidents pour vous apercevoir que ça n'allait pas bien au CN. S'il n'y avait pas eu ce nombre d'enquêtes, les choses auraient probablement continué à se détériorer.

Des témoins qui sont des employés sont venus nous dire qu'ils n'avaient jamais entendu parler du système de gestion de la sécurité de leur compagnie. Il faut le faire! Il est en vigueur depuis 2001. Il y a même eu des morts d'hommes. Alors, ne venez pas me dire que

vous avez bien fait votre travail. Votre système de vérification ne vous a pas permis de détecter l'état de tout le réseau du CN. Finalement, quand vous avez fait vos enquêtes spécifiques en 2005 et 2006, vous vous êtes aperçu, quand vous avez examiné les locomotives, qu'il y avait des situations particulières.

Aujourd'hui, monsieur Bourdon, vous nous dites que ce n'est pas encore corrigé. Il reste qu'il a fallu des morts d'hommes pour qu'on arrive à cette situation. Je trouve cela très déplorable. Cela s'est fait du temps des libéraux. Aujourd'hui, on se questionne, mais quelque chose s'est produit qui a fait que vous n'avez pas pu, en vertu de votre système de vérification, vous apercevoir que le réseau se détériorait et qu'on se dirigeait vers un nombre de plus en plus élevé d'accidents, tout simplement.

**M. Luc Bourdon:** Non. Je pense qu'on voyait qu'il y avait une détérioration du réseau. On a pris des mesures. Le nombre d'avis et d'ordres a augmenté. Le nombre de poursuites aussi: on en a fait six, dont certaines ne sont pas réglées. J'ai appris aujourd'hui qu'il y en a une autre et que deux autres pourraient être intentées. On a poursuivi. Durant cette période, aucun autre chemin de fer que le Canadien National n'a été poursuivi au Canada. Depuis 2002, on a intenté six poursuites. On a fait des inspections, on a fait des blitz, on a travaillé dans le cadre de ce que la loi nous permet de faire. Comme M. Grégoire l'a mentionné, il manque probablement des outils dans cette loi présentement. Nous sommes intervenus auprès du CN beaucoup plus qu'auprès d'autres chemins de fer.

On avait déjà fait un premier audit du SGS au CN. Étant donné que c'était un premier audit du SGS, on a travaillé un peu plus en collaboration avec le chemin de fer. Les résultats n'étaient pas excellents, mais pas pires qu'ailleurs. On a travaillé avec le CN pour tenter d'améliorer les choses. On s'est aperçu que le niveau de conformité baissait. On a pris des actions.

Les deux accidents malheureux de 2005 se sont produits. On a d'abord effectué une inspection ciblée, dont M. Grégoire vous a donné les résultats. À la suite de cela, nous sommes intervenus en profondeur dans le SGS dans ces champs spécifiques. C'est à ce moment-là que nous avons émis un rapport, qui a mis un certain temps à être publié. Plusieurs actions ont été prises dans le but d'essayer de corriger la situation. Comme je vous le disais, pendant cette période, aucun autre chemin de fer que le Canadien National n'a fait l'objet de poursuites.

• (1700)

**M. Mario Laframboise:** Sauf que le niveau du mauvais entretien s'est quand même poursuivi. Cela veut dire que les interventions que vous avez faites n'étaient pas suffisantes par rapport à la grosseur de l'entreprise. Trois, quatre ou cinq poursuites, pour une multinationale, oubliez cela. Ou vous avez manqué de personnel, ou vous avez manqué de temps, ou vous avez manqué de quelque chose.

Je veux bien qu'on mette le président en prison, mais au prix où les dirigeants sont payés, plusieurs iront en prison si on ne s'en occupe pas avant. On peut toujours modifier la loi et essayer de rendre tous les dirigeants responsables, mais il faut aussi être capable de s'assurer, à la grandeur du réseau... En 2007, des employés sont venus nous dire qu'ils n'étaient pas au courant qu'il y avait un système de gestion de la sécurité. Peut-être que la compagnie n'a pas fait son travail, mais peut-être aussi que Transports Canada n'a pas assez bien fait comprendre à tous les employés du milieu ferroviaire que la compagnie avait des obligations. Je ne sais pas, mais il y a sûrement lieu de se poser des questions tous ensemble au sujet de cette situation.

**M. Luc Bourdon:** Dans le système de gestion de la sécurité, il y a une obligation qui a trait à l'implication des employés. Cela a été vérifié dans le cadre de l'audit que nous avons fait. Les employés ont confirmé exactement ce que vous dites, c'est-à-dire que dans plusieurs cas, ils n'étaient pas tout à fait informés du système de gestion de la sécurité.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre un peu dans la même veine que M. Laframboise. Si je comprends bien, vous ne pouvez pas imposer des punitions ou des conséquences aux compagnies de chemin de fer quand ces dernières violent des normes de sécurité ou des normes établies par Transports Canada.

**M. Marc Grégoire:** Non, il n'y en a pas, à part les avis et ordres, que nous avons utilisés à une très grande fréquence. Notamment, il y a eu un ordre du ministre en vertu de l'article 32 portant sur le SGS, qui était utilisé pour la première fois, dans le but de forcer le CN à nous donner un plan d'action pour corriger la situation. Nous n'avons pas d'outils, nous ne pouvons pas suspendre le certificat d'exploitation du CN, par exemple, comme nous pourrions le faire très facilement dans le cas d'Air Canada. Nous ne pouvons pas infliger une amende au CN comme nous le faisons fréquemment pour les lignes aériennes, par exemple. La loi ne nous donne pas ces outils. Il faut poursuivre les compagnies fautives devant les tribunaux. C'est le juge, la cour, qui décide des montants des amendes.

**M. Peter Julian:** Actuellement, il y a six poursuites judiciaires, mais aucune n'a abouti.

**M. Luc Bourdon:** Non. Depuis 2002, ils ont été condamnés à deux reprises. Les autres ne sont pas encore réglées.

**M. Marc Grégoire:** Toutefois, il y en a eu avant.

**M. Luc Bourdon:** Oui, il y en a eu dans le passé, mais pour faire référence aux dates mentionnées par M. Laframboise, depuis 2002, deux poursuites sont terminées. Il y en a encore quatre devant les tribunaux. On m'a confirmé aujourd'hui qu'il y en avait une cinquième.

Pour répondre à votre question et pour continuer dans le même sens que M. Grégoire, l'article 31 de la loi nous permet de donner des avis et ordres. Ensuite, s'il y a non-conformité avec l'article 31, il faut passer à l'article 41, qui est une poursuite. Nous n'avons pas d'autres outils entre les deux.

**M. Peter Julian:** D'accord. Cela existait-il dans la loi avant l'avènement du SGS?

**M. Luc Bourdon:** Non.

**M. Peter Julian:** Cela n'a jamais existé dans la Loi sur les chemins de fer.

**M. Luc Bourdon:** Pas depuis 1988, soit pas depuis l'adoption de la loi que nous connaissons aujourd'hui. Je ne peux pas vous parler du précédent *Railway Act*.

**M. Peter Julian:** Merci d'avoir clarifié cela. Je pense que cela répond un peu à ma deuxième question. Nous savons que les compagnies sont obligées de déposer un rapport sur le SGS. Toutefois, si elles déposent un rapport dans lequel elles font toutes sortes de promesses, comme de donner de la formation aux employés, et qu'elles ne le font pas, il n'existe aucune façon de

faire le suivi, sauf en appliquant l'article que vous avez mentionné, qui vous permet d'intenter une poursuite.

• (1705)

**M. Luc Bourdon:** En fait, tous les ans, elles doivent nous soumettre une mise à jour de leur SGS que nous examinons rapidement pour voir si cela respecte le règlement. Cela est sujet à vérification.

Quant à la formation, il y a de la formation obligatoire selon certaines règles qui existent déjà. Par exemple, les gens à bord des trains ont des règles qui concernent la formation. Il y a une vérification continue indépendante du SGS.

M. le président a parlé tout à l'heure de l'Association des chemins de fer du Canada et du panel. L'Association des chemins de fer du Canada soumet un rapport au panel qui vérifie l'application de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Dans ce rapport, on nous reproche d'avoir mis en oeuvre le SGS comme une couche supérieure de sécurité. Dans notre cas, nous n'avons jamais mis de côté le régime que nous avions auparavant. Ce sont deux régimes superposés. D'ailleurs, on nous le reproche. Je pense que l'industrie croyait qu'après que nous adopterions le SGS, nous enlèverions l'autre régime. Or, nous n'avons jamais fait cela dans le domaine du rail.

**M. Peter Julian:** Le processus de vérification est donc important. Combien y a-t-il d'inspecteurs présentement dans le réseau ferroviaire?

**M. Luc Bourdon:** Il y en a 101.

**M. Peter Julian:** S'agit-il de postes ou d'inspecteurs?

**M. Luc Bourdon:** Ce sont des inspecteurs.

**M. Peter Julian:** Combien y a-t-il de postes prévus?

**M. Luc Bourdon:** Il y en a 101.

**M. Peter Julian:** Aucun poste n'est vacant?

**M. Luc Bourdon:** Nous avons deux postes d'ingénieur vacants à Ottawa: l'un des titulaires est parti en région et l'autre est allé dans un ministère. En ce qui me concerne, en région, au meilleur de ma connaissance, nous avons présentement tout notre monde. Il y en a peut-être un ou deux qui ont pris leur retraite, mais certainement pas plus.

**M. Peter Julian:** La perception du public est qu'il n'y a pas d'amélioration. Je vois les statistiques que vous nous avez fournies. Il y a beaucoup de cas importants très présents, surtout chez nous. M. Fast, M. Bell et moi venons de la Colombie-Britannique. Chaque fois qu'il y a un déraillement, cela provoque encore plus de scepticisme auprès du public, qui ne croit pas que les choses sont entre bonnes mains.

Y a-t-il eu un changement dans la façon dont le CN fait rapport des accidents? Est-ce possible qu'il y ait des accidents moins importants qui ne sont pas rapportés?

**M. Luc Bourdon:** Les gens du BST pourraient répondre à cette question. Ce sont eux qui recueillent toute l'information; ce n'est pas nous. Nous avons le même accès que vous aux statistiques qu'ils compilent à la suite des accidents qui leur sont rapportés.

**M. Peter Julian:** Alors, c'est possible.

**M. Luc Bourdon:** C'est tout à fait possible. Tout est possible.

**M. Marc Grégoire:** C'est d'autant plus possible que la réglementation du BST est différente de la réglementation américaine. Aux États-Unis, les accidents ne sont rapportés qu'à partir d'un certain niveau de dommages matériels causés à l'équipement, alors qu'ici, au Canada, ces gens sont censés tout rapporter. En théorie, ils devraient rapporter plus d'incidents que les Américains. On ne sait pas si c'est le cas.

**M. Peter Julian:** Je vois que vous éprouvez une certaine frustration du fait que vous avez un peu les mains liées en ce qui concerne les sanctions.

Imaginez que nous sommes en 2001 et que vous êtes chargés de refaire tout le système de SGS qui est mis en oeuvre. Changeriez-vous toute l'approche reliée à la protection du public canadien?

**M. Marc Grégoire:** Quand vous parlez d'approche, voulez-vous dire que nous pourrions questionner la pertinence de la mise en oeuvre du SGS?

**M. Peter Julian:** Non, je parle de la façon dont le SGS serait encadré.

**M. Marc Grégoire:** Je pense que le problème n'est pas là. Le SGS, ici comme dans le domaine de l'aviation, est une couche supérieure qu'on ajoute à la réglementation actuelle. On ne remplace pas la réglementation, on y ajoute cette couche. Le problème n'est pas la réglementation comme telle, mais la difficulté de l'appliquer. Pour reprendre les propos de M. Laframboise, c'est la difficulté de faire de la discipline.

• (1710)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Fast.

En fait non, monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, M. Fast a eu l'obligeance de me céder son tour et je l'en remercie.

Je voudrais poursuivre dans la même veine que mon ami M. Julian, en l'occurrence en parlant des accidents et des statistiques. J'ai fait ma petite enquête à ce sujet. Comme la majorité des membres du comité le savent déjà, les normes américaines en matière de rapports sont très différentes des normes canadiennes. D'ailleurs, lorsqu'on les consulte, on se rend compte sans cesse, et c'est ce que nous avons vu au comité, que le Canada a le meilleur régime de sécurité ferroviaire au monde, or lorsqu'on se penche sur le cas des États-Unis, on constate que le nombre d'accidents signalé a chuté de près de 20 p. 100 depuis 1989, passant de 4,7 accidents par million de trains-milles, à 3,5 en 2006 — et cela, c'est entre 1989 et 2006. Au Canada, nous sommes passés de 12,4 à 11,9 soit à peine une diminution de 5 p. 100 pendant le même laps de temps.

Je me demande donc dans un premier temps pourquoi nous n'avons pas obtenu le même résultat, et ensuite si on a effectué des études ou pris une autre initiative en vue d'adopter une norme internationale en matière de rapports d'accidents. Je sais que la norme américaine est fondée sur une référence financière, c'est-à-dire qu'il faut qu'un accident ait occasionné une dépense d'au moins 8 700 \$, et que cela est prescrit par la réglementation. Pourquoi le Canada n'adopterait-il pas une norme semblable, afin que nous puissions comparer ce qui est comparable et déterminer pourquoi notre industrie qui, soyons francs, est pour l'essentiel un duopole puisqu'il n'y a que deux grandes compagnies de chemin de fer — se compare à son homologue américaine? Pourquoi ne pas adopter une norme internationale, comme l'Australie et le Royaume-Uni, ainsi que la plus grande partie des pays européens et des États-Unis, afin

de pouvoir comparer ce qui est comparable et pouvoir ainsi déterminer ce qui se passe au juste?

**M. Luc Bourdon:** Je suppose que c'est principalement parce que nous ne nous entendons pas sur ce que devrait être cette norme. Il y a eu des discussions, puisque nous avons un comité qui examine l'harmonisation des deux régimes de réglementation. Comme vous l'avez dit, dans le secteur du rail, le FRA se fonde sur un seuil pécuniaire. Dès que le seuil est dépassé, l'accident doit être signalé.

À mon avis, les accidents ne devraient pas être signalés en fonction d'un seuil, mais plutôt en fonction de l'accident même ou des circonstances qui ont causé un accident ou un incident. Ainsi, si vous comparez les taux aux États-Unis et au Canada, vous comparez des choses différentes.

**M. Brian Jean:** En fait, ce sont des choses entièrement différentes...

**M. Luc Bourdon:** Oui, vous avez raison.

**M. Brian Jean:** ...parce que même s'il existe un seuil pécuniaire, le fait est qu'aux États-Unis, on signale tout incident à proximité des rails — absolument tout, quelle que soit la blessure, y compris lesorteils meurtris. Nous n'en faisons pas autant au Canada; il faut que la blessure soit grave pour qu'elle soit signalée. Par conséquent, il serait vrai de dire que le seuil utilisé aux États-Unis est beaucoup plus élevé.

**M. Luc Bourdon:** Il y a deux aspects: les accidents ferroviaires et les blessures corporelles. Dans le cas des blessures corporelles, le régime américain est différent du nôtre; il faut signaler tout ce qui nécessite plus que les premiers soins, et il existe des lignes directrices pour expliquer ce que l'on entend par premiers soins. Au Canada, on ne signale que les accidents invalidants, c'est -à-dire ceux qui entraînent une perte de temps de travail, exigent une modification des tâches, provoquent la perte d'un membre ou occasionnent la mort, entre autres.

Si vous comparez les deux régimes applicables aux blessures corporelles, vous constaterez qu'ils sont probablement très semblables — même si la liste des blessures qui doivent être déclarées aux États-Unis est plus longue, car il s'agit de toutes les blessures qui nécessitent plus que des premiers soins.

Dans le cas des accidents ferroviaires, il en va autrement; on applique un seuil pécuniaire.

**M. Brian Jean:** Dans le règlement fédéral de l'administration ferroviaire, article 49, partie 225 du Code, on dit que les autres incidents seraient le décès d'un employé du chemin de fer, une blessure qu'il subirait ou une maladie professionnelle dont il souffrirait — et de nos jours la maladie professionnelle est une catégorie assez générale, dans le cas des procès — qui n'est pas le résultat d'un accident ferroviaire ou d'un accident à un passage à niveau. Cela comprend à peu près n'importe quoi.

**M. Luc Bourdon:** C'est la même chose au Canada.

**M. Brian Jean:** Pourriez-vous fournir à la présidence et au comité des études qui sont en cours ou des renseignements que nous pourrions consulter qui nous permettraient d'y voir clair? À l'heure actuelle, mes collègues du comité et moi-même n'y trouvons aucune logique. Et la plupart des Canadiens ne seraient pas d'accord pour que nous ayons un système de déclaration différent de celui des États-Unis et des autres principaux pays.

**M. Luc Bourdon:** Comme je l'ai dit, quand on parle de blessures corporelles, cela touche tout ce qui peut se produire dans le domaine ferroviaire, que l'on soit à bord d'un train ou non. Si vous êtes blessé alors que vous travaillez dans un atelier, votre blessure doit être déclarée.

**M. Brian Jean:** Aux États-Unis?

**M. Luc Bourdon:** Au Canada également.

**M. Brian Jean:** Il s'agit d'un incident, cependant, n'est-ce pas?

**M. Luc Bourdon:** Si vous vous blessez dans l'escalier lorsque vous êtes en route pour la cafétéria, votre blessure doit être déclarée. Elle compte.

**M. Brian Jean:** Nous serions heureux que vous nous fournissiez toute l'information que vous pouvez, car ce n'est pas ce que l'on peut lire sur Internet, et ce ne sont pas les renseignements dont je dispose. Je vous en serais vraiment reconnaissant.

Merci.

**Le président:** Monsieur Fast, voulez-vous prendre le relais? Il vous reste deux minutes et demie.

**M. Ed Fast:** Merci, monsieur le président

Tout d'abord, j'ai été un peu déçu de voir que l'on bernait nos fonctionnaires, car en fin de compte, c'est le cadre réglementaire et législatif qui vous empêche de faire ce que vous estimez nécessaire. En fait, permettez-moi de citer une phrase du témoignage de M. Grégoire. Il a dit ce qui suit: «...il est devenu évident que le cadre réglementaire actuel n'est plus en mesure de fournir les outils nécessaires pour en assurer l'efficacité »... en parlant des accidents.

Je me demande s'il est même possible d'éviter tous les accidents ferroviaires. Et, dans la même veine, serait-il possible, à tout le moins, d'éviter que quiconque meure, surtout lorsqu'il y a des déraillements? Existe-t-il une norme de sécurité, au Canada ou aux États-Unis, ou une norme provinciale comme celle que nous avons en Colombie-Britannique, qui pourrait être rendue plus rigoureuse afin que plus personne ne meure dans un déraillement?

• (1715)

**M. Marc Grégoire:** Je vais commencer et Luc complétera ma réponse.

Votre première question est de savoir s'il est possible d'éliminer tous les accidents. Non, ce n'est pas possible, dans aucun des modes de transport que nous supervisons. Ce n'est pas possible dans le transport aérien, dans le transport routier, dans le transport maritime ou dans le transport ferroviaire.

Existe-t-il des normes ou des pratiques exemplaires, si l'on veut? Il faut pour cela que les pratiques exemplaires soient communiquées entre différents pays. J'estime que nous avons de très bonnes normes ici, au Canada. En fait, le secteur ferroviaire faisait très bonne figure avant 2002, puis le nombre des accidents a commencé à augmenter chaque année pour atteindre un nombre record en 2005, et la situation s'est dégradée. Contrairement à l'aviation, et cela répondra à votre question précédente — ou à la marine, pour lesquels il existe des organismes internationaux sous l'égide des Nations Unies — l'OACI pour l'aviation et l'OMI pour la marine —, nous n'avons pas de mécanisme officiel pour le partage des méthodes exemplaires.

J'ajouterai qu'il en va de même dans les transports routiers, car il n'existe pas d'organismes semblables à cet égard non plus. Des discussions sont en cours en vue d'en créer un.

Mais Luc est peut-être en mesure de vous en dire davantage.

**M. Luc Bourdon:** J'ajouterai simplement quelques observations au sujet des décès. Est-il possible des les éliminer? Ces décès sont provoqués par les accidents. On est parfois étonné de voir quelqu'un se tirer sans blessure d'un accident grave, alors que dans d'autres cas, la gravité des blessures est étonnante. Pour éliminer tous les décès, il faudrait essayer d'éliminer tous les accidents. Quand je travaillais pour les chemins de fer, j'ai participé à bon nombre d'enquêtes sur des décès.

**Le président:** Nous allons devoir conclure notre discussion. J'en suis désolé. Nous manquons vraiment de temps maintenant.

Je remercie mes invités d'être venus nous rencontrer. Si nous avons d'autres questions à vous poser, nous communiquerons avec vous.

Nous allons maintenant passer à l'examen de la motion de M. Bélanger.

**M. Don Bell:** Pourrions-nous inviter de nouveau ces témoins?

**Le président:** Je suis sûr que c'est possible. Nous déciderons de la date.

Vous constaterez qu'à notre ordre du jour, il est dit que nous devons traiter d'une motion de M. Bélanger. Je lui laisse la parole.

[Français]

**L'hon. Mauril Bélanger:** Merci, monsieur le président.

C'est une motion qui, je crois, s'explique d'elle-même. Lorsque le ministre a comparu dans le cadre du Budget des dépenses, il a indiqué qu'il réfléchissait à la possibilité de procéder à un examen de Postes Canada. Je sais qu'il appartient à l'exécutif de faire des vérifications auprès des sociétés d'État, mais je pense qu'il appartient aussi au comité de donner son avis sur la façon dont le gouvernement entend le faire. C'est aussi simple que cela.

Aucun échéancier n'est précisé parce que le ministre n'en a pas indiqué: il a simplement dit qu'il songeait à faire cet examen. La motion présentée vise à donner une chance au comité, dans l'éventualité où le gouvernement aurait l'intention de procéder à cet examen, de se pencher sur les modalités de celui-ci et de formuler des recommandations.

• (1720)

[Traduction]

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

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** On dit ceci dans la motion:

[...] lui donne l'occasion de se pencher sur les modalités d'un tel examen avant qu'il ne commence et de formuler ses recommandations.

J'aimerais clarifier certaines choses. Je ne veux pas retarder le travail du comité, mais je serais d'accord pour que le ministre vienne nous expliquer la teneur de l'examen qu'il veut entreprendre, et que nous puissions de notre côté formuler des recommandations. C'est un peu là l'objectif, monsieur Bélanger?

**L'hon. Mauril Bélanger:** Oui.

**M. Mario Laframboise:** Votre objectif est que nous puissions lui soumettre nos recommandations avant qu'il commence l'examen, n'est-ce pas?

**L'hon. Mauril Bélanger:** C'est exact.

**M. Mario Laframboise:** Nous n'allons donc pas attendre qu'il ait émis ses recommandations pour le faire.

**L'hon. Mauril Bélanger:** En effet. C'est peut-être mal exprimé en français; je m'en rends compte. L'idée est que le ministre, des gens du ministère ou de l'agence comparaisent devant le comité et nous disent ce qu'ils ont l'intention de faire et comment ils comptent procéder, de façon à ce que nous puissions leur faire part de nos commentaires et de nos recommandations, si recommandations il y a, avant que le travail ne se fasse. Il ne s'agit en aucune façon de ralentir les choses.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** Merci, monsieur le président.

La traduction française est en effet inexacte. On devrait plutôt lire ceci: « [...] lui donne l'occasion de se pencher sur les modalités et de formuler ses recommandations sur un tel examen avant qu'il ne commence. »

Pour ma part, j'appuie la motion. Je présume que c'est la version anglaise qui en donne le sens exact. Je trouverais normal qu'on aie la possibilité de faire des recommandations concernant les modalités de l'examen et qu'on puisse le faire dans les plus brefs délais.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Avant d'examiner cette motion, nous voulons savoir ce que dira la version française. Est-ce possible? Nous avons déjà eu ce problème auparavant — et les mêmes en anglais. Cela a même donné lieu à un litige avec Postes Canada.

**M. Don Bell:** Nous avons des interprètes en cabine. Ils pourraient nous lire le texte.

**M. Ed Fast:** On pourrait peut-être nous lire le texte avant que nous votions, car cela m'inquiète.

Sait-on si cela s'est déjà fait auparavant? D'autres comités ont-ils exigé que le ministre se présente devant eux et leur présente les modalités avant qu'il les applique?

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je ne veux pas donner l'impression de posséder la réponse définitive à ce sujet, mais il n'est pas inhabituel qu'un comité présente une recommandation disant que si un sujet doit être étudié, voici ce sur quoi on devrait se pencher.

Dans le cas actuel, les membres du comité, tant du parti ministériel que de l'opposition, ont exprimé des préoccupations au sujet des définitions — les traductions française et anglaise — qui ont provoqué les problèmes qui ont fait l'objet de beaucoup d'attention et de débats. Je ne veux pas prêter de propos à M. Bélanger, mais dans un cas comme celui-là, nous convenons tous que certains mécanismes de protection doivent être en place, et que le ministre et le ministère doivent prendre des mesures pour que tous les intérêts soient pris en compte. Je crois que c'est l'intention de cette motion.

Des comités ont fait la même chose à d'autres reprises. Peu importe que le gouvernement ait été minoritaire ou majoritaire, ils ont dit qu'ils voulaient que le ministre écoute leurs préoccupations.

• (1725)

**L'hon. Mauril Bélanger:** J'ai une réponse à cette question, monsieur le président.

Une motion semblable a été adoptée au Comité du patrimoine, vous vous en souviendrez peut-être, monsieur Fast, au sujet de l'examen du mandat de la SRC. Cette motion a été adoptée à l'unanimité. C'était une motion semblable.

**Le président:** Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Je veux bien, monsieur le président, mais ce qui m'inquiète, c'est que tout d'abord, une telle motion risque de retarder les mesures que le ministre prendra dans ce dossier. Et nous savons que l'échéancier est très serré. La motion prévoit une date finale au 31 décembre de cette année.

Si vous me permettez de terminer, je dirai que ce qui me préoccupe, c'est que des milliers d'emplois sont menacés au Canada — et je crois qu'un certain nombre de députés de l'opposition le reconnaissent au sein de notre comité — et nous voulons tous éviter que ces emplois soient perdus.

Dans un esprit non partisan, nous nous sommes entendus sur une certaine forme de motion, grâce à M. Bélanger, à M. Volpe et à M. Bell. Avec vos collègues, vous avez rédigé une motion que nous avons jugée acceptable.

Mais nous ne voulons pas nous enliser. Le ministre a clairement déclaré qu'il fera un examen de Postes Canada, et nous voulons nous assurer que la partie de cet examen qui portera sur les réexpéditeurs et leurs employés sera effectuée de façon accélérée. Je ne voudrais pas que les choses tournent comme la dernière fois, où nous nous sommes trouvés pris de court et nous avons dû agir rapidement parce que sinon, cela aurait eu des conséquences graves pour ce secteur.

Voilà ce que j'avais à dire, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je ne m'oppose pas à ce que vient de dire M. Fast. Il n'y a pas de lien entre les deux. Nous avons un travail à faire. Nous nous sommes engagés à faire ce travail d'ici la fin du mois de décembre en ce qui concerne Postes Canada, et il s'agit de la question des réexpéditeurs. Cette motion ne va pas du tout à l'encontre de cet engagement.

Elle porte sur l'examen plus général que le ministre a déclaré qu'il envisageait de faire. Si le gouvernement décide de réaliser un examen d'une telle ampleur, il faudra bien plus que quelques mois. Généralement, il faut plus de temps. Ce que je propose, si la motion est adoptée, c'est qu'avant que soit entrepris cet examen plus général, notre comité devrait avoir la possibilité d'examiner les modalités d'un tel examen et proposer des modifications au besoin. C'est tout.

Tout cela peut se faire en une seule réunion, et il n'est même pas nécessaire que le ministre soit présent. Je ne propose même pas que nous convoquions le ministre, même si c'est lui qui a mentionné cette question. C'est une simple question de procédure, pour voir à ce que le comité puisse participer à l'élaboration des modalités; de cette façon, nous pourrions exprimer notre avis, puis aller de l'avant. C'est tout ce que dit la motion.

**Le président:** Monsieur Jean.

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

Effectivement, j'ai entendu les questions que plusieurs membres du comité ont soulevées. À mon avis, M. Bélanger demande quelque chose de raisonnable, mais je propose que nous procédions d'une autre façon. Tout d'abord, le ministre n'a pas déclaré qu'il allait effectuer un examen. Il a dit « un éventuel examen », et il s'agit donc d'une hypothèse.

Mais nous n'avons pas besoin des pouvoirs du ministre ou de quiconque pour proposer des modalités qui nous semblent applicables. Puisque notre comité est maître de sa procédure, il pourrait rédiger les modalités que le ministre devrait appliquer à tout examen, si cet examen a lieu. Pour commencer, il y a la question des réexpéditeurs. Nous savons déjà ce qu'il convient de faire et nous devons prendre des mesures.

Mais ce qui me préoccupe, tout comme la plupart des membres du comité, c'est la possibilité que cette motion provoque des retards. Pour cette raison, je propose qu'on y apporte certains raffinements.

Ensuite, il y a la question de la livraison du courrier dans les régions rurales et des bureaux de poste dans les zones rurales. Il y a des problèmes partout au pays à cet égard, en ce moment-même. Ce que je crains, c'est que si nous adoptons une motion comme celle-ci, cela retardera — en raison de la bureaucratie, à mon avis — les mesures que le ministre pourrait prendre à l'égard de ces éléments du dossier de Postes Canada.

Je recommande donc que l'on modifie le libellé de la motion afin que nous effectuions un examen avant la fin de mois de décembre. Nous pourrions réserver à cette fin deux ou trois réunions et fournir au ministre les modalités de l'étude qu'il devrait réaliser. Je crois que ce serait une meilleure façon de procéder, surtout que, comme vous l'avez dit, il s'agit d'un examen éventuel. Il n'est pas prévu encore de le faire. Et cela pourrait même inciter le ministre à entamer cet examen de Postes Canada, s'il savait que notre comité collaborera avec lui dans cet examen.

• (1730)

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres observations, je me demande, monsieur Bélanger, si vous pourriez préciser ce qu'il en est pour nous de la version française.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Eh bien, ce que M. Julian a lu m'a semblé très bien.

Monsieur Julian, avez-vous encore ce texte?

[Français]

**M. Peter Julian:** Oui. Il s'agit de dire: « [...] lui donne l'occasion de se pencher sur les modalités et de formuler ses recommandations sur un tel examen avant qu'il ne commence. »

[Traduction]

**Le président:** Il y a donc concordance entre les versions française et anglaise.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Très brièvement, monsieur le président, la motion demande que le comité ait la possibilité d'examiner les modalités de l'examen avant qu'il ne commence. Par conséquent, cet examen pourrait être retardé durant l'été, par exemple. Il serait même possible qu'il soit retardé d'une façon générale.

Ne vaudrait-il pas mieux que notre comité dise que nous travaillons dans ce domaine, nous connaissons la situation, c'est nous qui travaillons à ce dossier, nous avons entendu divers témoins et nous pouvons en entendre davantage, et voici quelles devraient être les modalités, s'il y a un examen? À mon avis, ce serait plus logique.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Ma première intervention était justement dans le but de ne pas retarder notre travail. Par contre, je demande à M. Jean de faire preuve de bonne fois. Si le ministre veut faire un

examen de Postes Canada, il serait bon qu'il vienne en discuter avec nous. Nous avons peut-être des idées à lui proposer.

Vous semblez nous dire que vous n'êtes pas sûr qu'il y aura un examen. Je vous propose d'aller aux informations et nous revenir à ce sujet. Je ne veux pas retarder nos travaux. Si jamais le ministre s'apprête à faire un examen et que les fonctionnaires viennent nous dire ce qu'ils examinent, nous aurons peut-être des idées à leur suggérer. Je pense que c'est le but. Cela pourrait se faire aussi rapidement que la semaine prochaine, à la condition qu'ils soient prêts à faire un examen; s'ils n'en font pas, ils n'en font pas, cela ne me pose pas de problème.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, personne ne veut ralentir quoi que ce soit, ici. Je ne sais vraiment pas si le gouvernement veut aller de l'avant mais je ne m'opposerai pas du tout à ce que cet examen ait lieu, si c'est ce que veut le gouvernement. C'est le pouvoir exécutif du gouvernement et je n'ai pas d'objection. En tant que parlementaire et membre du comité, je dis simplement que si le gouvernement veut aller de l'avant, il doit au moins en profiter pour nous consulter pour obtenir nos idées sur la façon de procéder.

Je ne veux pas que cela se fasse de manière abstraite, ni que cela se fasse inutilement. Je me suis laissé dire que le comité pouvait le faire s'il le voulait, mais je ne propose pas qu'il le fasse, si le besoin n'existe pas. Je ne le ferai que si le gouvernement a l'intention d'aller de l'avant. Dans ce cas, prenez quelques jours, et non des mois, pour nous consulter, pour connaître notre réaction et nos recommandations. Nous pouvons faire cela cet été. Les comités peuvent se réunir l'été.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je me demande si M. Bélanger accepterait un amendement favorable à sa motion qui supprimerait les mots « avant qu'il ne commence ». Je dis cela parce qu'il va de soi que le ministre sera avisé de cette motion si elle est adoptée par le comité. En outre, la relation de travail avec notre comité ne peut qu'être avantageuse pour le ministre. D'inscrire « avant qu'il ne commence » limite l'application de la motion à l'été, et limite aussi la possibilité pour le ministre de se porter au secours des réexpéditeurs, de la poste rurale et des bureaux de poste ruraux. Je pense que ce n'est pas nécessaire.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je le répète, monsieur le président, cette mesure ne vise en rien les réexpéditeurs, ni quiconque. Elle découle des renseignements dont nous a fait part le ministre, au sujet d'un examen global de Postes Canada. Le cas échéant, comme membre du comité, j'aimerais avoir la possibilité de lui présenter mes suggestions sur la façon de procéder à cet examen, avant même qu'il commence. Voyons, à quoi sert-il d'avoir un mandat ou un cadre de référence fixé pour lui, avant que nous présentions nos commentaires? Je pense que c'est délicat.

Il ne s'agit donc pas d'un amendement favorable.

Je le répète, c'est une motion. J'ai présenté une motion très semblable, sur l'examen du mandat de Radio-Canada, au Comité du patrimoine canadien. La motion a été approuvée à l'unanimité par le comité et la Chambre. Cette démarche n'a rien de sournois, les parlementaires veulent simplement fournir au gouvernement leurs suggestions et, peut-être, leurs recommandations sur le mandat et la façon de procéder avant que le gouvernement se lance dans l'examen d'une importante société. Cela n'enlève rien à la capacité du gouvernement d'agir séparément, pour les réexpéditeurs, et n'a rien à voir avec la décision du comité de se pencher sur cette question avant la fin de décembre.

Je ne vois pas où est le problème.

• (1735)

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je me demande si nous n'adoptons pas un comportement de confrontation sans raison. Quand un ministre présente un projet de loi à la Chambre, il peut le renvoyer directement à un comité ou attendre qu'il ait été adopté en deuxième lecture. Il s'agit ici du même type de choix que pour un projet de loi, sauf que cette question serait traitée ici d'abord. Ainsi, quand le mandat sera fixé, il n'y aura plus de choix. Pour nous, il s'agit de recommander au ministre... Tout d'abord, il n'est pas tenu de procéder à cet examen. Ensuite, il n'est pas non plus obligé d'accepter nos recommandations, si l'examen a lieu. Nous voulons simplement montrer que nous collaborons.

Comme l'a dit M. Bélanger, et c'est sa motion, pas la mienne, personne ne veut circonscrire le pouvoir exécutif du ministre. Si le ministre veut que l'examen ait lieu, bien. S'il n'en veut pas, peu importe que cette motion soit adoptée à l'unanimité ou à la majorité, il n'en fera pas de toute façon.

**Le président:** Monsieur Jean, vous avez le dernier mot.

**M. Brian Jean:** Très rapidement, monsieur le président, nous avons des inquiétudes au sujet du retard. Le ministre travaille de très près avec le comité. Il fait de son mieux pour collaborer. Je dirais qu'une motion unanime de notre comité, dans le libellé actuel, d'un point de vue juridique, encouragerait la tenue d'un examen de Postes Canada, assurément. Je pense que M. Bélanger le sait bien, du moins, je m'en doute.

Deuxièmement, j'ai des craintes au sujet du retard. Il y a trois ou quatre mois dans l'été, et si quelque chose survient, le travail de collaboration du ministre avec le comité l'occuperait beaucoup. À mon avis, un amendement favorable éliminerait ce risque et assurerait la collaboration entre le ministre et le comité. C'est sensé.

**M. Ed Fast:** Travaillons avec cela. C'est un amendement favorable.

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Bell.

**M. Don Bell:** J'aimerais apporter une précision, pour M. Bélanger. Je comprends ce qu'il a dit. Rien dans cette motion ne laisse entendre qu'elle puisse avoir une incidence sur la situation des réexpéditeurs. C'est une autre question. Le travail sur les réexpéditeurs aura lieu, nous nous pencherons là-dessus dès que possible, et trouverons une solution. M. Fast a posé une question sur le nombre d'employés, et il sait que cette question me tient à coeur aussi, mais cela n'avait rien à voir avec la motion.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Ce n'est pas une question distincte. Je présume qu'un examen de Postes Canada porterait sur l'article 14, soit le privilège exclusif de Postes Canada et cela touche directement les

réexpéditeurs. Tout examen aurait une incidence là-dessus et cette motion touche donc directement les réexpéditeurs.

**M. Don Bell:** Ce n'est pas ainsi que je vois les choses.

**M. Brian Jean:** Cette exclusivité fait-elle partie du mandat de Postes Canada? Oui. En est-il de même pour l'atteinte à cette exclusivité par les réexpéditeurs? Oui. Deux fois oui égalent oui. Cela ferait partie de l'examen du mandat de Postes Canada.

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** D'après ce que je comprends, toutefois, dans nos commentaires au ministre, nous parlerons d'après la deuxième motion des autres questions, pas des réexpéditeurs. La question des réexpéditeurs peut faire l'objet de commentaires et de décisions distinctes, je crois.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Le comité s'était déjà prononcé à ce sujet. Il s'était déjà exprimé là-dessus à l'unanimité, ou plutôt, à la majorité.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Il faut que ce soit très clair, monsieur le président. La motion dit: « Se pencher sur les modalités et de formuler ses recommandations » au sujet du privilège exclusif de Postes Canada et de ses réexpéditeurs.

**M. Don Bell:** Vous pourriez modifier la motion, en disant...

**L'hon. Mauril Bélanger:** Où voyez-vous le mot « exclusif »?

**M. Brian Jean:** J'ai dit: « sur les modalités et de formuler ses recommandations d'un tel examen ». L'exclusivité se rapporte à l'article 14 de la loi, qui porte sur le privilège exclusif, ce qui va directement à l'encontre de ce que font les réexpéditeurs.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, je pense avoir fait preuve ici de beaucoup de bonne volonté et d'esprit de collaboration. La motion a un objectif très simple. Si le ministre veut qu'ait lieu un examen de Postes Canada et que pour ce faire il fixe un mandat et une façon de procéder, je propose que le comité ait l'occasion de participer à ce processus — d'y participer. Le ministre peut décider de rejeter nos propositions, de les accepter, ne serait-ce qu'en partie. Mais cela n'empêche aucunement le comité de mettre en oeuvre la motion adoptée il y a deux semaines, et portant sur les réexpéditeurs. Il ne faut pas lier les deux, l'une n'est pas associée à l'autre.

• (1740)

**Le président:** Comme plus personne ne veut intervenir, je vais mettre la motion de M. Bélanger aux voix, l'anglais étant traduit en français pour refléter fidèlement ce que dit la motion.

(La motion est adoptée [voir le *Procès-verbal*].)

**Le président:** Pour ne pas vous faire attendre davantage, j'ai fait distribuer un projet de lettre que nous pourrions envoyer à Air Canada. Je vous demanderais d'en prendre connaissance et de me dire ce que vous en pensez mercredi.

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Je pense que cette lettre devrait être envoyée le plus tôt possible, et je proposerais également d'y parler des pertes d'emploi dans le domaine du grand entretien en aéronautique.

**Le président:** Je pense que nous en avons déjà parlé à l'occasion d'une motion. J'ai essayé de refléter le mieux que je le pouvais l'opinion du comité dans cette lettre.

**M. Ed Fast:** Tant et aussi longtemps que les pertes d'emploi, les licenciements, la sous-traitance ne sont pas...

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, seriez-vous disposé à accepter une motion portant que nous acceptons cette lettre en l'état?

**Le président:** Certainement.

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Je vais faire envoyer cette lettre en urgence.

Mercredi prochain, les deux premières heures de séance seront consacrées au projet de loi C-6. La troisième heure sera quant à elle consacrée aux prévisions budgétaires, comme nous en sommes convenus la dernière fois.

Je vous remercie.

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.**