



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 055 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le lundi 4 juin 2007**

—  
**Président**

**M. Mervin 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 4 juin 2007

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** La séance est ouverte. Bienvenue à la 55<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006, nous avons aujourd'hui à l'ordre du jour l'examen du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

Nous recevons aujourd'hui M. Franz Reinhardt, Mme Susan Stanfield et M. Merlin Preuss qui représentent le ministère des Transports, et MM. Jacques Laplante et Alex Weatherston qui représentent le ministère de la Défense nationale.

Bienvenue à vous.

(Article 12)

**Le président:** Lorsque nous nous sommes quittés la dernière fois, nous en étions à l'amendement G-2 proposé par le gouvernement. Je pense que nous faisons des progrès. À moins que la volonté du comité soit différente, nous pourrions peut-être continuer à en délibérer.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** J'aurais un autre texte à l'intention du comité, un texte qui permettra probablement d'arriver à une solution puisqu'il repose sur les discussions de la dernière fois.

J'aimerais demander au greffier de bien vouloir le faire distribuer.

**Le président:** Il s'agit de la page 29 de la liasse des amendements, l'amendement G-2.

Monsieur Jean, voudriez-vous rapidement nous expliquer ce texte?

**M. Brian Jean:** En fait, c'est le reflet de ce qui avait été signalé par les autres membres du comité, la question du risque peu élevé. Les changements reflètent ce qui avait été discuté la dernière fois.

**Le président:** S'agit-il d'un amendement ou d'un sous-amendement?

**M. Brian Jean:** En fait, ce serait plutôt un sous-amendement. Je pense qu'en l'occurrence, il ne peut en être autrement.

**Le président:** Peut-être pourrais-je vous demander de nous le lire.

**M. Brian Jean:** Certainement, monsieur le président, avec plaisir. Ce texte se lit comme suit :

*a) l'organisme visé a fait l'objet d'une étude sur la sécurité aéronautique dont les résultats démontrent, selon le ministre, que celles de ces activités pour lesquelles il pourrait exercer les attributions visées par le certificat prévu au paragraphe (1.1) représentent un niveau de risque peu élevé en ce qui concerne la sécurité et la sûreté aériennes;*

Cela fait suite à l'observation selon laquelle il faudrait parler plutôt du niveau de risque peu élevé que de niveau de risque élevé.

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

Nous changeons donc simplement l'expression utilisée dans le texte pour parler plutôt de « niveau de risque peu élevé », c'est cela?

**M. Brian Jean:** C'est cela. D'ailleurs, le changement est indiqué Dans le texte en caractères gras et il est souligné.

**Le président:** Monsieur Peter Julian.

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD):** Monsieur le président, je pense qu'il faudrait maintenant plutôt se demander pourquoi on ne parlerait pas plutôt de niveau de risque « le moins élevé ».

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** D'après ce que j'ai compris, et j'aimerais avoir l'avis du ministère à ce sujet, il existe effectivement déjà un indicateur qui permet de catégoriser le risque, et il existe bien évidemment aussi des procédures d'évaluation des risques. Je pense que les auteurs de cette disposition ont calqué celle-ci sur le modèle du programme existant qui catégorise les niveaux de risque.

Est-ce que je me trompe?

**M. Franz Reinhardt (directeur, Services règlementaires, Aviation civile, ministère des Transports):** Tout à fait. Quoi qu'on fasse, il y a toujours un certain niveau de risque. Bien sûr, si on voulait éliminer tout risque, il faudrait clouer tous les avions au sol et plus personne ne volerait.

Dans le cas de l'organisation désignée, si nous procédons à une étude sur la sécurité et si, à la suite de celle-ci, nous déterminons qu'après évaluation du risque, le niveau de risque est peu élevé, cela suffirait pour que le ministre puisse faire la désignation — avec bien entendu tous les autres critères que vous verrez plus tard.

**M. Brian Jean:** Si vous me permettez, monsieur le président, je dirais simplement que cela répond à certaines des préoccupations du Bloc. À mon avis, le ministère a raison: La seule façon d'éliminer tous les risques consisterait à clouer au sol tous les avions et à ne plus voler. Mais en réalité, ce qui est en jeu, c'est le plus petit commun dénominateur, et cela correspond à la procédure d'évaluation du risque. Cela semble logique. Et c'est assurément aussi une grosse différence par rapport au texte précédent.

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

**M. Brian Jean:** Par ailleurs, j'aimerais également, si c'est possible, monsieur le président, que les représentants du ministère nous disent un mot au sujet de l'alinéa *b*). Un peu plus bas sur la même page, on parle en effet, de transport aérien de passagers payants », et je ne comprends pas vraiment la logique de la chose.

**M. Franz Reinhardt:** Suite aux discussions survenues en comité la dernière fois, nous avons décidé d'éliminer le terme « *scheduled* » dans la version anglaise et le terme « *régulier* » dans le texte français.

Lorsqu'on lit l'article proprement dit, on constate que le texte initial disait: « le transport aérien de passagers payants ne compte pas parmi ses activités », alors que cette dernière version dirait: « le transport aérien de passagers payants ne compte pas parmi ses activités ». Le terme « *régulier* », qui est plus limitatif, a donc été enlevé du texte.

**M. Brian Jean:** Parfait.

Monsieur le président, je ne sais pas si vous voulez que je dise un mot au sujet de l'argumentaire que le Bloc nous a également livré au sujet de la disposition concernant l'entrée en vigueur dans trois ans, qui est évidemment une disposition différente, mais elle est intégrée de la même façon et le gouvernement est lui aussi favorable à cet amendement.

**Le président:** Cela veut-il dire que vous préconisez le renvoi à l'article 49 de la disposition concernant l'entrée en vigueur, même si...

**M. Brian Jean:** Au paragraphe (2). Oui, je voulais simplement confirmer aux représentants du Bloc que nous avons accueilli leurs suggestions à ce sujet et que, pour parler franchement, nous nous y rallions. Nous pensons que c'est très bien.

**Le président:** Autre chose?

Monsieur Bell.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** Je voudrais un éclaircissement au sujet de la disparition de l'alinéa *b*), c'est de cela que nous parlions. Certaines grosses compagnies aériennes n'ont pas de vols réguliers, mais cette disposition-ci s'applique tout particulièrement aux petites compagnies qui n'ont pas de vols réguliers, c'est bien cela?

**Le président:** Pour votre gouverne, je ne pense pas que nous parlions de supprimer l'alinéa *b*)...

• (1540)

**M. Don Bell:** Non, nous supprimons simplement le mot « *régulier* » à l'alinéa *b*).

**Le président:** Nous supprimons le mot « *régulier* ». D'accord.

**M. Franz Reinhardt:** Cela signifie donc que toutes les compagnies aériennes qui n'ont généralement pas de vols réguliers, par exemple les services de taxi aérien, mais qui transportent des passagers payants, ne peuvent pas être désignés.

**M. Don Bell:** Et cela vaut également pour les compagnies de vols nolisés.

**M. Franz Reinhardt:** C'est cela.

**M. Don Bell:** Très bien. D'accord.

**M. Franz Reinhardt:** C'est donc une grosse différence par rapport à...

**M. Don Bell:** En effet.

**M. Brian Jean:** J'allais simplement ajouter que c'est quelque chose qui, selon moi, préoccupait aussi M. Bélanger ou M. Volpe, et je pense que le ministère a là aussi donné une suite favorable.

**L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.):** Je suis encore en train d'essayer de m'y retrouver, monsieur le président, parce que je suis arrivé quelques minutes en retard et je vous demande de m'en excuser.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur Reinhardt, que voulez-vous véritablement leur faire faire? Donnez-moi des exemples bien précis.

**M. Franz Reinhardt:** Je peux vous donner des exemples plus concrets que ceux dont nous avons parlé dans le cadre de notre discussion sur les avions ultra-légers. J'en ai parlé un peu la semaine dernière, je crois. Il y a des compagnies dans l'Ouest, dans les Prairies, qui font régulièrement l'arrosage des champs des cultivateurs à l'époque des semences. Il s'agit de pilotes commerciaux spécialisés qui connaissent ce type d'opération. Les associations qui regroupent ces gens ont une très grande expertise dans ce domaine.

Dans ces conditions, nous pensons qu'il serait probablement plus logique de permettre à ces gens de faire le suivi des opérations, même si le ministre peut toujours intervenir. De cette façon, nous pourrions utiliser nos inspecteurs à meilleur escient, entre autres en faisant plus d'inspections auprès de grandes compagnies de niveau 705, par exemple WestJet, Air Canada, etc.

**M. Mario Laframboise:** Mais les inspecteurs vont quand même pouvoir aller sur les lieux de ces compagnies?

**M. Franz Reinhardt:** Bien sûr.

**M. Mario Laframboise:** Vous allez faire des interventions.

**M. Franz Reinhardt:** Le ministre peut toujours intervenir. Même à l'heure actuelle, dans le cadre de ce qu'on appelle la Canadian Business Aviation Association, il est responsable de superviser la sécurité. Comme je vous le disais, mis à part les règlements sur les SGS, les règlements de base sur les licences, la certification des aéronefs, l'entretien et la navigabilité s'appliquent toujours. Ces associations et leurs membres doivent respecter ces exigences. Le ministre peut intervenir n'importe quand en matière d'application de la loi.

**M. Mario Laframboise:** Vous m'inquiétez quand vous dites que vos inspecteurs pourront faire autre chose. On a fait inclure des dispositions dans le but de maintenir un système d'inspection dans l'ensemble du service aérien. Allez-vous pouvoir faire des inspections sporadiquement, faire ce qu'on appelle en anglais des *spot checks*?

**M. Franz Reinhardt:** Oui.

**M. Mario Laframboise:** Aurez-vous toujours l'oeil sur cette industrie, même si on a ajouté un niveau supplémentaire, c'est-à-dire qu'une association sera responsable d'approfondir la sécurité avec tous ses membres?

**M. Franz Reinhardt:** Effectivement.

**M. Mario Laframboise:** Moi, je peux vous suivre. Mon seul problème — et c'est pourquoi je tenais à ce qu'on inscrive trois ans —, c'est que je ne veux pas que vous mettiez cela de côté. Plus tôt, votre première réaction a été de dire que vos inspecteurs feront autre chose.

**M. Franz Reinhardt:** Non.

**M. Mario Laframboise:** Je veux que vos inspecteurs continuent à faire de la surveillance, mais qu'il y ait quelqu'un, comme l'association de ces organisations ou l'association que vous aurez, qui pourra faire un peu plus de travail de sécurité avec ses membres. Cela ne me cause pas de problème.

**M. Franz Reinhardt:** En outre, comme vous le savez, il y a aussi la question d'indicateur de risque, c'est-à-dire qu'on va faire des études pour voir le niveau de risque. C'est quelque chose d'important.

En ce qui concerne les enquêtes, les inspections et tout, comme vous le savez, il faut quand même faire la gestion du risque. Lorsque les risques sont moins élevés, on n'a pas besoin d'autant de personnes aussi souvent, mais elles sont là quand même. Je suis très franc avec vous: cela a toujours été ainsi dans le passé, même avant la venue des SGS. C'est une question d'indicateur de risque. Il faut examiner où on a un meilleur retour sur notre investissement.

**M. Mario Laframboise:** Par rapport aux inspections que vous faites ou quoi que ce soit.

**M. Franz Reinhardt:** C'est cela.

**M. Mario Laframboise:** Vous allez davantage là où les risques sont plus élevés qu'aux endroits où il n'y a pas de risque.

**M. Franz Reinhardt:** Oui, c'est normal.

En outre, dans ces opérations, il y a des cas où c'est tellement rodé, les gens connaissent tellement bien ce qu'ils font que c'est plus facile pour nous de leur accorder un peu plus de surveillance. On est toujours là pour intervenir.

D'ailleurs, des amendements ont été proposés pour renforcer les pouvoirs — je devrais dire que les pouvoirs étaient toujours là —, mais du point de vue de la perception, pour bien montrer que malgré la désignation d'organisme, le ministre est toujours là, responsable d'approuver les règlements et les normes. Vous allez voir, ce sont des amendements à venir. On a voulu faire cela pour renforcer cette disposition.

Maintenant, je sais qu'on parlait d'une mise en application dans trois ans, mais comme ça va prendre deux ou trois ans pour élaborer les règlements de toute façon, on aurait peut-être aimé qu'elle soit plus rapide. De plus, si les membres de certaines associations étaient désignés, par exemple la Canadian Business Aviation Association, cela leur permettrait d'avoir un recours pour se présenter devant un tribunal. À l'heure actuelle, ils n'ont pas de recours. Alors, si jamais l'association refuse de les reconnaître pour quelque raison que ce soit, ils n'ont pas de recours.

**M. Mario Laframboise:** Sauf que ce sont les mêmes individus qui sont venus nous dire que les inspecteurs font autre chose. C'est ce qui m'inquiète. J'y arrivais. Cela fait longtemps que vous travaillez avec les gens de cette association, les transporteurs, les propriétaires de jet privé. Ce sont eux qui sont venus nous dire que les inspecteurs faisaient autre chose. Ils disaient qu'on allait voir, qu'ils allaient s'occuper de la sécurité. Mais il y a de plus en plus de propriétaires de jet privé.

**M. Franz Reinhardt:** Oui.

• (1545)

**M. Mario Laframboise:** J'aime aussi que vous enleviez le mot « régulier » avant les mots « de passagers », parce que ces gens en transportent des passagers.

**M. Franz Reinhardt:** On l'a enlevé.

**M. Mario Laframboise:** C'est clair qu'ils vont payer pour transporter des passagers, mais cela nous inquiète parce qu'on ne veut pas qu'il y ait un marché détourné qui ne soit plus supervisé.

**M. Franz Reinhardt:** Cela a été enlevé, monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** Je comprends cela, mais vos amis ont l'air de vous forcer la main un peu.

Nous, ce qu'on veut...

**M. Franz Reinhardt:** Le Canada est le seul pays au monde qui exige qu'une association assure un suivi de ces gens. Il n'y a aucune réglementation ailleurs, sauf la réglementation de base.

**M. Mario Laframboise:** Sauf qu'ailleurs, il y a sûrement un service d'inspection pour vérifier si ces gens sont conformes...

**M. Franz Reinhardt:** Non.

**M. Mario Laframboise:** Ah, non?

**M. Franz Reinhardt:** Non.

Ailleurs, monsieur Laframboise, c'est comme pour l'aviation privée. Par exemple, si j'ai un avion privé, si j'ai mon avion, c'est certain que les inspecteurs peuvent venir inspecter de temps en temps, comme dans n'importe quel domaine, mais dans les autres pays, y compris aux États-Unis, les petits jets d'affaires ne sont pas réglementés au niveau où ils le sont au Canada.

**M. Mario Laframboise:** Ce doit être pour cette raison que des gens ont pu aller suivre des cours de pilotage de jet pour aller frapper les tours aux États-Unis. C'est pour cela que ces choses m'inquiètent. Comprenez-vous?

**M. Franz Reinhardt:** Il s'agit d'un autre sujet.

**M. Mario Laframboise:** Ce que je veux dire, c'est que c'est de cette façon que l'on forme ces gens pour devenir des pilotes de jet privé. C'est comme cela et c'est la raison pour laquelle j'aime mieux que vous continuiez, avec vos inspecteurs, à surveiller ces gens-là. Je veux que ce soit clair, qu'on maintienne ce service. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous voulons que ce soit dans trois ans. Vous devriez peut-être être content que ce soit trois ans: cela vous donnera tout le temps de faire comprendre à cette association que l'affaire est sérieuse. Ce n'est pas seulement le fait d'avoir moins d'inspecteurs dans leurs jambes. Ils vont continuer d'en avoir, mais on va les organiser en attendant et on va s'assurer que cet organisme fonctionne conformément à nos lois canadiennes. Peut-être qu'avec des lois plus sévères, il n'y aura pas de pilotes qui n'auraient pas dû être pilotes.

Qu'en pensez-vous, entre vous et moi?

**M. Franz Reinhardt:** La formation des pilotes, monsieur Laframboise, est à mon avis un autre sujet. Je ne pense pas que ce soit relié à ça.

**M. Mario Laframboise:** Il reste qu'ils doivent pratiquer et être formés quelque part. Pour ce faire, ils ont souvent recours à des jets privés. Êtes-vous capable de me dire qui est propriétaire d'un jet privé, vous?

**M. Franz Reinhardt:** Oui.

**M. Mario Laframboise:** Dans le cadre des enquêtes, on peut mettre jusqu'à deux ans pour découvrir qui est propriétaire d'un jet. Il s'agit de sociétés en nom collectif qui comptent plusieurs propriétaires.

**M. Franz Reinhardt:** Cependant, Transports Canada a un bon système d'enregistrement des propriétaires d'aéronefs. Mais il y a en effet des noms de compagnies...

**M. Mario Laframboise:** ... qui sont plus compliqués que d'autres. C'est pourquoi cette question m'inquiète un peu et que je tiens à m'assurer qu'on puisse bien suivre ces gens.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

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

Pour ce qui est de la définition, j'aime bien l'idée qu'on change « risque élevé » pour « représentant un niveau de risque peu élevé ». En ce qui a trait à l'idée de retirer de la version anglaise le mot *scheduled*, qui correspond au mot « régulier » dans la version française, je veux comprendre quel impact ça aurait. Est-ce que ça exclut en effet tout vol nolisé?

**M. Franz Reinhardt:** Oui, on dit bien: « *b* » le transport aérien régulier de passagers payants ne compte pas parmi ses activités; ».

• (1550)

**L'hon. Mauril Bélanger:** D'accord, mais ça inclut toujours les vols de passagers payants, peu importe leur importance. C'est exact?

**M. Franz Reinhardt:** En effet. Auparavant, ce n'était pas assez payant avec « horaire régulier », mais en l'enlevant, ça augmente de beaucoup la couverture. Toute personne qui achète un billet est couverte.

**L'hon. Mauril Bélanger:** En fait, ça a comme effet d'exclure les opérateurs de vols nolisés. Ils ne peuvent pas être désignés.

**M. Franz Reinhardt:** C'est exact.

**L'hon. Mauril Bélanger:** À mon avis, c'est vraiment un progrès.

Le gouvernement a-t-il l'intention de proposer des amendements au paragraphe 5.31(3)?

[Traduction]

**Le président:** C'est le paragraphe 5.31(3)

**L'hon. Mauril Bélanger:** En l'occurrence:

(3) L'organisme désigné dispose de tous les pouvoirs nécessaires au contrôle d'application des normes et des règles qu'il établit.

Avez-vous l'intention de modifier cela?

**Le président:** Monsieur Reinhardt.

[Français]

**M. Franz Reinhardt:** Vous allez voir que plus loin, d'autres amendements qualifient cette disposition.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Faut-il l'adopter avant?

**M. Franz Reinhardt:** Dans la pile d'amendements que vous avez reçue, à la troisième page, on parle d'un amendement à une nouvelle disposition, soit le paragraphe (7).

**L'hon. Mauril Bélanger:** Vous parlez de l'inspection?

**M. Franz Reinhardt:** Oui. Ça vous donne le résultat que vous demandiez à (3).

**L'hon. Mauril Bélanger:** C'est très bien aussi.

Dans l'amendement G-2, à l'alinéa 5.31c), on dit « toute autre condition réglementaire. »

**M. Franz Reinhardt:** Ce n'est pas touché.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Y aurait-il lieu de dire « *c* » toute autre condition réglementaire qui n'est pas à l'encontre de la présente loi »? Je ne sais pas si c'est nécessaire; je ne fais que demander un conseil. Autrement dit, on ne pourrait pas retirer les interdictions ou les restrictions que la loi impose par voie de règlement.

**M. Franz Reinhardt:** Ce que vous recherchez, monsieur Bélanger, se trouve dans le paragraphe (8), qui, je pense, est à la page suivante.

[Traduction]

**Le président:** Cela figure-t-il dans le texte qui nous a été remis?

[Français]

**L'hon. Mauril Bélanger:** C'est à la quatrième page du document?

[Traduction]

**Le président:** C'est le nouveau texte qu'on propose pour le paragraphe 5.31(7) et...

[Français]

**M. Franz Reinhardt:** C'est à la dernière page.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Eh bien, il y a eu beaucoup de progrès!

Merci, monsieur le président, ça me satisfait.

[Traduction]

**Le président:** Cela convient-il à tout le monde? Très bien.

Pour votre gouverne, l'amendement ministériel a fait l'objet d'un sous-amendement. Ce sous-amendement vise à modifier l'alinéa *a*) de manière à parler d'un niveau de risque peu élevé, et à supprimer le terme « régulier » à l'alinéa *b*).

(Le sous-amendement est adopté [voir le *Procès-verbal*].)

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Il y a toute une série de sous-amendements, et vous parlez ici du sous-amendement à l'alinéa *a*).

**Le président:** En fait, je les ai réunis pour ne faire qu'une seule phrase. Il s'agit donc de changer le texte existant pour parler d'un « niveau de risque peu élevé » et ensuite d'éliminer le terme « régulier ». Ces deux changements constituent le sous-amendement à l'amendement ministériel G-2.

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

**Le président:** Nous allons maintenant passer à l'amendement BQ-14 qui se trouve à la page 37 de votre livre d'exercice.

• (1555)

**L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.):** Est-ce qu'on a déjà fait quelque chose pour les autres?

**Le président:** Oui, cela a été couvert par les changements que nous avons apportés ici.

L'amendement G-2 invalide en fait les amendements BQ-12, LIB-5, NDP-6, BQ-13, NDP-7 et NDP-7.1.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je vois.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Allez-y lentement afin que nous puissions les biffer.

**Le président:** Certainement. Les changements apportés au G-2 règlent dont le cas de l'amendement BQ-12. Il en va de même pour les amendements BQ-13, LIB-5, NDP-6, NDP-7 et NDP-7.1.

Tout cela nous amène à l'amendement BQ-14, à la page 37, et pour la gouverne du comité, je vous signale que les amendements BQ-14 et NDP-8 sont identiques.

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, je suis d'accord avec vous pour tous les amendements sauf pour le NDP-7.1. En effet, cet amendement rend un peu plus clair les conditions dans lesquelles une organisme peut être désigné.

**Le président:** On me signale toutefois que l'amendement NDP-7.1 est invalidé par l'amendement G-2 assorti de son sous-amendement, puisque la ligne en question n'existe plus.

**L'hon. Mauril Bélanger:** En effet, monsieur le président, mais cela est dû au fait que des centaines de lignes ont été déplacées...

**Le président:** Vous avez raison.

**L'hon. Mauril Bélanger:** ... il s'agit dès lors de voir où cela s'appliquerait et si, effectivement, vous avez raison ou si c'est M. Julian qui a raison en ce qui concerne l'invalidation en question.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je voudrais demander à M. Julian s'il souhaite en parler immédiatement ou attendre à mercredi. En ce qui me concerne toutefois, j'aimerais beaucoup que cet amendement puisse être déplacé là où il doit se trouver sans devoir être invalidé, tout dépendant bien entendu de ce dont il s'agit après avoir pu l'examiner.

En revanche, j'aimerais encore plus savoir ce que M. Julian tente de faire étant donné la présence du nouvel amendement. Je demanderais donc à M. Julian, par votre entremise monsieur le président, de bien vouloir y jeter un coup d'oeil et de nous le soumettre mercredi prochain sous couvert d'un amendement qui s'appliquerait peut-être à une disposition différente ou encore d'un amendement à l'amendement que nous venons d'adopter, parce que...

**M. Peter Julian:** Avec plaisir.

**Le président:** Cet amendement viendrait remplacer la ligne 26...

**M. Brian Jean:** C'est cela.

**Le président:** ... mais cette ligne 26 n'existe plus. C'est cela qui invalide cet amendement. Cette ligne n'existe plus et elle ne peut donc pas être remplacée.

**M. Peter Julian:** J'ai bien compris cela, monsieur le président, mais M. Bélanger a signalé que, même si nous avons accepté de déplacer certaines dispositions, la teneur même de l'amendement garde toute sa raison d'être.

Mais je vais néanmoins suivre le bon conseil de M. Jean: soit nous décidons de surseoir officiellement à l'examen de cet amendement ou alors, si vous préférez, monsieur le président, nous pouvons simplement le remettre en délibération mercredi.

**M. Brian Jean:** Pour nous du côté ministériel, monsieur le président, et dans un esprit de collaboration, ce que nous voulons, c'est le meilleur texte de loi possible, et puisqu'il s'agit essentiellement d'un argument technique, à notre avis il ne faudrait pas ignorer quelque chose pour cette simple raison. J'invite donc mon collègue à le présenter de nouveau mercredi si l'amendement actuel ne le satisfait pas.

**Le président:** Nous allons donc réserver l'amendement NDP-7.1 jusqu'à mercredi pour avoir une meilleure idée de l'endroit où il faudrait l'intégrer dans le projet de loi.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Le ferons-nous mercredi ou plus tôt, au cas où nous pourrions tout boucler aujourd'hui?

**Le président:** Vous avez raison.

**Le président:** Passons maintenant à l'amendement BQ-14, à la page 37.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, l'amendement se lit comme suit:

(1.1) Le Ministre des transports fait déposer devant chaque chambre du Parlement, au plus tard le 31 mars ou, si celle-ci ne siège pas, dans les trente premiers jours de séance ultérieurs, une liste des organismes désignés en vertu du paragraphe (1).

Il s'agit simplement de s'assurer que la liste de ces organismes est connue et qu'elle sera publiée. De cette façon, les organismes désignés ne seront pas cachés à Transports Canada, ils seront connus du public.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

• (1600)

[Français]

**M. Peter Julian:** J'appuie l'amendement du Bloc québécois. Il est important qu'il y ait un aspect public et que la transparence soit assurée. En ce sens, cet amendement est efficace.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** C'est une excellente idée.

(L'amendement est adopté.)

**Le président:** Cet amendement était identique à l'amendement NDP-8, de sorte que ce dernier disparaît donc de la liasse.

Nous allons maintenant passer à l'amendement NDP-8.1, à la page 39.

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Cet amendement est semblable à celui que nous avons mis de côté la semaine dernière. Je ne sais toujours pas si on va nous faire rapport au sujet de la question de la non-primauté du Code canadien du travail, 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.

Il me semble que dans les deux cas, l'argumentaire est le même et il faudrait en discuter simultanément. Je proposerais donc que nous réservions cet amendement jusqu'à ce que nous ayons pu discuter de l'autre qui l'a précédé.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je ne pense pas que cela soit nécessaire étant donné que nous n'avons pas encore décidé si nous allions ou non le mentionner. Mais si nous le mentionnons, cela vaudra pour l'ensemble du projet de loi, et je ne pense donc pas qu'il soit nécessaire de répéter cela à différents endroits davantage stratégiques. Nous aurons un débat, c'est certain, mais je ne pense pas qu'il faille ajouter cela ici.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je suis d'accord. Je n'ai pas d'objection à ce que cela passe, mais à mon avis c'est redondant. Si cela s'applique à l'autre, cela s'appliquera à tous les articles. Nous avons déjà eu cette discussion. Je pense qu'on pourrait mettre cela de côté, mais cela ne fait aucune différence. Si M. Julian insiste pour garder cette motion, proposons-les d'un même tenant parce que de toute manière elles parlent de la même chose.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** M. Bélanger et M. Jean ont raison. Si nous adoptons l'amendement du Bloc qui a été présenté un peu plus tôt pendant l'étude article par article et si, pour une raison quelconque, cet amendement est rejeté, cet amendement-ci aura toute sa pertinence et il faudra impérativement discuter. Je proposerais donc que nous le mettions de côté jusqu'à ce que cette discussion préalable ait eu lieu puis, si l'amendement du Bloc est adopté, il ne sera plus nécessaire de nous en saisir.

(L'amendement est réservé.)

**Le président:** Nous en arrivons ainsi à l'amendement BQ-15, à la page 43.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je propose que le projet de loi C-6, à l'article 12, soit modifié par adjonction, après la ligne 9 en français — après la ligne 11 en anglais —, page 14, de ce qui suit:

EXAMEN

5.381 (1) À l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, les articles 5.31 à 5.38 sont déferés au comité de chaque chambre du Parlement qui est habituellement chargé des questions de transport aérien.

(2) Chaque comité visé au paragraphe (1) procède, dès que cela est matériellement possible, à l'analyse exhaustive des articles 5.31 à 5.38 et des conséquences de leur application. Il dispose de six mois pour exécuter son mandat et présenter au Parlement son rapport, en l'assortissant de ses recommandations quant au maintien en vigueur de ces articles et aux modifications à y apporter.

C'est pour dire que tous les trois ans, les articles 5.31 à 5.38 devront être soumis à l'analyse des comités responsables de l'application. Cela veut donc dire, compte tenu que la première partie entre en vigueur trois ans après l'entrée en vigueur de la loi, donc dans six ans, soit trois ans après l'entrée en vigueur de ces articles, qu'on en rediscuterait ou qu'ils seraient soumis de nouveau à une analyse. Le but visé est de répondre aux questions que je vous posais tout à l'heure, monsieur Reinhardt, c'est-à-dire de s'assurer qu'il n'y a pas d'organismes désignés qui, selon l'analyse, ne seraient pas sujets à inspection.

Je ne veux présumer de rien. Je veux seulement m'assurer qu'on ne confie pas à des organisations qui... Ce n'est pas Transports Canada. Je veux que vous le compreniez bien. Pour nous, vous êtes une sécurité pour la population. Dès qu'un intermédiaire s'ajoute, même si votre objectif est louable, c'est-à-dire avoir un niveau de sécurité supérieur et essayer de responsabiliser ces gens, peut-être que sur le terrain, c'est perçu autrement par la clientèle qui utilise ces services ou par certains membres qui pourraient avoir des questions à nous soumettre en comité à l'effet que l'organisme désigné qu'on a nommé ne fonctionne peut-être pas comme on l'aurait souhaité dès le départ. Nous voulons donc nous assurer qu'à tous les trois ans, une analyse sera faite. Si tout va bien, l'analyse sera rapide. Dans le cas contraire, l'analyse sera plus compliquée.

Tel est l'objectif de cet amendement.

• (1605)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Si je lis l'amendement G-6, à la page 69.1, je dois constater que cet amendement représente peut-être un compromis dans ce sens. Ce serait une meilleure solution. Il ne propose pas de période spécifique et il ne fait pas certaines des choses qui ont été suggérées mais il permet néanmoins du Comité permanent des transports — il faudrait y ajouter un amendement favorable pour mentionner le Sénat, parce qu'il n'en parle pas.

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** Est-ce que l'amendement BQ-15, qui concerne le paragraphe 5.381(1) ne parle pas de « chaque chambre du Parlement »?

**Le président:** Si, mais pas l'amendement G-6.

**M. Don Bell:** C'est cela que je voulais dire. L'amendement du Bloc semble donc à la fois mentionner les deux chambres et prévoir une période déterminée, n'est-ce pas?

**M. Brian Jean:** Oui, mais n'oubliez pas que la loi n'aura un effet que trois ans après son entrée en vigueur, en vertu du paragraphe 49 (2). Par contre, l'amendement G-6 permet un examen pour à peu près n'importe quelle raison. Par exemple, si le juge Moshansky signale quelque chose qui est relativement urgent, il y a une disposition qui permet de l'étudier immédiatement et d'en faire rapport à la Chambre.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, l'orientation de l'amendement G-6, à la page 69.1, n'est pas tout à fait la même que celle de l'amendement BQ-15. L'amendement G-6 me pose certaines inquiétudes et m'oblige à certaines réserves en ce sens qu'on pourrait considérer qu'il substitue dans un certain sens le comité aux organisations chargées de la sécurité ou à tout le moins qu'il le met en conflit avec celles-ci. Je serais donc très prudent à cet égard. Il n'y a ici rien de nouveau en ce qui concerne les pouvoirs du comité. Le comité a déjà le pouvoir de faire ce que prévoit cet amendement, mais la façon dont cela est formulé m'inquiète un peu. Quoi qu'il en soit, nous pouvons toujours y revenir mais, je le répète, ce n'est pas identique.

À mon avis, l'autre est plus détaillé en ce sens que trois ans après l'entrée en vigueur de cette disposition, le comité sera appelé à... Ce sera à lui de décider s'il le fait ou non. Par conséquent, étant donné l'intention initiale, je préférerais l'amendement BQ-15 car il est plus clair et un peu plus serré, alors que l'autre pourrait porter un peu à confusion.

**Le président:** D'autres observations?

**M. Brian Jean:** Si vous permettez, j'aimerais demander aux fonctionnaires du ministère de nous donner brièvement leur avis.

**Le président:** Monsieur Reinhardt.

**M. Franz Reinhardt:** Si l'on se reporte au texte de BQ-15, il y est écrit « À l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi », ce qui signifie dans trois ans, ou, les organismes désignés n'auront pas encore pu être autorisés. Ce serait absurde. Il faudrait donc que le texte soit amendé de manière à tenir compte de la nouvelle situation, autrement, le délai sera de six ans.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Ce pourrait très bien être « à compter de l'entrée en vigueur de la présente section de la loi ». Cela voudrait dire que la première analyse serait faite dans six ans.

• (1610)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** À ma connaissance, cette question a été soulevée par rapport à un autre projet de loi adopté à la Chambre, envoyé au Sénat et qui pourrait nous revenir. Il s'agit de distinguer entre le moment où la loi entre en vigueur et celui où elle a été promulguée, ce qui me semble être à l'origine du désaccord ici.

J'aimerais donc que Mme Stanfield nous éclaire là-dessus. Notre comité a envisagé de tout mettre en vigueur d'ici trois ans. Nous en avons justement discuté la semaine dernière, et la disposition portant la mise en vigueur est censée tenir compte de tous les délais d'exécution prévus d'ici le moment où tous les organismes désignés seront en mesure de démarrer.

J'aimerais savoir si, à votre avis, tant sur le plan juridique que celui de la procédure, le nouveau paragraphe 5.381(1) prévoit un délai de trois ans après l'entrée en vigueur de la loi, ou s'il s'agit en fait seulement de la promulgation de la loi. Si j'ai bien compris, une loi est édictée une fois qu'elle a été adoptée dans l'autre endroit, qu'elle nous est revenue et jugée satisfaisante et que le feu vert est donné.

Par conséquent, si l'objectif des deux amendements, celui du gouvernement et celui du Bloc, est de faire décaler l'entrée en vigueur de certaines dispositions afin qu'on ait le temps de systématiser certaines choses, alors je ne vois pas de contradiction entre les deux. Je vais demander à M. Laframboise de le confirmer.

Madame Stanfield, quelle est votre interprétation des deux?

**Mme Susan Stanfield (conseiller juridique, ministère des Transports):** À l'article 49, qui porte sur l'entrée en vigueur, il est écrit que les dispositions de la loi entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

Cela signifie donc que, même après la sanction royale, ce projet de loi entrera en vigueur seulement quand un décret l'autorisera. Vous avez donc une grande marge de manoeuvre ici. Vous pouvez opter pour une entrée en vigueur suivant de peu la sanction royale, comme cela a été le cas il y a quelques années avec un autre amendement à la Loi sur l'aéronautique, ou vous pouvez décaler cela dans le cas de certaines dispositions. Par conséquent, la plus grande partie de la loi pourra entrer en vigueur à une date fixée par décret et les articles restants, trois ans après cette date, ou encore trois ans après la sanction royale, car vous avez le choix entre ces deux manières d'échelonner. Quoi qu'il en soit, trois ans après la sanction royale, vos dispositions relatives aux organismes désignés prendront effet.

Je crois savoir que vous souhaitiez tenir une révision de la loi trois ans après la mise en vigueur des dispositions portant sur les organismes désignés. Cela viendra donc six ans après la sanction royale dans le cas où...

**L'hon. Joseph Volpe:** À supposer que ce soit le cas, ce pourrait être sept ans ou...

**Mme Susan Stanfield:** Telle est bien mon interprétation.

**L'hon. Joseph Volpe:** En fait, il n'y a donc pas une grande différence entre les amendements G-6 et BQ-15. Leurs objectifs sont les mêmes.

**M. Brian Jean:** Du côté du gouvernement, si l'un des deux partis parrainant cet amendement veut bien le présenter, alors allons-y. Ça semble bien le cas. Nous pourrions revenir au G-6 ultérieurement.

[Français]

**Le président:** Monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** En ce qui concerne la question de M. Volpe, pour être honnête, le trois ans est arrivé après qu'on ait déposé cet amendement. Ce que nous voulons, c'est que cela ait lieu trois ans après l'entrée en vigueur de cette partie. Si tout le monde est à l'aise face à cela, qu'on modifie le texte en conséquence afin qu'il mentionne que ce sera trois ans à compter de l'entrée en vigueur de l'article visé.

•(1615)

**M. Franz Reinhardt:** De l'article 12.

**M. Mario Laframboise:** De l'article 12 au complet?

**M. Franz Reinhardt:** Non, ce n'est pas l'article 12, c'est plus que cela.

**M. Mario Laframboise:** Oui, c'est plus que cela.

[Traduction]

**M. Franz Reinhardt:** Susan, le libellé serait donc...?

**Mme Susan Stanfield:** Il se lirait comme suit: « À l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur des articles 5.31 à 5.38 ».

**M. Franz Reinhardt:** Oui.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** C'est ça.

[Traduction]

**L'hon. Joseph Volpe:** Je me demande si M. Laframboise et M. Jean seraient disposés à fusionner leurs deux textes. Si l'on se reporte au BQ-15 — si vous me le permettez — où, dans le nouveau paragraphe 5.381(1) il est dit « À l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de », plutôt que de conserver « de la présente loi », on pourrait simplement dire après « des articles 5.31 à 5.38 ».

[Français]

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

**Le président:** Monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** Je ne trouve pas bête qu'il y ait deux articles au complet, parce que l'article 29 s'adresse plutôt à une plainte spécifique, c'est-à-dire que s'il y avait une plainte spécifique par rapport...

J'espère qu'on va maintenir l'amendement G-6 parce qu'il touche une plainte qui pourrait être déposée par n'importe qui pouvant recommander au comité de se pencher sur la question, alors que nous disons qu'il faut en plus que l'industrie sache que tous les trois ans, une analyse soit faite par le comité. C'est un message qu'on veut livrer aux organismes désignés à l'effet que tous les trois ans, ils seront sujets à une analyse. Cela les forcera à être plus rigoureux dans leur interprétation. De plus, si jamais il y avait une plainte extraordinaire, le comité pourrait se pencher sur la question en vertu de ce que vous proposez dans l'amendement G-6, que l'on trouve à la page 69.1 des amendements.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je ne suis pas en désaccord avec ce que M. Laframboise vient de dire, c'est d'ailleurs pourquoi j'ai fait cette proposition. Quoi qu'il en soit, rien de tout cela ne pourra se faire avant que ces articles du projet de loi n'aient été mis en place. En faisant cette mention précise dans cet article précis, nous nous conformerions aux propos de Mme Stanfield, c'est-à-dire qu'on peut échelonner l'entrée en vigueur des articles du projet de loi. Lorsque l'article dont nous sommes saisis sera mis en vigueur, c'est alors qu'on pourra commencer le compte à rebours, si on me passe l'expression. Or ce libellé en tiendrait justement compte, il rendrait les choses plus claires.

Toutefois, par rapport aux difficultés qui pourraient découler du projet de loi, ces dispositions ont été inscrites afin que les gens puissent déposer une plainte... et compte tenu des circonstances, notre comité serait à l'aise avec cela.

Monsieur Laframboise, j'ai présenté une proposition, et j'aimerais qu'elle soit reçue comme quelque chose de favorable. J'ignore si le greffier ou les attachés de recherche ont pris note du libellé au mot près, mais à mon avis, il pourrait nous permettre d'aller de l'avant.

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

Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** Je suis d'accord avec M. Laframboise. On parle de deux aspects complètement différents. Il est important d'avoir une structure pour les plaintes, c'est clair. L'amendement G-6 répond à ce besoin de manière efficace. J'appuie l'amendement BQ-15, mais il manque un mécanisme pour obliger le gouvernement de l'époque... Dans trois ans, le gouvernement sera peut-être conservateur, peut-être libéral, peut-être néo-démocrate. On ne sait jamais. Alors, il y aura nécessairement une obligation pour le gouvernement de poursuivre les recommandations émanant du comité. Nous savons très bien que certaines recommandations que nous faisons ne sont pas nécessairement acceptées.

Quand on regarde le NPD-8.2, on constate que la seule différence est que l'article en question sera abrogé, sauf si le comité recommande qu'il soit maintenu. Je pense que c'est un mécanisme quand même utile pour forcer le gouvernement de l'époque, peu importe quel parti le formera à ce moment-là, à suivre les recommandations qui viennent du Comité des transports. C'est l'élément manquant. On peut faire un rapport, on peut faire des recommandations, mais il n'y a aucun mécanisme pour assurer que ces recommandations soient suivies.

•(1620)

[Traduction]

**Le président:** M. Volpe a proposé un amendement favorable, monsieur Laframboise. Au passage « de l'entrée en vigueur de la présente loi », il substituerait « des articles 5.31 à 5.38 » et supprimerait « de la présente loi ».

J'aimerais demander à M. Laframboise s'il peut considérer cet amendement comme favorable...

**L'hon. Mauril Bélanger:** Poursuivez votre lecture.

**Le président:** Voulez-vous que je poursuive la lecture?

Le texte se lirait donc comme suit: « À l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur des articles 5.31 à 5.38, ces articles sont déferés au comité de chaque chambre du Parlement qui est habituellement chargé des questions de transport aérien ».

**M. Mario Laframboise:** Oui, ça va.

**L'hon. Joseph Volpe:** En français.

**Le président:** Je m'excuse, mais je ne suis pas en mesure de vous donner la version française.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** En français, ce serait: « à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de leur entrée en vigueur, les articles 5.31 sont déferés ».

**M. Franz Reinhardt:** Je pense qu'en anglais aussi il faut apporter une petite modification pour rendre le texte plus lisible. Il faut faire la même chose en anglais.

[Traduction]

C'est la même chose en anglais. À mon avis, le texte devrait dire: « À l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, les articles 5.31 à 5.38... ».

**Le président:** Il a juste été proposé d'éliminer « de la présente loi », parce qu'il est question de manière très précise de ces articles, du moins à ma connaissance.

**M. Franz Reinhardt:** Dans ce cas, il faudrait insérer « ces articles sont déferés »; ce sont les articles qui seront déferés.

[Français]

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président,

[Traduction]

Si vous alignez le texte anglais sur le français, il faudrait qu'il se lise de la manière suivante: « À l'expiration d'un délai de trois ans à compter de leur entrée en vigueur, les articles 5.31 à 5.38 sont déferés au... ». Les deux versions, en anglais et en français seront identiques et il n'y aura plus de confusion.

**Le président:** Est-ce que tout le monde est d'accord avec cela?

Le sous-amendement est-il adopté?

**L'hon. Joseph Volpe:** Il a été modifié.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Qu'est-ce qui a été modifié? Oh, votre texte. Je vois.

**Le président:** Il s'agit d'un amendement favorable. Je demanderai donc si l'amendement est adopté tel que modifié.

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

**Le président:** Cela nous amène à l'amendement NDP-8.2, à la page 41. Il est plutôt redondant, à mon avis.

Monsieur Julian, voulez-vous faire une observation?

**M. Peter Julian:** La seule chose, c'est qu'il faudrait le remanier étant donné l'amendement que nous venons d'adopter. On se trouve ainsi à ajouter un nouvel article, auquel cas cet article-ci sera abrogé à moins que le comité ne recommande de le maintenir.

**Le président:** On me dit que la question a été réglée au moyen de l'amendement BQ-15.

**M. Peter Julian:** Je n'ai donc rien à redire, monsieur le président.

**Le président:** Nous allons maintenant passer à l'amendement LIB-6, à la page 42.

Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Étant donné tout ce qui a été amendé, présenté et tout ce qui reste encore à venir — voilà l'essentiel ici, ce qui est encore à venir — et étant donné les deux amendements parrainés par le parti gouvernemental, je suis disposé à retirer l'amendement LIB-6.

**Le président:** Je vous remercie. L'amendement LIB-6 est retiré, au grand plaisir du comité.

Monsieur Jean, il ne s'agit pas nécessairement d'une remarque de procédure, mais dans le document que vous avez distribué, j'ai remarqué que vous proposez un nouveau paragraphe 5.31(7) portant sur l'inspection.

•(1625)

**M. Brian Jean:** Le moment est opportun pour nous en saisir, étant donné...

**Le président:** Plaît-il au comité de le faire? Très bien.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Nous avons longuement discuté de cela lors de la dernière réunion. Le nouvel amendement se lit donc comme suit:

Le ministre des Transports doit maintenir un programme de surveillance et d'inspection des activités aéronautiques des titulaires de certificats de désignation délivrés en vertu du paragraphe (1.1).

**Le président:** Bien. Il s'agit donc d'une nouvelle disposition 5.31 (7) portant sur l'inspection.

Est-ce que quelqu'un veut intervenir? Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Monsieur le président, il s'agit davantage d'une observation.

Lorsque cette question a été soulevée la semaine dernière à l'intention du secrétaire parlementaire, l'amendement pouvait couvrir d'autres articles à venir. C'est bien ce qui s'est passé, alors je me demande s'il faudra vraiment délibérer des autres amendements en question puisque nous les avons reportés.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je comprends les propos de M. Volpe, mais, à ma connaissance, il s'agit ici de réunir toutes les questions faisant l'objet de débat dans un esprit de collaboration, en tenant compte des objectifs des membres. Mais enfin, si le greffier veut les présenter...

En fait, pour parler franchement, il s'agit d'un compromis entre tous les points de vue exprimés.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je tenais simplement à attirer l'attention de tous les membres du comité et la vôtre, monsieur le président, car je ne tiens pas le moins du monde à reprendre les débats que nous avons eus la semaine dernière au sujet d'amendements connexes.

**Une voix:** Bravo, bravo!

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Volpe.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je veux bien comprendre. Le gouvernement remplacerait-il son amendement G-2.1 par le nouveau texte qui a été déposé aujourd'hui? Vous remplacerez l'amendement G-2.1 par le texte que vous avez déposé aujourd'hui? Non?

[Traduction]

**M. Brian Jean:** Non.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Quand reviendra-t-on à ce texte?

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Reinhardt, voulez-vous répondre?

**M. Franz Reinhardt:** À ma connaissance, l'amendement G-2.1 demeure; or cet amendement-ci vient s'ajouter au G-2.1. L'amendement G-2.1 est très général tandis que celui-ci porte de manière précise sur les organismes désignés.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** D'accord.

[Traduction]

**Le président:** Je poserai donc la question suivante au parti ministériel. Où est-ce que cette nouvelle proposition relative aux inspections s'insère dans le projet de loi ?

**M. Mario Laframboise:** Il faut que vous remontiez plus haut.

**Le président:** Nous sommes rendus au nouveau paragraphe 5.31 (7) qui est proposé, et pourtant nous nous reportons à l'amendement G-2.1, qui porte sur l'article 5.3901.

Et pendant que nous y sommes, à la page suivante, on peut lire « Approbation du ministre des Transports des normes ». J'aimerais savoir où cela aussi s'insère dans le texte.

**M. Franz Reinhardt:** Je crois pouvoir vous expliquer cela. Si vous vous reportez à l'amendement G-2.1, il y est dit, et je cite:

Le ministre des Transports inspecte

... en fait, le ministère de la Justice nous a dit que dans la version anglaise, il faudrait mettre « carry out » à la place de « conduct » par souci d'uniformité...

Les activités aéronautiques du titulaire de document d'aviation canadien qui doit disposer d'un système de gestion.

Il s'agit d'obtenir que le ministre effectue des inspections même lorsqu'il y a un SGS. C'est une disposition très générale s'appliquant aux organismes de SGS. La disposition dont nous venons de discuter, le nouveau paragraphe 5.31(7) porte de manière précise sur les organismes désignés.

**Le président:** Et encore une fois, tout simplement pour tirer au clair l'ordre dans lequel les choses sont présentées, nous sommes saisis de l'amendement G-2.1, à la page 42.1, mais nous traitons de tous les amendements portant sur l'article 5.31.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, il serait logique de passer maintenant au nouveau paragraphe 5.31(7) portant sur l'inspection. C'est là que nous sommes rendus dans le projet de loi.

**Le président:** Bien, mais il y a ensuite une seconde page comportant un A et un B, où il est mentionné « Approbation du ministre des Transports des normes et des règles établies par l'organisme désigné ». Est-ce que ça vient après?

**M. Franz Reinhardt:** Cela porte encore uniquement sur l'organisme désigné.

**M. Brian Jean:** C'est là qu'il y a confusion, monsieur le président.

•(1630)

**Le président:** Pouvez-vous me dire à quelle page et à quelle ligne on doit insérer le nouveau paragraphe 5.31(7) dans le projet de loi ?

**L'hon. Mauril Bélanger:** À la ligne 29.

**M. Franz Reinhardt:** À la page 11, ligne 29. Après le nouveau paragraphe (6) de l'article 5.31 viennent ensuite les nouveaux paragraphes (7) et (8).

[Français]

**M. Mario Laframboise:** En français, c'est après la ligne 23?

**M. Franz Reinhardt:** C'est ça. Non. Excusez-moi, c'est après la ligne 26.

**M. Mario Laframboise:** En français, c'est 26.

**M. Franz Reinhardt:** C'est ça. C'est plus court en français.

[Traduction]

**Le président:** Bien, nous allons passer à la nouvelle disposition, sur les deux pages, puis nous reviendrons à l'amendement G-2.1.

Est-ce que quelqu'un d'autre veut intervenir au sujet du nouveau paragraphe 5.31(7)?

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

**Le président:** Nous allons passer à la page suivante et nous saisis du nouveau paragraphe 5.31(8), qui s'insérera probablement à la même page.

Monsieur Jean, souhaitez-vous prendre la parole là-dessus?

**M. Brian Jean:** Oui.

**Le président:** Premièrement, indiquez-moi à quelle ligne et à quelle page... Et je sais que tout le reste devrait s'ensuivre.

En fait, l'amendement G-2.1 porte sur le texte de la page 14, nous nous y reportons constamment, sans doute pour tirer tout cela au clair. Rien n'est encore mis en vigueur qui nous permettrait d'apporter ces changements, mais nous travaillons à rebours.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je propose donc cet amendement, tout en demandant aux représentants du ministère de nous en expliquer le bien-fondé et de nous dire où il s'inscrit dans le projet de loi.

**M. Franz Reinhardt:** Auriez-vous l'obligeance de me répéter votre question, s'il vous plaît.

**Le président:** J'aimerais que vous me disiez où le nouveau paragraphe 5.31(2)... Nous savons probablement qu'il va suivre celui dont nous venons de traiter.

Cela dit, quelle est la raison d'être de ce nouveau paragraphe 5.31(2), qui relèverait du nouveau paragraphe 5.31(8), lequel porte sur les normes et les règles établies par un titulaire.

**M. Franz Reinhardt:** Eh bien, en vertu du nouveau paragraphe 5.31(2)...

**M. Brian Jean:** Je peux vous expliquer cela.

**M. Franz Reinhardt:** En vertu du nouveau paragraphe 5.31(2), « L'organisme désigné peut exercer celles des attributions ci-après que prévoit le certificat: a) l'établissement de normes » ainsi que « l'établissement de règles ».

Nous disons donc que sous réserve du paragraphe 5.31(8)... puis on se reporte à cette disposition, où il est dit que « les normes et les règles établies par un titulaire de certificat de désignation conformément au paragraphe (2) devront être examinées et approuvées par le ministre des Transports avant leur publication conformément au paragraphe 5.36(2) ». Cela signifie que le ministre des Transports garde le dernier mot en ce qui a trait aux normes et aux règles que l'organisme désigné établira.

Excusez-moi, tout cela semble un peu alambiqué, mais tout devient logique lorsqu'on passe du nouveau paragraphe 5.31(2) au nouveau paragraphe 5.31(8), tout se tient bien.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Si j'ai bien compris, au paragraphe 5.31(2), page 10 de la version française, ligne 32, on inscrirait les mots « Sous réserve du paragraphe (8) » avant les mots « L'organisme désigné ». Le paragraphe se lirait donc ainsi:

(2) Sous réserve du paragraphe (8), l'organisme désigné peut exercer celles des attributions ci-après que prévoit le certificat:

•(1635)

**M. Franz Reinhardt:** C'est cela.

**M. Mario Laframboise:** C'est le premier, le a).

En b), vous ajoutez, à la page 11, après le paragraphe (7) qu'on a adopté tout à l'heure, un paragraphe (8) qui traite des normes et des règlements établis.

**M. Franz Reinhardt:** C'est cela.

**M. Mario Laframboise:** D'accord.

[Traduction]

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

**Le président:** Nous allons maintenant passer au G-2.1.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, si vous me le permettez, je ne voudrais pas qu'on oublie l'amendement du paragraphe 49(2) proposé qui se trouve sur la même feuille. On pourrait peut-être nous le faire parvenir à la page 63 ou 64 et l'ajouter pour les prochaines réunions. C'est un bon amendement du gouvernement, et je ne voudrais pas qu'il soit oublié.

[Traduction]

**Le président:** J'espère que nous pourrons nous rendre jusque-là aujourd'hui, monsieur Laframboise.

Nous sommes saisis de l'amendement G-2.1, à la page 42.1.

Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Sauf pour ce nouveau paragraphe 49(2), est-ce que nous en avons terminé avec tout ce qui se rapporte aux organismes désignés?

Très bien. Nous allons donc maintenant passer au SGS, n'est-ce pas, à la page 42.1?

**Le président:** C'est exact.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je vais donc proposer l'amendement suivant: 5.3901 Le ministre des Transports inspecte les activités aéronautiques du titulaire de document d'aviation canadien qui doit disposer d'un système de gestion.

Cet amendement a été proposé franchement pour répondre à certaines préoccupations soulevées par certains de nos membres au sujet du SGS en particulier, et des inspections de manière plus générale. Il ressemble beaucoup au LIB-6, mais il est peut-être... peut-être un peu plus fort, à mon avis.

Les membres auront remarqué que dans la version anglaise, j'ai substitué « carry out » à « conduct » par souci d'uniformité et conformément à ce qui a été dit par M. Reinhardt.

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

**M. Peter Julian:** Ça n'est pas...

**M. Brian Jean:** Non. Il y a à peine quelques minutes M. Reinhardt nous disait que, dans la version anglaise, nous devions mettre « carry out » plutôt que « conduct » afin que le libellé anglais soit uniforme. J'ai donc lu la version modifiée.

**Le président:** Êtes-vous en train de dire que vous avez modifié le libellé de manière à en éliminer le terme « conduit »?

**M. Brian Jean:** Oui, et je demande que cela fasse l'objet d'un amendement favorable.

Cela fait suite à ce que les représentants du ministère nous ont dit.

**Le président:** Très bien. Nous sommes maintenant saisis d'un amendement voulant qu'on substitue « shall carry out » à « shall conduct ».

[Français]

**L'hon. Mauril Bélanger:** Non, il faudrait le changer en français aussi.

**L'hon. Joseph Volpe:** C'est la même chose en français.

[Traduction]

**L'hon. Mauril Bélanger:** Eh bien, la version anglaise devrait se lire comme suit: « the Minister shall inspect ».

**L'hon. Joseph Volpe:** Mais en français, « inspecter » a le sens de « carry out ».

**L'hon. Mauril Bélanger:** C'est très bien. Ça va.

(L'amendement est adopté.)

**Le président:** Nous passons maintenant à l'amendement BQ-16, à la page 43.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Il s'agit de la suppression de la ligne 36, page 14, jusqu'à la ligne 25, page 15. Alors, on veut supprimer l'article 5.392 sur la confidentialité, tout simplement pour respecter la Loi sur l'accès à l'information. Il est trop important que tous les renseignements ayant trait au système de gestion de la sécurité soient accessibles afin que l'on puisse savoir ce qui se passe quand une entreprise a un problème ou autrement.

•(1640)

[Traduction]

**Le président:** Et pour la gouverne du comité, il y a un conflit avec les amendements NDP-8.3 et NDP-9, et si cet amendement est adopté, le BQ-16, le NDP-8.3, le NDP-9 et le G-3 ne peuvent être mis aux voix.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je vous remercie, monsieur le président.

Le parti gouvernemental préfère certainement le G-3 parce que c'est notre amendement et qu'à notre avis, il traite mieux de la question des dénonciateurs, si c'est bien cela qui préoccupe le député. Je lui demanderais donc de regarder brièvement le nouveau paragraphe (3) du G-3 afin qu'il voie s'il correspond mieux à ce qui l'intéresse.

Après discussion avec les représentants du ministère, je crois savoir que cette disposition annule complètement la capacité pour le SGS de fonctionner, tandis que le G-3 permettrait à ces mêmes systèmes de demeurer en fonction tout en permettant aux dénonciateurs d'intervenir. Nous avons écouté les propos des membres du NPD, du Bloc et du Parti libéral qui y étaient favorables; or, il existe déjà des méthodes non punitives de signalement. Les dénonciateurs font donc l'objet de quatre possibilités d'amendement, et à notre avis, le G-3 tiendrait certainement compte de toutes les questions soulevées, tant par l'amendement du Bloc, le BQ-16, que par le NDP-8.3, tout en permettant au SGS de fonctionner comme prévu.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Je ne suis pas d'accord avec M. Jean au sujet de l'élimination de cet article. Nous avons proposé d'autres amendements, mais si l'on se reporte au BQ-16, l'essentiel ici c'est le secret qui entoure le SGS, déjà soulevé par nombre de témoins, et aussi le fait qu'on ne puisse agir contre les organismes qui ont un titulaire de meilleur document. Soulevée par nombre de témoins, la question préoccupe indiscutablement les gens. Il s'agit ici en fait de peaufiner et de raffiner tout ce qui a trait aux organismes désignés et de répondre aux préoccupations légitimes exprimées par les gens au sujet du caractère secret du SGS.

Il y a donc deux manières d'aborder le sujet. Le Bloc a choisi de supprimer ces articles. Le NPD quant à lui a proposé des amendements. Dans l'un ou l'autre cas, il s'agit de répondre aux vastes préoccupations soulevées par nombre de témoins.

**Le président:** Y a-t-il d'autres observations? Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je comprends l'objectif du gouvernement sur ce sujet. Cependant, il reste qu'il faut quand même lire le coeur de l'article 5.392 qui dit:

[...] les renseignements communiqués dans le cadre de ce processus qui se retrouvent en la possession du ministre sont confidentiels et ne peuvent être communiqués par lui, sauf dans les cas suivants:

Je veux bien qu'on protège les employés, mais nous sommes présentement en train de protéger le ministre. C'est lui qui décidera si c'est confidentiel ou non. Cela me pose un problème. Dans le cas d'accidents dont on voudrait savoir le teneur, le ministre, à cause de cet article, pourrait décider que les documents sont confidentiels. On parle des documents qui sont en sa possession et non d'informations qui circulent au sein de la compagnie. Ce sont des documents qui sont en possession du ministre, et ce dernier pourrait décider qu'ils sont confidentiels, qu'ils ne peuvent être communiqués.

J'hésite beaucoup à donner ce pouvoir au ministre. Je soumetts mon amendement, et vous en discuterez. Cependant, j'ai de la difficulté à accepter le fait que le ministre pourrait cacher des renseignements ou décider que selon lui, ils sont confidentiels. Je ne vise pas le gouvernement conservateur en particulier, je vise tout gouvernement, y compris les futurs libéraux ou NPD, si jamais cela arrivait.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Fast.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

J'encourage les membres du Bloc et du NPD à examiner notre amendement. Ils ont peut-être mal compris les effets du projet de loi et plus précisément des dispositions relatives au signalement.

Monsieur le président, si vous permettez, est-ce que quelqu'un du ministère, M. Reinhardt peut-être, pourrait nous expliquer quels sont les divers niveaux de signalement, et pourquoi il n'est pas nécessaire d'éliminer les dispositions relatives au secret? Des représentants des deux associations professionnelles de pilotes ont témoigné devant nous pour nous dire qu'à leurs yeux, il est essentiel de maintenir la confidentialité du processus relatif au SGS. Si elle disparaît, il n'y aura tout simplement pas de signalement. Et si nous avons une bonne idée des autres mécanismes de signalement actuels et à venir, à mon avis, cela apaisera certaines des inquiétudes des membres du Bloc.

Monsieur Reinhardt, peut-être pourriez-vous nous aider ici.

•(1645)

**M. Franz Reinhardt:** Si vous avez la patience de m'écouter, je crois que les membres ont des idées assez confuses au sujet des mesures de protection prévues ici, et j'aimerais bien expliquer cela.

Oui, monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Pardonnez-moi de vous interrompre, mais nous avons rencontré les représentants du ministère et leur avons demandé de nous fournir des documents susceptibles justement de nous éclairer. Nous avons donc reçu des ordigrammes qui pourraient être utiles à nos membres.

**M. Franz Reinhardt:** Oui. Nous avons quelques documents ici, en français et en anglais, rédigés en style télégraphique et qui expliquent les mesures de protection accordées par chaque système. C'est tout à fait essentiel, car si ces renseignements ne sont pas protégés, nous n'obtiendrons pas les données relatives à la sécurité et, par conséquent, nous ne serons pas non plus en mesure de les utiliser dans l'intérêt des voyageurs.

**Le président:** Monsieur Reinhardt, je vais demander qu'on distribue ces documents afin que les gens puissent vraiment...

**M. Franz Reinhardt:** Oui.

**Le président:** Est-ce que les gens les ont déjà?

**M. Brian Jean:** Non, ils ne les ont pas.

**Le président:** Bien.

Pendant qu'on s'occupe de les distribuer, je vais donner la parole à M. Volpe.

Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Monsieur le président, mercredi, nous avons vu un nouveau document fourni par le gouvernement et expliquant l'amendement G-3. J'aimerais que vous confirmiez officiellement ce que nous avons fait.

Dans l'amendement G-3, le nouveau paragraphe 5.392(4), qui porte sur cette question, il est dit que le titulaire de document d'aviation canadien ne peut exercer de représailles contre un employé, notamment des mesures portant atteinte à son emploi ou à ses conditions de travail, au seul motif que celui-ci a communiqué « de bonne foi dans le cadre d'un processus visé au paragraphe (1) des renseignements relatifs à toute allégation d'actes ou d'omissions d'un tiers ».

Si j'interviens ici, c'est que lorsque nous avons délibéré de la question, on nous a dit que des amendements ultérieurs portant sur ce paragraphe tireraient tout cela au clair. Pour parler comme M. Reinhardt — sans vouloir le moindrement me moquer de lui —, il s'agit de réduire toutes les circonvolutions à un argument rationnel voulant que la personne qui fait un signalement, en vertu du processus visé par le présent article, ne fera l'objet d'aucune mesure de représailles de la part de l'organisme désigné au simple motif qu'elle a fait cela de bonne foi, car d'autres dispositions ici protègent le titulaire du certificat contre des dénonciations de mauvaise foi. J'entends par là quelqu'un qui s'adresse à la presse sans avoir donné la moindre chance à l'organisme de s'attaquer au problème.

Qu'avons-nous fait de cette motion? L'avons-nous acceptée? L'avons-nous reportée? Que pense le gouvernement aujourd'hui de cette motion amendée?

**Le président:** Monsieur Reinhardt.

**M. Franz Reinhardt:** C'est dans l'amendement G-3. Nous allons voir que dans cet amendement figurent deux nouveaux paragraphes, 5.392(3) et 5.392(4). Il devait être distribué aujourd'hui.

**M. Brian Jean:** Il me semblait bien qu'on avait un amendement à ce sujet, mais je ne l'ai pas.

**Le président:** Nous n'avons pas le projet de paragraphe 5.392(4).

**M. Franz Reinhardt:** Il s'en vient.

**M. Brian Jean:** Noël aussi.

**Le président:** Une précision: n'oubliez pas que nous traitons actuellement de l'amendement BQ-16. On a mentionné le G-3 pour voir s'il réglait certaines des préoccupations de M. Laframboise.

Est-ce qu'on peut les distribuer, s'il vous plaît?

•(1650)

**M. Peter Julian:** Pouvez-vous nous accorder un moment pour qu'on en prenne connaissance? C'est assez volumineux.

**Le président:** Oui, je vous accorde cinq minutes. S'il y a d'autres documents à distribuer, qu'on les distribue maintenant, de façon que nous puissions en prendre connaissance.

Voulez-vous que je suspende la séance dès maintenant ou voulez-vous que l'amendement figure au compte rendu?

**M. Peter Julian:** Il n'a pas à figurer au compte rendu.

**Le président:** Bien, nous allons avoir cinq minutes de suspension de séance.

•(1650)

(Pause)

•(1655)

**Le président:** Merci, nous reprenons.

Je pense que nous avons maintenant une idée plus claire du projet de loi C-6 et de l'amendement G-3.

Avant de donner la parole à M. Julian, je voudrais signaler aux membres du comité que nous traitons toujours de l'amendement BQ-16. On a distribué ce document pour donner à M. Laframboise l'occasion d'en prendre connaissance et de voir s'il concorde avec sa conception des choses. C'est le seul document que nous ayons et qui fasse référence à l'article 12, à la page 15; il est très détaillé et fournit la meilleure information que nous ayons reçue jusqu'à maintenant.

Allez-y, monsieur Julian.

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

J'aimerais résumer la situation, parce que je pense qu'il est ici question de deux niveaux différents.

Je suis favorable à l'amendement G-3 et je pense que la plupart de mes collègues le sont également. Le G-3 apporte une précision importante à la disposition concernant le mécanisme de déclaration. En revanche, faut-il que la protection des employés qui déclarent les infractions — ce qui est indispensable, évidemment, pour obtenir l'information — reste du ressort de la compagnie de transport? Il pourrait y avoir désaccord sur ce point.

Nous avons ici le processus simplifié d'examen par le gestionnaire de l'entreprise d'une situation de non-conformité concernant le SGS, et la liaison avec l'application de la loi. Si nous considérons le troisième triangle jaune, c'est là que nous rencontrons des difficultés. L'infraction a-t-elle été signalée à l'interne et documentée au sein de l'entreprise? Dans la négative, le gestionnaire de l'entreprise signifie dans les 12 mois un avis de détection à l'application de la loi en aviation. L'entreprise a-t-elle commis l'infraction intentionnellement? Dans l'affirmative, le résultat est le même. L'entreprise a-t-elle pris des mesures correctives? Dans la négative, le résultat est le même.

Les représentants de la sécurité ferroviaire nous ont dit que la difficulté consistait à faire appliquer le SGS. Les témoins nous ont signalé qu'en général, le gouvernement devait poursuivre les compagnies de chemin de fer en justice avant qu'elles ne prennent des mesures correctives.

Manifestement, c'est là une faiblesse du système. Dans les cas où il y a eu infraction délibérée, action négligente ou absence d'action de la part de la compagnie, le gestionnaire doit signifier dans les 12 mois un avis de détection à l'autorité chargée de l'application de la loi, et ce, dans un contexte où l'information ne peut pas être publiée, à moins d'une décision contraire du juge ou du ministre. Et l'information divulguée ne peut pas être utilisée contre les titulaires de documents. Voilà le problème.

Nous convenons tous, je pense, de la nécessité d'une protection pour les employés. Je suis tout à fait d'accord et je pense que la plupart des témoins ont dit la même chose, à savoir qu'on ne peut pas donner de certificat d'impunité à des compagnies qui peuvent se rendre coupables de négligence, même si elles sont très minoritaires dans le secteur des transports. Mais je pense qu'on ne peut pas non plus laisser les voyageurs canadiens dans l'ignorance à cause du secret entourant éventuellement des infractions répétées aux normes de sécurité de la part d'une compagnie de transport, pas plus qu'on ne peut accorder à la compagnie une protection contre les mesures et les sanctions réglementaires qui devraient accompagner toute infraction. Voilà le problème.

Dans ce contexte, j'estime qu'il faut évidemment adopter l'amendement G-3, mais il faudrait également considérer sérieusement l'amendement BQ-16, qui supprime les mauvais aspects de cette disposition et renforce la protection des employés, sur laquelle nous sommes tous d'accord.

• (1700)

**Le président:** Écoutons M. Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** J'apprécie les efforts du gouvernement en ce qui a trait à la clarification pour les employés. Mais l'article 5.392, où on traite de la protection du public, me pose un problème.

Le principe du système de gestion de la sécurité est d'assurer un suivi, avoir de la documentation et permettre aux employés de divulguer la négligence. Or, selon moi, une fois que tout cela aura été fait, quand le rapport aura été remis, le ministre le classera comme étant confidentiel en vertu de la loi. Il ne pourra même pas le rendre public, sauf s'il « [...] estime qu'il est nécessaire de le faire dans le cadre de l'application de l'article 7.1. » Cela reste à voir, car il est passible de poursuites, et le gouvernement risque d'avoir plusieurs complications.

Je pense à la protection du public. De toute façon, lorsque le rapport est rendu public en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, il contient plusieurs ratures. Mais au moins, on a accès à l'information. Maintenant, lorsque le ministre recevra le rapport, ce sera parce que quelque chose d'important s'est produit, probablement un accident ou une négligence. Les petites choses qu'on ne voit pas et qui ne passent pas à la télévision ne feront pas l'objet d'une enquête et il n'y aura pas de demande pour accéder à l'information. Ce sera fait lorsqu'il y aura eu un accident médiatisé. Parfois, ce n'est pas grand-chose, comme on l'a vu dans le domaine ferroviaire. Il n'y a pas toujours des décès. C'est tellement gros que si on ne les voit pas et qu'on n'essaie pas de les prévenir, il risque d'y avoir des catastrophes.

Donc, à cause du système de gestion de la sécurité, toutes les informations deviendront confidentielles et le public n'y aura pas accès. J'ai de la difficulté à accepter cela. Je veux bien qu'on protège les employés, mais on protège les employés, et à l'article 5.392, on protège surtout la compagnie et le ministre. À partir d'aujourd'hui, il pourra dire que c'est confidentiel, qu'il ne rend absolument rien public. C'est ce qui se produira.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian... ou plutôt monsieur Jean; excusez-moi.

**M. Peter Julian:** Non, nous l'avons adopté dans la famille.

**Le président:** Avant de laisser M. Jean s'exprimer, je voudrais signaler aux membres du comité que si l'amendement BQ-16 est adopté tel quel, les amendements NDP-8.3, NDP-9 et G-3 n'auront plus de raison d'être, puisque l'amendement du Bloc supprime les dispositions auxquelles les amendements du NPD et du gouvernement font référence.

**M. Peter Julian:** J'invoque le Règlement, monsieur le président, je ne suis pas d'accord sur la décision concernant l'amendement G-3.

**Le président:** Je prends note de votre avis, mais nous allons maintenant entendre M. Jean, puis M. Volpe.

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

J'apprends avec plaisir que le NPD ne présentera pas de candidats dans la circonscription de Fort Murray-Athabasca, ce qui devrait nous donner 15 points supplémentaires.

Le ministère pourrait-il nous parler de deux sujets, à savoir la détection par le gestionnaire de l'entreprise et également le sujet mentionné par M. Julian, soit le délai de 12 mois, etc.? J'ai cru voir, d'après votre expression, que c'était assez incroyable.

**M. Franz Reinhardt:** J'ai été un peu surpris.

J'ai vu, monsieur Julian, qu'on avait distribué des documents concernant l'imposition du système, dont il sera question plus tard. Cela n'a donc rien à voir avec les dispositions sur la protection proposées à l'article 5.392 ni avec la déclaration universelle volontaire.

• (1705)

**M. Peter Julian:** Nous ne sommes peut-être pas d'accord, mais...

**M. Franz Reinhardt:** On pourra en reparler quand il sera question de l'imposition du SGS, mais ce n'est pas de cela que nous parlons ici.

Je vous vois lire ce document, et je souhaitais que vous le lisiez. J'essaie d'expliquer la communication volontaire n'entraînant pas de mesures disciplinaires ainsi que la protection dans le cadre du SGS. Si vous me permettez de fournir des explications, vous verrez toute l'importance de la collecte de l'information de sécurité.

Je vais vous expliquer. Il y a deux systèmes. Chaque compagnie régie par le SGS applique une procédure de communication interne qui invite les employés à signaler les problèmes de sécurité. Reportez-vous à la page où figure la mention « Processus de communication interne ». L'article 5.392 vise les organismes régis par le SGS. Le processus est accessible aux employés de l'organisme, qui sont invités à signaler les problèmes de sécurité. Ils peuvent même signaler une infraction qu'ils ont eux-mêmes commise sans crainte de représailles. Les renseignements sont signalés à l'organisme, et non à Transports Canada.

Transports Canada ne reçoit pas de rapport, monsieur Laframboise. Les renseignements sont signalés à l'organisme. Ils sont utilisés aux fins de l'analyse des dangers potentiels et de la prise de mesures correctives. Si l'on ne dit pas aux employés que les renseignements sont protégés et qu'ils ne feront pas les manchettes le lendemain, les employés ne déclareront rien. Si un employé fait une gaffe ou enfreint une procédure normalisée, il a besoin de protection. Avant le projet de loi C-6, les renseignements n'auraient pas forcément été portés à la connaissance de l'organisme. Si les employés ne sont pas protégés, ils ne signalent rien. Le projet de loi C-6 favorise les communications internes en protégeant l'information ainsi que l'employé qui signale un problème.

À la deuxième page, si vous voulez bien vous y reporter avec moi, vous verrez que les renseignements communiqués à l'interne sont protégés, même si Transports Canada en prend connaissance, notamment dans le cadre d'inspections, de vérifications et d'évaluations. Notre intention n'est pas d'obtenir ces renseignements, mais il se peut que nous en prenions connaissance à l'occasion. Nous devons nous rendre sur place pour valider les systèmes, pour faire des inspections et des vérifications. Transports Canada affirme ainsi que si des renseignements sont portés à sa connaissance, le ministère ne s'en servira pas à des fins d'application de la loi. Nous voulons que les employés signalent les problèmes à leurs employeurs et nous leur garantissons que les renseignements communiqués ne seront pas utilisés contre eux.

Par ailleurs, les renseignements sont protégés en matière d'accès à l'information. Actuellement, les employés ne signalent pas les problèmes parce qu'ils n'ont aucune protection. Ils veulent les signaler, et c'est donc la garantie que nous leur donnons.

Les renseignements ne peuvent être utilisés en vue de la prise de mesures disciplinaires envers les employés qui les ont signalés, sauf conformément à la politique de communication n'entraînant pas de mesures disciplinaires prévue dans le cadre du SGS. Chaque compagnie impose ses propres conditions. Elle dit à ses employés que s'ils commettent des actes délibérés, ils seront évidemment sanctionnés. S'il s'agit d'une erreur involontaire, ils ne le seront pas.

Vous allez voir qu'il y a des mesures de protection supplémentaires pour l'employé qui communique des renseignements sur un autre employé. On veut éviter qu'il fasse l'objet de représailles.

Les renseignements obtenus par Transports Canada ne peuvent être divulgués en vertu de l'accès à l'information. En revanche, ils peuvent être utilisés dans le but d'améliorer la sécurité, mais pas avant d'avoir été dépersonnalisés. Nous voulons assurer la protection des voyageurs et promouvoir la sécurité. Nous pouvons le faire. Nous n'avons pas besoin du nom de l'auteur du signalement; nous voulons utiliser l'ensemble de l'information de sécurité.

Les tribunaux peuvent toujours obtenir les renseignements par l'entremise d'une assignation. Le Bureau de la sécurité des transports est investi de ce pouvoir. Généralement, ce n'est pas ce type de renseignement qu'il cherche à obtenir, car il dispose de preuves et d'autres... Mais s'il veut obtenir ces renseignements pour une raison quelconque, il en a le pouvoir.

Par ailleurs, si le ministère estime que la sécurité des opérations est compromise, il peut utiliser les renseignements pour justifier la prise de mesures administratives en vertu de l'article 7.1. Le ministre peut délivrer un document d'aviation canadien, ou DAC. Il peut annuler un document d'aviation canadien si son titulaire ne se conforme plus aux conditions de la délivrance du document ou s'il y va de l'intérêt public. Parfois, la seule façon d'établir l'existence d'un problème est de disposer de preuves. Dans ce cas, le ministre peut se

servir des renseignements. Il ne peut pas s'en servir à des fins d'application de la loi, car nous avons pris des engagements; cependant, lorsque la situation est flagrante au point qu'il faille absolument faire référence à ces éléments, le ministre peut s'en servir. Nous avons donc le meilleur des deux mondes.

• (1710)

Voilà le premier système de signalement dans le cadre du SGS. Je vous le répète, à défaut de ces protections, les renseignements ne seront pas transmis. Les compagnies ne pourront pas analyser les tendances, elles ne pourront pas faire d'évaluation du risque, elles ne pourront pas prendre de mesures correctives, parce que les problèmes ne seront pas signalés. Vous avez ici la protection des dénonciateurs et la protection des renseignements en matière d'accès à l'information.

L'autre système, c'est le programme universel de communication volontaire n'entraînant pas de mesure disciplinaire, proposé à l'article 5.395 de la Loi sur l'aéronautique, qui fait l'objet de l'article 12 du projet de loi C-6. C'est une mesure universelle et volontaire. Tout le monde peut s'en prévaloir. Il est applicable et accessible à tous, en tout temps et en tout lieu et sert à signaler tout type de renseignement concernant la sécurité ou la sûreté aériennes. Les renseignements peuvent être communiqués à un agent de bord, un pilote ou un copilote. Il peut aussi s'agir d'un agent de maintenance au sol qui constate un problème de sécurité et qui éprouve le besoin de le signaler.

Le programme est établi et financé par le ministre, mais il doit être géré par une tierce partie objective et indépendante, en l'occurrence un organisme gouvernemental, par exemple, le Conseil national de recherches du Canada ou le Bureau de la sécurité des transports. Il est semblable à l'Aviation Safety Reporting System des États-Unis, qui est financé par la FAA mais administré par la NASA. J'ai ajouté ici un hyperlien et si vous voulez obtenir des renseignements complémentaires, ceci peut vous donner une bonne idée de ce qu'il advient de l'information recueillie. La NASA obtient des quantités de bons renseignements auxquels il est donné suite, mais le régime américain comporte aussi des mesures de protection.

Chez nous, les personnes peuvent même signaler une infraction qu'elles ont elles-mêmes commise sans crainte de représailles. Les renseignements sont signalés à une tierce partie, en l'occurrence un organisme gouvernemental, et non pas à Transports Canada, qui n'intervient donc pas à ce niveau.

Les renseignements sont utilisés pour rassembler autant de données sur la sécurité que possible aux fins d'analyse des tendances, d'études et d'examen des dangers et des incidents dans le but d'améliorer la sécurité, d'informer les autres des dangers potentiels en matière de sécurité et de sûreté et d'éviter que de telles situations ne se reproduisent. Les renseignements ne seraient jamais signalés si ce n'était de la protection assurée à la personne qui les signale. Les renseignements signalés sont dépersonnalisés dans un très court délai. Généralement — et cela sera précisé dans le règlement — ce délai est de 24 à 48 heures. La personne inscrit son nom sur une bande détachable qui lui est renvoyée pour lui montrer que le document a été dépersonnalisé. Mais avant cela, l'organisme va essayer de contacter la personne pour obtenir le plus d'information possible, après quoi elle va dépersonnaliser le document.

Les renseignements ne peuvent être utilisés dans le cadre de la prise de mesures d'application de la loi, de procédures judiciaires ou disciplinaires, ou de toute autre procédure contre la personne qui les signale. Les renseignements ne peuvent être communiqués en vertu des dispositions à l'égard de l'accès à l'information avant d'avoir été dépersonnalisés. Évidemment, une fois qu'ils sont dépersonnalisés, ils sont publiés et le ministre ou l'organisme gouvernemental peuvent s'en servir pour promouvoir la sécurité. Les renseignements regroupés peuvent être utilisés par l'organisme gouvernemental qui les conserve et par Transports Canada, comme je viens de le dire, afin d'améliorer la sécurité, mais seulement après avoir été dépersonnalisés.

La protection offerte à la personne qui signale les renseignements s'applique même si des poursuites sont entreprises contre cette personne à la lumière de preuves indépendantes ne découlant pas du programme. Je vais vous donner un exemple. Quelqu'un signale un problème et déclare: « Ce n'était pas intentionnel. C'est moi qui l'ai fait », et reçoit ensuite un accusé réception qu'il pourra opposer à toute tentative de poursuite judiciaire. Il pourra dire qu'il a signalé un problème et, comme aux États-Unis, il obtiendra l'impunité, à condition que

- 1) la personne ait signalé les renseignements par l'entremise du programme;
- 2) les renseignements ne concernent pas un accident ou un incident à signaler;
- 3) la présumée infraction n'ait pas été commise de façon délibérée;
- 4) la personne n'ait pas été trouvée coupable par un tribunal d'une infraction en vertu de la législation aéronautique au cours des deux années précédentes;
- 5) la personne n'ait pas eu recours à la protection devant un tribunal au cours des deux années précédentes;
- 6) la personne ait déjà signalé l'événement par l'entremise du processus de communication interne prévu par le SGS, lorsqu'elle travaille pour le compte d'un organisme régi par un SGS.

• (1715)

Voilà des renseignements abondants et intéressants. Le site Web américain vous montrera tout l'intérêt des renseignements recueillis que l'on ne pourrait pas obtenir sans accorder de protection. Cette protection est de la plus haute importance si l'on veut que les gens signalent des problèmes. Autrement, ils ne les signaleront pas.

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'ai beaucoup apprécié les explications de M. Reinhardt, qui a fait le point de la situation, et je l'en remercie.

Contrairement à ce que pensent peut-être certains de mes collègues, je pense que lorsque nous avons traité un amendement pour la dernière fois, c'est lorsque j'ai demandé une précision sur l'amendement G-3. Le gouvernement nous présente maintenant un nouvel amendement G-3 modifié.

Devons-nous nous prononcer sur l'amendement G-3 et sur ceux qui le précèdent, notamment les amendements BQ-16, NDP-8.3 et NDP-9, ainsi que sur l'amendement G-3 initial? En fait, ils sont tous repris par celui-ci. L'article traite de la protection des dénonciateurs et du fonctionnement du SGS.

J'ai beaucoup apprécié les explications de M. Reinhardt et la question posée par M. Julian, mais c'est précisément ce sujet-là que j'aimerais que nous traitions. J'aimerais que l'amendement G-3 soit mis aux voix.

**Le président:** En fait, l'amendement actuellement en délibération est le BQ-16. Le gouvernement a proposé l'amendement G-3 pour essayer de trouver un compromis.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur Reinhardt, malgré tout le respect que j'ai pour vous, on peut très bien protéger les employés qui veulent faire des dénonciations sans devoir rendre confidentiels les renseignements que possède le ministre.

Si des renseignements sont transmis au ministre, c'est qu'il y aura eu une enquête. Vous êtes en train de me dire que si, à la fin d'une enquête, on ne rend pas confidentiels les renseignements que possède le ministre, les compagnies ne fourniront pas de renseignements, ne produiront pas de rapports et ne participeront pas au SGS. Est-ce bien ce que vous me dites?

**M. Franz Reinhardt:** Habituellement, c'est la compagnie qui détient cette information, et non le ministre.

**M. Mario Laframboise:** C'est pour cela que je n'ai aucun problème.

**M. Franz Reinhardt:** On a discuté avec les employés, les syndicats et les compagnies. Ils savent que lorsqu'on fait une évaluation, une vérification ou une inspection, il peut arriver que certains renseignements soient recueillis par le ministre et rapportés dans les locaux d'une institution gouvernementale. Dans un tel cas, ils veulent que ces renseignements soient protégés également. Autrement, ils ne feront pas de rapport à l'interne. Si ces renseignements ne sont pas protégés, vous y perdez. De toute façon, la Loi sur l'accès à l'information s'appliquera. Contrairement à ce que M. Rubin a dit, nos vérifications sont accessibles en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. On transmet les renseignements et les mesures correctives. Il n'y a pas de danger de ce côté. On veut obtenir une garantie que l'information spéciale qu'il pourrait y avoir sur les lieux soit protégée.

[Traduction]

**Le président:** M. Julian va faire un dernier commentaire, puis je mettrai l'amendement aux voix.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, quand on discute, vous ne pouvez pas nous empêcher de parler. À moins que je me trompe, vous ne pouvez pas nous interrompre.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian, votre nom figure sur la liste. Je reviendrai tout à l'heure à M. Laframboise.

**M. Peter Julian:** Non, M. Laframboise n'a pas terminé.

**Le président:** Bien. Monsieur Laframboise.

**M. Peter Julian:** Je préfère que mon nom figure sur la liste, mais je vous demande de laisser M. Laframboise terminer son intervention.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je vous le répète, on peut protéger les renseignements fournis par l'employé et protéger le système de gestion de la sécurité sans devoir protéger les renseignements obtenus par le ministre à la fin. Il est possible de le faire. Êtes-vous d'accord avec moi?

**M. Franz Reinhardt:** Si les renseignements que le ministre obtient à la fin sont les mêmes que ceux rapportés par les employés au début et que ces derniers ont peur que cette information puisse être transmise en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, ils ne voudront pas faire rapport. Les renseignements que les gens rapportent directement au ministre ne sont pas protégés.

On parle d'information que détient une compagnie de SGS. La compagnie a le droit de protéger son information et ses employés. C'est là ce dont on parle.

**M. Mario Laframboise:** De toute façon, l'entreprise est protégée par la Loi sur l'accès à l'information. Elle a le droit.

• (1720)

**M. Franz Reinhardt:** C'est exact.

**M. Mario Laframboise:** Je suis d'accord avec vous.

**M. Franz Reinhardt:** Cependant, une fuite peut se produire, par exemple lorsque le ministre fait une inspection et qu'il regarde au-dessus de l'épaule des... On fait de bonnes inspections et, dans certaines circonstances, on peut détenir de l'information qui est déjà protégée. Il est tout à fait logique qu'elle continue de l'être.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Voilà le maillon faible du projet de loi. Je pense que nous avons fait du bon travail et que le gouvernement a bien répondu aux problèmes que nous avons signalés au cours de l'étude du projet de loi. Mais nous avons ici le maillon faible du projet de loi, et il faut régler ce problème.

Du côté des employés, je pense qu'il existe un large consensus, mais s'il s'agit de protéger un patron récalcitrant qui commet délibérément des infractions ou qui refuse de prendre des mesures correctives, nous allons essentiellement... Et cela nous ramène aux conséquences, parce qu'en matière de sécurité ferroviaire, on a constaté une augmentation de la fréquence des accidents lorsque les infractions restent sans conséquence.

Supposons un instant qu'une compagnie, qu'on appellera RCN, décide de se soustraire aux exigences en matière de sécurité parce qu'elle s'estime protégée par le processus du SGS. Dans l'article visé par l'amendement BQ-16, il est dit que le ministre ne doit pas divulguer les renseignements dont il dispose, sauf par l'intermédiaire d'un tribunal ou s'il estime que ces renseignements doivent être divulgués. Autrement dit, nous conférons au ministre le pouvoir de décider s'il va les divulguer ou non. Sans ce pouvoir, il devra passer par un tribunal.

Deuxièmement, les renseignements divulgués dans le cadre de ce processus ne peuvent pas être utilisés pour tenter des poursuites contre le titulaire du document ou pour lui imposer une autre mesure. C'est là qu'est le problème, et non pas au niveau des employés. Nous sommes bien d'accord.

Le problème, c'est que comme l'a dit M. Reinhardt, on accorde l'impunité aux compagnies, dont la plupart se comportent de façon responsable, mais ce n'est peut-être pas le cas de toutes les compagnies, et je ne suis pas prêt à dire aux Canadiens qui voyagent que tout est parfait et qu'on a mis en place ce processus qui comporte un mécanisme d'application obligeant le gestionnaire de l'entreprise à signifier dans les 12 mois un avis de détection à l'organisme chargé de l'application de la loi en aviation. Je ne pense pas que les Canadiens l'acceptent et je ne pense pas qu'ils acceptent de s'en remettre à une compagnie aérienne qui enfreint manifestement la loi alors que l'information ne peut pas être publiée.

Les gens qui voyagent ont le droit de savoir qu'une compagnie commet systématiquement des infractions et qu'elle ne prend pas de mesures correctives. Les Canadiens ont le droit de savoir, et nous ne pouvons pas nous contenter d'entériner ce projet d'article. Il faut régler le problème.

Je pense que l'amendement G-3 apporte une partie de la solution, comme l'a dit M. Volpe. La motion de M. Laframboise constitue elle aussi une partie de la solution, mais il faut régler le problème de cet article. On ne peut pas accorder l'impunité à la compagnie, ni permettre que des renseignements essentiels à la sécurité des voyageurs soient tenus secrets, sauf décision contraire d'un tribunal ou du ministre.

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Peut-être suis-je un peu trop généreux dans mon désir de voir et d'entendre la bonne information. J'ai interprété un peu différemment l'expression utilisée par M. Reinhardt.

Je pense donc avoir été bien renseigné, monsieur le président, et je ne souhaite pas remettre en cause une fois de plus le principe même du projet de loi, mais si vous voulez qu'on passe à l'étude article par article, procédons dès maintenant au vote sur l'amendement BQ-16, s'il vous plaît.

Au départ, j'espérais faire progresser les choses lors de l'étude de l'amendement G-3, mais je suppose que nous n'allons pas en discuter. Pouvez-vous donc mettre l'amendement du Bloc aux voix, s'il vous plaît.

**M. Ed Fast:** Mettez l'amendement aux voix.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

**M. Brian Jean:** Sauf votre respect, monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Vous invoquez le Règlement?

**M. Brian Jean:** En fait, j'étais sur la...

**Le président:** Oui, excusez-moi, vous êtes sur la liste.

**M. Brian Jean:** J'ai écouté attentivement, j'ai étudié la question, peut-être davantage que mes collègues, mais peut-être pas autant que ceux qui m'ont précédé au comité des transports. Je pense que chacun d'entre nous s'est fait une opinion sur le principe du projet de loi, puisque nous appartenons tous à des partis politiques différents, et je ne pense pas que quiconque puisse désormais changer d'avis.

Nous avons été bien renseignés, nous avons bien réfléchi, nous avons bien discuté du projet de loi, on nous a fourni suffisamment de tableaux et d'information. Reste à savoir si nous allons nous mettre d'accord. Personnellement, je ne le pense pas, et il va falloir convenir d'un désaccord.

Je pense que si la question est posée, on obtiendra un résultat qui va plaire ou qui va déplaire, et certains résultats antérieurs ne nous ont pas plu, mais nous avons trouvé un compromis.

• (1725)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Sauf que, monsieur le président...

**Le président:** Monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** Je voudrais que ce soit clair. Dans le cadre de l'étude article par article d'un projet de loi, on a le droit de s'exprimer tant et aussi longtemps qu'on le souhaite. Si je me trompe, vous me le dites, monsieur le président, mais je pense que j'ai le droit de parler quand je veux et comme je veux. Je n'essaie pas d'étirer le débat, je ne fais pas de l'obstruction. Je veux comprendre le message que ces gens me livrent.

Que certaines personnes essaient de me prendre pour un imbécile me pose problème, monsieur le président. Les explications qu'on me donne ne me posent pas de problème. Monsieur le président, je veux qu'on s'entende, vous et moi.

Dans le cadre d'une étude article par article, puis-je m'exprimer jusqu'à ce que je comprenne? Ai-je le droit de le faire? Si vous me dites non, c'est correct, mais d'après moi, j'ai le droit de poser toutes les questions que je veux.

[Traduction]

**Le président:** Je pense qu'on a suffisamment discuté de votre motion. Il semble que les membres du comité souhaitent qu'elle soit mise aux voix.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, je vous ai posé une question. Puis-je poser mes questions quand je veux dans le cadre de l'étude article par article d'un projet de loi? Prenez le temps d'en parler avec votre greffier et appelez qui vous voudrez, mais je voudrais que vous rendiez une décision là-dessus.

[Traduction]

**Le président:** J'ai vérifié la liste, monsieur Laframboise, et vous avez eu la parole à sept ou huit reprises. De l'avis de la présidence, vous avancez toujours le même argument.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, ne jouez pas à cela avec moi, s'il vous plaît. Je peux vous dire des choses complètement différentes, mais je ne veux pas le faire. Je veux m'adresser à ces gens et je veux qu'ils me répondent, c'est tout. Ai-je le droit de le faire? Si je n'ai pas le droit de le faire, vous me le dites, mais si j'ai droit de le faire, vous m'écoutez.

[Traduction]

**Le président:** Vous en avez le droit.

[Français]

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

Monsieur Reinhardt, vous tentez de me dire que si, à la fin d'une enquête sur un accident, le ministre n'a pas l'obligation de rendre le tout confidentiel ou si les renseignements ne sont pas protégés de façon confidentielle, toute la base ne fonctionnera pas.

**M. Franz Reinhardt:** Vous parlez de dossiers d'accident, monsieur Laframboise. Malheureusement, le ministre n'enquête jamais sur des accidents. C'est le Bureau de la sécurité des transports qui le fait.

**M. Mario Laframboise:** D'accord, excusez-moi.

**M. Franz Reinhardt:** Le Bureau de la sécurité des transports a l'autorisation d'obtenir tous les renseignements qu'il juge nécessaires. Le ministre ne mène jamais d'enquête sur des accidents.

**M. Mario Laframboise:** Parfait. Donc, quand le ministre se retrouve avec des dossiers confidentiels, c'est que quelque chose s'est passé. Donnez-moi des exemples.

**M. Franz Reinhardt:** Il pourrait arriver qu'après une inspection ou lors d'une vérification, qui porte généralement sur le SGS d'une compagnie, le ministre rapporte de l'information faisant partie du système de rapport volontaire de la compagnie. Cette information serait alors protégée, tout comme elle le serait au sein de la compagnie. Cette protection a pour but de donner confiance aux individus et de leur garantir qu'ils peuvent rapporter des renseignements sans danger, que c'est entre la compagnie et eux, de façon qu'ils puissent prendre des mesures correctives et améliorer la sécurité aérienne.

Voyez toutes les protections qui existent. On est de bonne foi. Si jamais un tribunal demandait des renseignements au moyen d'un *subpoena*, il pourrait les obtenir. Si le ministre avait besoin d'information à des fins de sécurité, il pourrait enlever l'identité des gens et l'utiliser. S'il avait besoin de renseignements pour fermer la compagnie, il pourrait le faire aussi. C'est donc le meilleur des deux mondes. Le ministre peut utiliser l'information, en autant que celle-ci ne serve pas à identifier des gens et à prendre action contre eux.

**M. Mario Laframboise:** Non, mais...

**M. Franz Reinhardt:** Ce n'est pas du tout la même chose que l'autre système volontaire dont parlait M. Julian. C'est totalement différent.

**M. Mario Laframboise:** L'objectif visé est de protéger l'information de la compagnie tout en protégeant ses employés. On peut très bien protéger le système comme tel. Vous avez plein de clauses, et on va les revoir une par une plus tard. Je n'ai pas de d'objection à ce qu'on assure la protection des employés. Je me demande plutôt quand le public pourra savoir. Jamais?

● (1730)

[Traduction]

**M. Merlin Preuss (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports):** France a répondu de la même façon à la même question. Pour en revenir à l'objectif de l'article 5.392, il y est question des renseignements recueillis dans le cadre du SGS qui ne sont pas essentiels par rapport à un incident majeur ou un accident. En revanche, ces renseignements sont essentiels pour prévenir un incident ou un accident. Si l'information doit être signalée, elle ne peut pas être protégée parce qu'elle n'a pas été soumise au processus. Il s'agit de renseignements recueillis grâce au programme de communication volontaire exigé par le SGS. S'il s'agit d'un incident à déclaration obligatoire, l'information est du domaine public et elle est traitée différemment. Dans le cas d'un accident, on est dans le domaine public. L'information est traitée différemment, il y a intervention du coroner et du Bureau de la sécurité des transports, qui sont investis de tous les pouvoirs possibles. L'information protégée est celle qui concerne les dangers.

L'article 5.392 du projet de loi concerne les renseignements recueillis dans le cadre du processus, c'est-à-dire du SGS, et non pas les renseignements recueillis par Nav Canada grâce aux comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile, ni les renseignements recueillis par le Bureau de la sécurité des transports au cours d'une enquête sur un accident. C'est là le fondement même du SGS. Ce sont les petits problèmes qu'on veut empêcher de grossir. Si l'information nous parvient d'une façon ou d'une autre au ministère, nous tenons à ce qu'elle soit protégée, pour éviter de désigner la personne qui a signalé une infraction mineure, une erreur mineure ou un incident dont la déclaration n'est pas obligatoire, et qui va ainsi être mise au jour. Si nous n'accordons pas cette forme de protection, comme France l'a dit à maintes reprises, nous allons nous priver d'une source de données précieuses permettant d'améliorer la sécurité dans notre pays.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, je ne suis pas tout à fait d'accord avec le secrétaire parlementaire lorsqu'il dit que nous avons tout entendu. Je dois reconnaître, comme je l'ai déjà fait à plusieurs reprises, la volonté du gouvernement de présenter des amendements. Je pense que le processus législatif exige un échange continu jusqu'à ce que l'on soit certain de bien comprendre la situation, et ce n'est qu'ensuite que l'on prendra une décision. Tant qu'il y a des questions légitimes, je crois que ce débat est utile.

[Français]

C'est, après tout, du choc des idées que jaillit la lumière, si vous me permettez l'expression.

Je suis très réticent à l'idée qu'on m'impose un bâillon ou qu'on prolonge les heures de façon inconsiderée. C'est ce qui s'en vient, j'en ai bien l'impression. Pour ma part, je pense que la discussion commence. Je l'espère pour M. Laframboise.

Je vais vous faire part des circonstances qui m'ont amené là où j'en suis maintenant. Au cours d'une rencontre avec les fonctionnaires, j'ai posé toutes les questions que j'ai pu. Je suis satisfait de ce que M. Preuss vient de dire, en l'occurrence que le gouvernement n'aurait pas normalement les renseignements dont on parle dans ces dispositions, sauf dans les trois circonstances énumérées, c'est-à-dire les cas où les renseignements seraient dépersonnalisés, où des tribunaux ou d'autres organismes imposeraient la divulgation ou dans les cas où l'article 7.1 s'appliquerait. Ce sont donc des renseignements qui peuvent être rendus publics dans certaines circonstances, mais qui n'existeraient pas de toute façon s'il n'y avait pas les systèmes de gestion de la sécurité.

J'accepte donc cet argument, et je peux vous dire que je le fais en fonction d'un amendement que vous avez proposé et qui a été accepté par le comité. On y dit que dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de ces dispositions, une révision devrait être faite. C'est peut-être la condition qui mettrait tout le monde à l'aise. Je me rends compte, dans le cas de cette révision, qu'il s'agit des articles 5.31 et 5.38. Peut-être faudrait-il introduire une disposition stipulant qu'il doit y avoir, de façon obligatoire, une révision dans cinq ans. Le ministère va forcément disposer d'une foule de renseignements à la suite de tous les reportages traitant des systèmes de gestion de la sécurité. On pourrait alors déterminer si ou comment ces renseignements ont été divulgués.

Pour l'instant, je pense que ce qui m'a aidé à comprendre et à accepter les amendements — et j'espère ne pas me leurrer moi-même à ce sujet —, c'est le fait qu'on traite de renseignements dont le gouvernement ne disposerait pas autrement. Outre la possibilité de rendre les renseignements publics, d'autres lois obligent à faire des

rapports sur ces renseignements. Cela a peut-être comme effet d'augmenter encore davantage la sécurité aérienne. C'est en ce sens que je me rallie à cette idée. Je voulais vous le dire. Dans ces circonstances, je suis satisfait et prêt à aller de l'avant. Je pense aussi qu'il faut respecter les parlementaires autour de cette table. Si certains ont des questions légitimes à poser, je pense qu'ils devraient pouvoir le faire, quitte à ce qu'on siège plus tard ou plus souvent, monsieur le président.

Merci.

• (1735)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** Merci.

J'essaie de comprendre ce que nous faisons. J'associe notre discussion à la sécurité ferroviaire, et j'aimerais que l'on établisse ce lien. Je comprends que ça n'est pas directement votre domaine. Je fais référence à l'article 5.392 du projet de loi, qui est dans notre classeur, et je lis le paragraphe 5.392(1), qui dit: « les renseignements communiqués dans le cadre de ce processus ». Je pense aux vérifications dont ont fait l'objet les compagnies ferroviaires et je vois un parallèle. Si ces renseignements sont confidentiels, cela me pose un problème car ni le comité ni le public ne pourront accéder à ces renseignements, puisque nous sommes considérés comme une tierce partie. Donc, si les compagnies font l'objet d'une vérification — je crois vous avoir entendu parler de vérification —, celle-ci restera confidentielle.

**M. Franz Reinhardt:** Non. Il existe deux processus différents. Vous, vous parlez des vérifications ferroviaires. Si l'on fait une vérification comme celle-ci, l'information sera disponible. Dans ce cas-ci, il s'agit du processus de signalement interne entre l'employeur et l'employé, qui fait partie du système de gestion de la sécurité. C'est complètement différent.

Si, au cours de nos inspections, nous mettons la main sur des renseignements, ceux-ci sont toujours confidentiels, parce que les gens savent que si l'information est rendue publique aujourd'hui, ils ne les signaleront plus. Dans un aéronef, lorsque le pilote et le copilote se rendent compte qu'il y a un problème, ils le signalent et les passagers sont très contents que le pilote ait signalé le problème pour qu'on puisse le régler plutôt qu'ils disent « Je ne vais pas le signaler, parce que j'ai fait une gaffe et il y aura des repréailles ». On veut que les gens signalent les problèmes.

C'est ce type d'information qui sera mise en évidence. Lorsqu'on demande une vérification spéciale, comme la vérification du CN, c'est un processus complètement différent. Ça n'a rien à voir avec celui que je viens de vous décrire.

**M. Don Bell:** D'accord, mais on dit également dans le projet de loi que si le titulaire dispose d'un système de gestion doté d'un processus, cela ne suffit pas. Est-ce que cela ne s'applique que lorsque le processus en question porte sur l'information?

**M. Franz Reinhardt:** Je ne suis pas sûr de très bien comprendre votre question.

**M. Don Bell:** À l'article 5.392, on dit: « Si le titulaire... dispose d'un système de gestion doté d'un processus obligeant ou encourageant... ». Je parle de compagnies ferroviaires. Elles ont un système de gestion de la sécurité.

**M. Franz Reinhardt:** En effet, mais il n'est pas identique au système du secteur aérien. Avec respect, je ne suis pas sûr que leur système soit aussi sophistiqué que le nôtre.

**M. Don Bell:** En fait, au cours d'une discussion, nous avons dit que la Loi sur l'aéronautique était nettement supérieure à la Loi sur les chemins de fer, et l'on essaie d'améliorer cette dernière.

**M. Franz Reinhardt:** C'est exact.

**M. Don Bell:** Je veux juste m'assurer que nous ne sommes pas en train de créer quelque chose de complètement nouveau.

**M. Merlin Preuss:** Je pense qu'une façon de préciser les choses serait de s'interroger sur la source de l'information en question. La source, ce sont les employés. Le processus permet aux employés de signaler les problèmes. Il ne s'agit pas d'une vérification formelle. Toute information relative aux activités de Transports Canada est parfaitement transparente et peut faire l'objet d'une demande d'accès à l'information.

**M. Don Bell:** Si un employé signale un problème par le biais du système de gestion de la sécurité et a le sentiment — je parle de façon hypothétique — que la compagnie n'a pas pris les mesures adéquates pour le régler, cet employé peut rendre cette information publique, ce qui va déclencher une vérification. Est-ce que le fait que ce problème ait d'abord été signalé dans le cadre du SGS protège...

**M. Merlin Preuss:** Ça n'a pas d'importance. Non.

**M. Franz Reinhardt:** Non. Si nous faisons une vérification et que nous interrogeons des témoins, en dehors de ce processus, l'information relève du gouvernement. La vérification est rendue publique.

• (1740)

**M. Don Bell:** D'accord.

À la page 15, à la ligne 11 de la version anglaise, je remarque que dans cette version, entre les alinéas (a) et (b), on ne voit pas le mot « *or* », mais il apparaît entre les alinéas (b) et (c). Est-ce que je dois en déduire que les alinéas (a) et (b) doivent tous les deux s'appliquer, mais que l'alinéa (c) est une solution de rechange aux alinéas (a) et (b) conjoints?

**M. Franz Reinhardt:** Non. C'est l'un ou l'autre.

**M. Don Bell:** D'accord, mais on lit « ne peuvent être communiqués... sauf dans les cas suivants », (a), (b) *or* (c), dans la version anglaise. Est-ce qu'on ne devrait pas plutôt lire (a) *or* (b) *or* (c)?

**M. Franz Reinhardt:** C'est exact.

**Mme Susan Stanfield:** C'est bien le sens de cet article. Selon les conventions de rédaction en anglais, on écrit « *or* » à la fin de l'avant-dernier élément.

**M. Don Bell:** Donc l'absence du mot « *or* » après l'alinéa (a) ne veut pas dire qu'il faut avoir (a) et (b), ou (c).

**M. Franz Reinhardt:** Non.

**Mme Susan Stanfield:** Non.

**M. Don Bell:** D'accord, je crois que vous avez répondu à mes questions. Merci.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** J'ai une seule question. Est-ce que la vérification de la compagnie Air Transat est publique, ou est-ce qu'elle est confidentielle?

**M. Merlin Preuss:** La vérification d'Air Transat? Nous ne les publions pas, mais elles peuvent faire l'objet d'une demande d'accès à l'information.

**M. Peter Julian:** Donc, si un organisme fait une demande d'accès à l'information, il peut en obtenir une copie, n'est-ce pas?

**M. Merlin Preuss:** Oui, c'est la procédure habituelle.

**M. Peter Julian:** J'ai cru comprendre qu'il y a eu plusieurs demandes d'accès à l'information qui ont été refusées.

**M. Merlin Preuss:** Pour quelle vérification...

**M. Peter Julian:** Pour Air Transat.

**M. Merlin Preuss:** De quelle vérification s'agit-il, s'il vous plaît?

**M. Peter Julian:** La vérification sur la sécurité.

**M. Merlin Preuss:** La vérification de sécurité sur le manuel de la vérification?

**M. Peter Julian:** Oui.

**M. Merlin Preuss:** Vous devriez y avoir accès. C'est obligatoire.

**M. Peter Julian:** Je crois comprendre que ça n'est pas le cas. Si vous pouvez vérifier cela d'ici mercredi, je...

**M. Merlin Preuss:** Oui, si vous me donnez son nom et la date. Il y a des vérifications depuis que la compagnie existe.

**M. Peter Julian:** Je vous obtiendrai cette information. Je vous remercie de m'en dire plus long mercredi.

J'aimerais qu'on parle de cela parce que...

**M. Franz Reinhardt:** Excusez-moi, monsieur Julian. Je crois que vous avez demandé de l'information sur Air Transat...

**M. Peter Julian:** C'était pour le SGS, ce qui est différent.

**M. Franz Reinhardt:** ... sur notre vérification, et cette information vous a été fournie.

**M. Merlin Preuss:** Est-ce que vous parlez de la dernière vérification?

**M. Peter Julian:** Je parle de la vérification sur la sécurité, pas de la vérification sur la conformité au SGS.

**M. Merlin Preuss:** D'accord, dans ce cas, dites-moi laquelle c'est et à quelle date elle a eu lieu et je vous la fournirai. C'est absolument...

**M. Franz Reinhardt:** Lorsque nous fournissons la vérification, nous précisons également quelles mesures correctives ont été prises par la compagnie. C'est la règle.

**M. Peter Julian:** Je veux revenir sur ceci parce que vous éclaircissez bien ce qui serait protégé et ce qui ne l'est pas par la disposition proposée. Nous l'apprécions. Mais essentiellement, si nous revenons au mécanisme d'application, il y a une compagnie — appelons-la Air CN — et ses mécaniciens, protégés par ce système de gestion de la sécurité signalent systématiquement des infractions à la sécurité de la compagnie. L'entreprise, la direction de la compagnie ne les documente pas. C'est de l'information obtenue au moyen du système de gestion de la sécurité et la compagnie ne la consigne pas. Je vois quel est le mécanisme d'application ici, mais j'aimerais que vous nous le décriviez.

C'est déjà arrivé. Les employés sont protégés. Ils signalent des infractions systématiques, des infractions à la sécurité pour ce qui est de la maintenance. Qu'est-ce qui se passe ensuite? La compagnie ne consigne rien.

**M. Franz Reinhardt:** Si Transports Canada est au courant d'une telle infraction, il fera enquête. S'il fait enquête, alors on applique tout l'ordinogramme que vous voyez ici. Si Transports Canada n'es pas mis au courant de l'infraction, il n'enquête pas.

**M. Peter Julian:** Mettons que Transports Canada est mis au courant. Que se passe-t-il ensuite?

**M. Franz Reinhardt:** Transports Canada est mis au courant de l'infraction présumée. Vous prenez l'ordinogramme, le gestionnaire de l'entreprise, parce que vous avez une personne responsable pendant toute la durée de l'existence de la compagnie. De sa création à sa dissolution, une seule personne s'en occupe et a à rendre des comptes. Ce gestionnaire reçoit l'information de diverses sources de détection et effectue un examen préliminaire. Il se pose la question suivante: Y a-t-il eu infraction sur la Loi sur l'aéronautique, oui ou non? Si la réponse est non, il n'y a pas de problème. Si la réponse est oui, le gestionnaire de l'entreprise peut demander à l'Application de la loi en aviation, dans les 30 jours, de sauvegarder les éléments de preuve périssables, les enregistrements de la section du contrôle de la circulation aérienne, par exemple.

« L'infraction a-t-elle été commise par une personne ou une entreprise régie par un système de gestion de la sécurité? » Si c'est non, on s'en remet aux procédures en place; si c'est oui « l'infraction a-t-elle été signalée à l'interne et documentée au sein de l'entreprise? ». Il y a vérification. C'est l'inspecteur principal qui vérifie. Si elle a été signalée à l'interne, c'est bien, on continue. Sinon, on passe immédiatement à l'ancien mécanisme d'application de la loi. Nous voulons que la compagnie produise un rapport.

• (1745)

**M. Peter Julian:** Pardon, pourriez-vous répéter ce que vous venez de dire?

**M. Franz Reinhardt:** Oui.

Si on m'informe d'une infraction au code de maintenance par RCN, et si après vérification je constate qu'elle n'a pas été signalée à l'interne, eh bien, nous ne sommes pas très indulgents. Nous enclenchons directement l'ancien mécanisme d'application de la loi, portons une accusation et intentons une poursuite.

Si l'infraction a été signalée à l'interne, nous cherchons à établir si elle a été commise intentionnellement par l'entreprise. Il pourrait s'agir d'une erreur. Ou ce pourrait être quelque chose d'évident — surcharger un appareil de 2 000 livres — et il est évident qu'elle savait ce qu'elle faisait. Je peux vous dire que nous avons alourdi des peines.

Si ce n'est pas intentionnel et si cela a été signalé à l'interne, nous sommes satisfaits, parce que nous savons qu'il s'agit d'une entreprise adulte et responsable qui s'occupe de ses affaires et règle ses problèmes. Il se peut que l'on revienne plus tard en disant que ce n'est pas suffisant et qu'il faut faire plus. Si l'entreprise nous présente des mesures correctives satisfaisantes, nous poursuivons.

On pose la question de savoir si la nature de l'infraction exige que l'entreprise présente un plan de mesures correctives. Dans l'affirmative, on le lui demande. On examine le plan et s'il est acceptable, c'est là que se termine le processus de contrôle de la qualité. Nous faisons une vérification. Si nous ne sommes pas satisfaits, nous prenons encore une fois des mesures pour faire appliquer la loi.

C'est ce qu'il y a de mieux comme SGS parce que nous pouvons porter une accusation contre la compagnie. Nous disposons de tous les outils ainsi que de sanctions alourdies pour faire appliquer la loi. Si la compagnie collabore avec nous et prend les mesures correctives qui s'imposent, c'est ce que nous voulons. Nous voulons promouvoir la sécurité. Nous ne voulons pas que la compagnie ferme ses portes et paie une amende de 100 000 \$ si ce n'est pas justifié.

**Le président:** Non.

**M. Peter Julian:** Pardon, monsieur le président, j'ai des complémentaires à poser.

**Le président:** Entendu.

**M. Peter Julian:** Toute cette information passe par le SGS. Sur réception de l'information, Transports Canada intervient et des conséquences peuvent s'ensuivre mais cette information ne permet pas de poursuivre la compagnie, n'est-ce pas?

**M. Franz Reinhardt:** Pour avoir traité avec des compagnies assujetties au SGS, je puis vous dire que la plupart du temps on appelle le gestionnaire de l'entreprise. Ils appellent l'inspecteur principal et disent « Écoutez, avant que vous l'appreniez par les médias ou quelqu'un d'autre, je veux vous dire qu'on a fait une bourbe hier et voici quelles mesures correctives nous proposons ». C'est la mentalité des compagnies actuellement.

**M. Peter Julian:** Ce n'était pas ma question. Les compagnies qui respectent la loi, ce ne sont pas elles qui m'inquiètent. Elles sont nombreuses. Ce sont celles qui s'en balancent qui m'inquiètent.

Après ce qu'on a entendu à propos des compagnies de chemins de fer, cette crainte est fondée. Je repose donc ma question. L'information obtenue au moyen du SGS ne peut pas être utilisée contre une compagnie, n'est-ce pas?

**M. Franz Reinhardt:** Je n'ai pas l'information interne parce quelle est interne. Mais si le même employé me contacte à l'extérieur du SGS et me dit avoir signalé la même chose trois fois à son employeur en lui demandant de faire quelque chose et qu'il n'a rien fait alors oui, nous pouvons nous en servir, et nous allons le faire.

**Le président:** Excusez-moi de vous interrompre, mais il ne semble pas qu'on veuille aller de l'avant sur ce point; nous allons donc le reporter jusqu'à la prochaine fois.

Je veux passer à la motion de M. Jean. Je vais donc marquer une pause de deux minutes, après quoi on va s'en occuper.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Il ne me reste qu'une série de questions, si ça peut vous soulager.

[Traduction]

**Le président:** Je vais reporter la chose jusqu'à mercredi parce qu'il reste peu de temps et que la salle est réservée à 18 heures.

[Français]

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

[Traduction]

**Le président:** Sur ce, je vais marquer un temps d'arrêt.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Peut-être qu'il pourrait faire la proposition, monsieur le président, étant donné que je ne sais pas exactement qui vient. Ce sont peut-être des collègues à nous. Le comités parlementaires ne sont-ils pas prioritaires?

**Le président:** Oui.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Si les députés veulent bien poursuivre jusqu'au vote ce soir, peut-être est-ce cela que l'on devrait faire.

**M. Brian Jean:** Tout à fait.

**Le président:** À condition que les gens autour de la table soient d'accord.

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, qui a la salle à 18 heures?

**Le président:** C'est le Parti libéral, et c'est nous qui avons la priorité.

Si les membres du comité le souhaitent, nous allons continuer de poser des questions. Comme je vous l'ai dit, j'aimerais que la question aboutisse avant la fin de la journée.

Allez-y, monsieur Laframboise.

• (1750)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** J'ai une dernière série de questions, monsieur le président, et j'aurai ensuite terminé.

Monsieur Reinhardt, il est vrai que les accidents, dès qu'ils sont constatés, sont alors du ressort du Bureau de la sécurité des transports. Ça ne me cause aucun problème. Cependant, si on prévoit aux alinéas *a*), *b*), et *c*) que le ministre pourrait avoir à divulguer les renseignements dont il dispose devant les tribunaux, cela risque d'être dans des cas où il y a eu un accident. Sinon, je ne vois pas pourquoi il aurait à divulguer ces informations devant un tribunal. On est d'accord?

**M. Franz Reinhardt:** Ça pourrait être dans le cas d'une poursuite en dommages, par exemple, ou pour quelque raison que ce soit.

**M. Mario Laframboise:** En effet, si une cause se retrouve devant les tribunaux, c'est que quelque chose de grave s'est produit.

En fin de compte, vous me dites que dans le cadre du système de gestion de la sécurité, on veut encourager les employés à fournir de l'information. Quand il s'agit de la protection des employés, je suis d'accord. Il est question par contre que le ministre dispose d'informations sur une compagnie aérienne qu'il aura accumulées au cours des années, pour diverses raisons. C'est le cas?

**M. Franz Reinhardt:** Habituellement, c'est uniquement lorsque nous vérifions leur système que l'on peut obtenir certaines bribes d'information. La plupart du temps, ces renseignements restent à l'intérieur de la compagnie. Par conséquent, je ne pense pas qu'il y ait énormément de renseignements accumulés.

**M. Mario Laframboise:** Le SGS est déjà en vigueur dans certaines compagnies. Avez-vous récupéré des renseignements sur certaines entreprises?

**M. Franz Reinhardt:** On va voir si le système de signalisation fonctionne à l'interne. En général, on ne rapporte pas d'information chez nous. Si les choses fonctionnent bien, on indique que l'entreprise possède un type de système donné, que celui-ci fonctionne correctement; on précise le nombre d'employés et les formules employées, mais on évite de préciser, par exemple, que cinq incidents ont été rapportés, incluant une contravention. On essaie de ne pas le faire, mais ça pourrait arriver.

**M. Mario Laframboise:** L'avez-vous fait à ce jour?

**M. Franz Reinhardt:** Oui, mais pas dans les cas où les gens auraient pu être... On essaie de ne pas toucher à cette information.

**M. Mario Laframboise:** D'accord, ça va.

**M. Franz Reinhardt:** Mais je ne peux pas vous le garantir, monsieur. Il y a peut-être eu des cas.

**M. Mario Laframboise:** Est-ce que la loi va faire en sorte que vous rapportiez davantage de cas ou est-ce qu'elle ne va rien changer à votre façon de procéder?

**M. Franz Reinhardt:** Comme l'a toujours dit M. Preuss, nous essayons de faire en sorte que ce qui est à l'interne reste le plus possible entre les employés et la compagnie. Mais quand on fait une

inspection, pour revenir au bureau avec une bonne évaluation, on prend en note certains détails sur les systèmes. On peut alors indiquer, par exemple, que 25 incidents ont été rapportés, mais que de bonnes décisions ont été prises, en l'occurrence des mesures correctives, etc. Ça prouve que le système fonctionne. Allons-nous détailler les incidents rapportés? On va essayer de le faire le moins possible, mais il se peut aussi que ce soit détaillé.

**M. Mario Laframboise:** Mon problème est qu'à partir du moment où le ministre va devoir déposer ces documents, ce sera devenu public. Si je ne peux pas demander au ministre s'il a de l'information sur une compagnie et, le cas échéant, de nous la fournir ou de la rendre publique, ça me cause des difficultés en tant que député. Si mes collègues n'en ont pas, ce n'est pas grave, c'est leur affaire. Le ministre pourrait donc garder confidentiels une foule de renseignements détaillés sur une entreprise. Comme vous l'avez dit plus tôt, une entreprise pourrait entre autres voir son permis lui être retiré. La compagnie pourrait, par exemple, poursuivre le gouvernement et se retrouver devant les tribunaux. À cause du projet de loi, le ministre ne pourrait alors ne rendre aucun renseignement public parce qu'il y aurait enquête. C'est à ce sujet que je me pose des questions.

Vous voyez peut-être des choses que je ne vois pas, mais je me dis que dans l'intérêt du public, il serait intéressant que ce dernier prenne connaissance des renseignements dont dispose le ministre. Vous avez dit que le permis d'une compagnie aérienne pouvait être retiré, et c'est là toute une décision. Me laissez-vous entendre qu'une position comme la mienne mettrait en danger tout le système?

• (1755)

**M. Franz Reinhardt:** Non, mais comme vous le savez, la Loi sur l'accès à l'information existe depuis longtemps. Lorsque des gens nous demandent de l'information sur une entreprise, il faut consulter ladite entreprise en vertu de l'article 20. S'il s'agit d'informations financières ou d'informations à l'égard desquelles ces gens ont des droits de propriété, l'information est quand même protégée. Il s'agit d'information que le ministre ne divulguerait pas.

Dans le cas de Jetsgo, par exemple, la mauvaise situation financière de l'entreprise s'est déclarée en même temps que la compagnie a arrêté ses activités. Ce n'était pas au ministre de divulguer cette information privilégiée. Nous avons de l'information concernant la sécurité; nous avons donc pris des mesures. Nous avons fait tout ce que nous avons à faire à ce sujet. Nous ne nous sommes pas gênés pour prendre les mesures qui s'imposaient et justifier ces dernières au moyen de l'information dont nous disposions.

**M. Mario Laframboise:** Mais il pourrait advenir qu'une compagnie perde son permis pour des raisons de sécurité. Ne craignez-vous pas que ce projet de loi vous empêche de dévoiler de l'information?

**M. Franz Reinhardt:** Absolument pas. On peut utiliser l'information. On parle de rendre l'information publique, et dans les cas où une cause se rend en justice, l'information est divulguée dans le cadre du tribunal. Il ne s'agit pas nécessairement de divulguer l'information au grand public avant que la cause soit entendue devant les tribunaux.

Non, on ne manque d'absolument rien; on a tout ce qu'il nous faut.

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, je suis un grand démocrate. Si mes collègues pensent que notre proposition n'est pas intéressante, ça ne me dérange pas de la retirer. Cependant, je me questionne toujours sur le pouvoir qu'on va donner au ministre.

[Traduction]

(L'amendement est retiré.)

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

Nous allons passer à l'amendement NDP-8.3.

Monsieur Julian.

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

Ceci me semble être la moindre des choses. Nous en avons déjà discuté et je m'inquiète de plus en plus des dispositions de cet article.

J'achevais mes questions quand vous avez proposé de passer à la motion de M. Jean. Je vais donc poser mes dernières questions au sujet de la forme de l'article proposé puis...

**Le président:** Monsieur Jean, pour un rappel au Règlement.

**M. Brian Jean:** Nous ne discutons plus de cet amendement; il a été retiré. Il propose donc le NDP-9 ou...

**M. Peter Julian:** Oui.

**Le président:** Nous en sommes au NDP-8.3 et je vais demander à M. Julian de commenter sa motion.

**M. Peter Julian:** Comme le temps presse, je vais évoquer les inquiétudes que couvrent les amendements NDP-8.3 et NDP-9, soit la question du secret et celle de la carte « sortie de prison ».

Revenant au fait que l'information issue du SGS ne peut être utilisée contre la compagnie, je m'inquiète de ce que cela signifie. Vous avez dit, monsieur Reinhardt, que dans une situation où la compagnie est en non-conformité, le mécanicien qui a constaté une infraction à plusieurs reprises pourrait s'adresser à Transports Canada. Il n'est plus protégé puisqu'il n'agit pas dans le cadre du SGS. N'est-ce pas le cas si on regarde le G-3?

**M. Franz Reinhardt:** Non, le mécanicien qui signale une infraction à l'interne, comme vous le savez, est protégé...

**M. Peter Julian:** Oui, mais la compagnie n'a rien fait et vous avez bien dit que si le mécanicien...

**M. Franz Reinhardt:** Il est toujours protégé s'il a suivi la filière interne avant de s'en ouvrir aux journaux parce qu'il est en quête de notoriété. Il est protégé. S'il suit la filière, il est protégé quand il s'adresse à Transports Canada, mais il faut d'abord qu'il passe par la filière interne.

Nous voulons éviter les cas d'employés mécontents qui veulent voir leur nom dans le journal, qui parlent directement aux journalistes avant de s'adresser à la compagnie parce que cela serait contre-productif.

**M. Peter Julian:** Où est-il protégé?

**M. Franz Reinhardt:** Si vous lisez...

**Le président:** Monsieur Volpe, pour un rappel au Règlement.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je tiens moi aussi à entendre tout le débat. Nous discutons actuellement de l'amendement NDP-8.3. J'ai entendu des allusions au G-3, qui n'est pas en discussion, parce que c'est la décision que vous avez rendue il y a 40 minutes quand je vous ai posé la question.

La question ici est de savoir si nous accepterions que l'amendement soit que les renseignements doivent, aux termes d'une loi fédérale, être communiqués. Je vais donc faire de M. Julian l'homme le plus heureux au monde. Je ne peux parler pour les autres députés autour de la table, mais je suis tout entier pour la communication en vertu d'une loi fédérale.

Auriez-vous donc l'obligeance d'informer M. Julian et tous les membres qui souhaitent avoir accès à des renseignements aux termes d'une loi fédérale qu'au moins le député d'Eglinton—Lawrence dit oui, plus besoin d'en discuter.

● (1800)

**Le président:** Il semble y avoir un consensus, monsieur Julian. Voulez-vous...

**M. Peter Julian:** Merci, monsieur le président, et j'apprécie l'intervention de M. Volpe, mais je veux quand même entendre la réponse à la question parce qu'elle reviendra plus tard dans le débat, et je ne vois pas la protection.

**Le président:** Mais la pertinence est, monsieur Julian, une motion amendée au comité, pas la discussion du G-3. Votre amendement porte directement sur la page 15, alinéa d).

**M. Peter Julian:** Eh bien, dans ce cas...

**Le président:** Vous essayez de nous convaincre du bien-fondé de l'amendement, pas forcément de poser des questions, je pense. Ça pourra revenir vous hanter.

**M. Peter Julian:** La question va se reposer, et je vais donc suivre le conseil de M. Volpe et reprendre cette série de questions plus tard, au moment opportun.

En ce qui concerne la communication en vertu d'une loi du Parlement, cela fournit un élément supplémentaire de divulgation de l'information qui devra être de notoriété publique et on pourra constater dans l'application de cette loi que ça doit être dans le domaine public dans le cas où il y a de l'information de sûreté qui constitue une question d'importance publique.

Sur ce, je propose mon amendement.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, est-il vrai que le comité est effectivement maître de son destin?

**Le président:** Oui.

**M. Brian Jean:** Quand un point est en discussion, une motion peut-elle être présentée?

**Le président:** Oui.

**M. Brian Jean:** Je propose donc de reporter l'examen de l'amendement en discussion et de passer au nouvel amendement G-3 et de limiter le débat sur le G-3 à deux minutes par parti.

Enfin, je veux supprimer la question des deux minutes et demander de passer directement à l'amendement G-3.

**L'hon. Mauril Bélanger:** J'invoque le Règlement, monsieur le président...

**Le président:** Je vais statuer sur la question parce que nous sommes saisis du NDP-8.3.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Merci.

**Le président:** Vous demandez un report, ce qui n'est pas forcément une motion.

Nous sommes saisis du NDP-8.3. Y a-t-il d'autres interventions à ce sujet ou pouvons-nous passer au vote?

Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** Je veux préciser ceci. Si le NDP-8.3 crée l'alinéa *d*), j'en reviens à ma question. Ai-je raison de croire que le « or » de l'alinéa *b*) de la version anglaise passerait à l'alinéa *c*)?

**Le président:** Oui, tout à fait.

L'amendement NDP-8.3 est en débat. Ceux qui sont en faveur de la motion?

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Nous n'avons pas terminé le débat. Je n'ai pas pu parler du NDP-8.3. J'aimerais entendre la position du ministère au sujet de cet amendement.

**Le président:** Monsieur Reinhardt.

**M. Franz Reinhardt:** Oui. Si le NDP-8.3 est adopté, cela aura pour effet d'appliquer la Loi sur l'accès à l'information parce que c'est la loi fédérale dont il s'agit. Cela a exactement le même effet que les autres, et vous avez voté contre la première. Je pense que cela est de la plus haute importance.

Non. Vous l'avez retirée, sauf votre respect, et je l'apprécie.

Mais ceci revient à dire que la Loi sur l'accès à l'information va s'appliquer.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Une précision, monsieur le président. Comme il est dit dans le projet de loi, si celui-ci renferme certaines restrictions, elles vont être maintenues, n'est-ce pas?

**M. Franz Reinhardt:** Selon le libellé actuel, l'information doit être communiquée en vertu d'une loi fédérale. La Loi sur l'accès à l'information étant une loi fédérale, il sera obligatoire de communiquer l'information. C'est habituellement le formulaire employé par l'AIPRP qui permet l'application de l'AIPRP à toutes les autres lois, sauf lorsqu'il y a une protection précise. C'est pourquoi il faut être très prudent.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Mais il y a des mentions expresses dans le cas présent, dans le projet de loi C-6, qui va devenir la Loi sur l'aéronautique. Peut-être pourrions-nous avoir une réponse du ministère de la Justice.

**M. Franz Reinhardt:** Je ne comprends pas votre question, monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Peut-être que c'est vous que je ne comprends pas. Êtes-vous en train de dire que si un amendement comme celui-ci était adopté pour quelque restriction que ce soit contenue dans le projet de loi C-6, la Loi sur l'aéronautique ne s'appliquerait donc pas et que toute information devrait être communiquée?

•(1805)

**M. Franz Reinhardt:** Disons que nous donnons la protection de l'AIPRP, et qu'au même moment vous dites que l'information doit être communiquée en vertu d'une autre loi fédérale. Ça dirait que l'AIPRP autoriserait la divulgation mais, en revanche, vous incorporez la protection à l'annexe II. Ce serait contradictoire.

Susan, ai-je raison?

**Le président:** Monsieur Volpe.

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

Le genre de réponse qu'on nous fait maintenant me fait revenir en arrière de trois quarts d'heure, au moment où j'avais demandé que

tous ces points soient regroupés afin que nous puissions les examiner d'une manière qui soit un peu logique du point de vue de la procédure.

Ce que je pensais à ce moment-là — et vous voudrez bien m'excuser si je me répète — c'est que l'amendement G-3 nous donnait l'occasion de discuter de la teneur profonde et de l'orientation de tout cet article qu'on nous propose. Même si, sur le principe de base, mes collègues ne pouvaient pas se rallier à mon intervention précédente tel que je venais de la faire, on nous dit par contre maintenant que si nous procédons plus avant, ce serait au risque de nous contredire nous-mêmes. Ainsi, la discussion que nous pourrions avoir, par exemple, sur un nouvel amendement G-3 pourrait nous obliger à revenir en arrière pour rouvrir celui-ci.

Si c'est bien cela que nous dit M. Reinhardt, je pense que le greffier législatif et le greffier pourraient être enclins à nous aider à décider s'il ne faudrait pas peut-être regrouper le reste de ces amendements, qui auraient pu être mis en délibération avec l'amendement BQ-16, puisque ce serait la meilleure façon de procéder. Au cas contraire, à chaque fois que nous ouvrirons un amendement, nous entendrons à nouveau les mêmes arguments philosophiques. Tous ces amendements pris individuellement ont du sens, mais ils sont tous regroupés pour nous permettre de comprendre une fois pour toutes un article en particulier, pas le projet de loi, mais un article particulier de celui-ci.

Je vais donc vous demander de consulter le greffier législatif et le greffier afin de voir s'il ne vous serait pas possible d'aider les membres du comité réunis ici à assumer leurs obligations démocratiques en faisant les choses d'une façon qui respecte la procédure de manière à nous permettre d'arriver à une décision qui ne nous amène pas à en contredire une autre.

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

Je pense que vous me demandez donc si le comité accepterait de mettre de côté les amendements NDP-8.3 et 9 pour sauter plutôt à l'amendement G-3.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je ne pense pas que vous puissiez trouver une volonté unanime dans ce sens, mais je vous demande néanmoins de consulter le greffier législatif et le greffier pour déterminer la meilleure façon de procéder en l'occurrence. À mon avis, il faudrait les mettre en délibération ensemble, comme nous l'avons déjà fait pour d'autres groupes d'amendements. Ces cinq éléments auraient dû être regroupés, ce qui nous aurait permis d'entendre tous les arguments présentés par mes collègues des deux autres partis et du parti ministériel. Au lieu de nous répéter chaque fois en parlant de choses semblables ou corrélatives, il faudrait plutôt les traiter tous en une seule fois.

La meilleure façon de commencer — et c'est ce que j'avais proposé — aurait été de commencer par l'amendement G-3. Or, nous passons maintenant de certains amendements qui ont été retirés ou qui vont être modifiés pour revenir ensuite à l'amendement G-3 au risque de devoir refaire quelque chose qui a déjà été fait, par exemple, comme le disait M. Reinhardt, le fait que l'expression « une loi fédérale » signifie la Loi sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels. Cela ne veut donc pas dire « une » loi fédérale, ce qui signifierait finalement celle qu'on voudrait bien choisir. Pour être franc avec vous, cela pose un problème du point de vue de la façon logique de procéder pour modifier ce projet de loi.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, je voudrais proposer de réserver les amendements NDP-8.3 et NDP-9 et de passer à l'étude de l'amendement G-3 sous la forme qui nous a été présentée aujourd'hui.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'appuie la motion.

**Une voix:** Vous ne voulez pas entendre le point de vue des autres?

**L'hon. Mauril Bélanger:** Non, ce n'est pas cela. Le fait est qu'il y a ici une certaine logique.

**Le président:** Nous sommes donc saisis d'une motion portant que nous réservions les amendements NDP-8.3 et 9 pour passer à l'examen de l'amendement G-3 tel qu'il nous a été présenté aujourd'hui.

Cette motion peut être débattue.

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Cela me va très bien, monsieur le président.

**Le président:** Tous ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien lever la main.

(L'amendement est réservé.)

•(1810)

**Le président:** Nous allons passer à l'amendement G-3.

Monsieur Jean.

C'est plutôt explicite.

**M. Brian Jean:** C'est une excellente motion, je vous remercie.

**Le président:** Je pense que tout le monde a vu ce texte. Quelqu'un veut-il dire quelque chose au sujet de l'amendement G-3?

Avons-nous ce texte dans les deux langues?

**L'hon. Joseph Volpe:** Nous l'avons en français.

**Le président:** Avons-nous le texte français?

Il s'agit de l'article 12 à la page 15. Sur le feuillet que vous avez en main, il s'agit des paragraphes (3) et (4). Je voulais simplement vérifier si tout le monde avait ces textes.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** C'est ceci?

[Traduction]

**Le président:** Oui? D'accord.

Y a-t-il des interventions à ce sujet? Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Je voudrais revenir à la question de la protection de l'employé qui signale un incident à l'extérieur du SGS. C'était précisément la question que je vous posais un peu plus tôt, monsieur Reinhardt.

**M. Franz Reinhardt:** En effet.

**M. Peter Julian:** Je voudrais donc vous la poser une nouvelle fois puisque nous sommes maintenant à l'amendement G-3. Quel niveau de protection la loi offrirait-elle à un employé qui signale un incident dans le cadre d'un SGS mais qui n'obtient pas les suites voulues, si la compagnie ne fait rien à ce sujet, et qui déciderait alors de rendre la chose publique ou de s'adresser à Transports Canada?

**M. Franz Reinhardt:** Comme je vous l'ai déjà dit, nous tenons à ce que les employés commencent par passer par le système en place, ce qui fait que s'ils rapportent un incident à leurs employeurs, le paragraphe (4) les protège. S'ils font ainsi un rapport d'incident initial, nous espérons que cela va fonctionner, que les interventions nécessaires seront faites pour remédier au problème et que tout le monde sera content. Au cas contraire, si l'employé décide de

s'adresser à Transports Canada dans un deuxième temps, il ne pourra pas faire l'objet de représailles étant donné qu'il aura commencé par utiliser le système.

**M. Peter Julian:** Pourriez-vous me lire le texte exact qui protège l'employé car je ne le vois nulle part dans l'amendement G-3.

**M. Franz Reinhardt:** Le texte dit ceci:

Le titulaire de document d'aviation canadien ne peut exercer de représailles contre un employé, notamment des mesures portant atteinte à son emploi ou à ses conditions de travail, au seul motif que celui-ci a communiqué de bonne foi dans le cadre d'un processus visé au paragraphe (1) des renseignements relatifs à toute allégation d'actes ou d'omissions d'un tiers.

**M. Peter Julian:** Dans le cadre donc d'un SGS.

**M. Franz Reinhardt:** C'est cela.

**M. Peter Julian:** Si l'employé en question sort du SGS... peut-être cela se trouve-t-il ailleurs dans le projet de loi, mais...

**M. Franz Reinhardt:** Si l'employé a déjà fait rapport dans le cadre du SGS, monsieur Julian, il est protégé. Notre interprétation de cette disposition est que si l'employé fait rapport dans le cadre du SGS, il est protégé. Cette disposition dit également que si l'employé en question s'adresse dans un deuxième temps à Transports Canada pour signaler quelque chose, il bénéficie toujours de la même protection.

Des représailles ne peuvent être exercées contre un employé qui a signalé quelque chose dans le cadre du système.

**M. Peter Julian:** Vous m'excuserez, mais je ne vois pas cela.

**M. Franz Reinhardt:** Ce n'est pas suffisamment clair pour vous?

**M. Peter Julian:** Non, cela ne se trouve certainement pas ici. Cela se trouve peut-être ailleurs, et peut-être est-ce de cela que vous voulez parler, mais cela ne se trouve certainement pas ici.

**M. Franz Reinhardt:** Vous me dites que ce texte sous sa forme actuelle ne protège l'employé que s'il signale à l'interne?

**M. Peter Julian:** La protection accordée ne vaut que lorsque l'employé fait rapport à l'interne. Cela, c'est très clair, et le texte est très bon, mais par contre je ne vois aucune protection pour un employé qui, dans un deuxième temps, doit sortir du système parce que la compagnie n'a rien fait la première fois.

Peut-être Mme Stanfield pourrait-elle nous aider, mais moi, je ne vois rien de cela ici.

**M. Franz Reinhardt:** Nous sommes toujours prêts à envisager... Certes, nous avons rédigé ce texte de manière à ce que les employés commencent par utiliser le système au lieu de commencer par s'adresser ailleurs. Si un employé commence par signaler un incident en utilisant le système, il est protégé.

Je ne sais pas comment on pourrait dire les choses autrement, mais il faut que l'employé commence par passer par le système. S'il ne passe pas par le système, à ce moment-là cela encouragerait tous les employés mécontents à aller tout de suite sur la place publique ou aux médias pour dire, et c'est d'ailleurs ce que nous avons constaté il n'y a pas si longtemps, des choses sans fondement. Il faut donc impérativement qu'ils signalent ces allégations dans un premier temps en passant par le système.

Le texte sous sa forme actuelle suffit-il? C'est ce que nous avons pensé. Serait-il possible de le modifier d'une façon ou d'une autre? Je n'en sais rien.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** De prime abord, ça semble acceptable, mais je me demande si ça pourrait avoir des effets sur les autres amendements qui ont été déposés, que ce soit par nous ou par d'autres députés. Par exemple, BQ-19 va être présenté un peu plus tard.

• (1815)

[Traduction]

**M. Franz Reinhardt:** Cet amendement-ci avait pour but de protéger tous les dénonciateurs. Il pourrait intégrer tous les autres. Celui-ci est jugé suffisant pour assurer...

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Si on l'adoptait, l'amendement BQ-19 devrait être retiré. C'est ce que vous voulez dire?

[Traduction]

**M. Franz Reinhardt:** Oui.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Il faut que j'analyse cela.

[Traduction]

**M. Franz Reinhardt:** Il faut être honnête et examiner du même tenant toutes les choses qui sont semblables.

**Le président:** Pour mémoire, dois-je comprendre que vous avez l'intention de couvrir tous les autres amendements?

**M. Franz Reinhardt:** C'est bien cela.

**Le président:** Cela ne me donne pas nécessairement l'assurance totale que vous l'avez effectivement fait ou que vous avez convaincu les autres membres du comité. À mesure que nous avancerons, nous serons mieux renseignés après avoir examiné ceci et déterminé quel est l'impact sur le reste du projet de loi.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Il est important que je le sache, monsieur le président. Je ne veux pas mettre en danger d'autres amendements en votant sur celui-ci. Je pourrais tenter de déposer un amendement, étant donné qu'on semble ouvert à l'idée d'adopter un article qui tient compte de nos préoccupations. Comprenez-vous?

[Traduction]

**Le président:** Il est très difficile d'accepter cet amendement qui prétend intégrer toutes les autres préoccupations, mais sans pouvoir l'examiner, nous ne pouvons pas vraiment nous prononcer.

Allez-y, monsieur Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Si vous me permettez un petit souvenir — et ce ne sera pas très long — deux fois déjà le comité s'est trouvé dans une situation semblable, une fois à l'occasion de l'examen du projet de loi et la seconde dans d'autres circonstances, et par deux fois le comité a voulu suspendre ses travaux pour permettre aux autres de se faire une idée de la chose et d'y jeter un coup d'oeil. Peut-être devrions-nous en faire de même maintenant.

**Le président:** Je pense que vous avez raison. Je vous proposerais de nous arrêter ici aujourd'hui car je ne pense pas que nous puissions attendre et passer à autre chose parce que, dans ce cas, nous n'arrêterions pas de passer de l'un à l'autre.

Je proposerais donc aux représentants du ministère de s'entretenir avec les membres qui ont présenté les amendements qui vont suivre pour essayer de déterminer avec eux si l'amendement ministériel

répond aux intentions des autres amendements, ce qui nous permettrait de nous en saisir la prochaine fois.

Comme il s'agit d'un amendement suprême, il risque d'avoir un impact sur tous les amendements tout au long du texte.

**M. Franz Reinhardt:** Nous avons déjà proposé de l'expliquer aux membres du comité qui le voudraient afin que ceux-ci le comprennent bien. Mais nous sommes toujours à leur disposition pour le faire si nécessaire.

**Le président:** Je vous ai bien compris. Je ne peux forcer personne à s'asseoir, mais le comité fonctionnerait beaucoup mieux si nous pouvions à tout le moins essayer de boucler ce que nous avons jusqu'à présent et voir ce qui nous attend avec les amendements suivants.

Allez-y, monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je me demande, monsieur le président, si mes collègues n'accepteraient pas ce que j'ai déjà proposé à deux autres reprises, en l'occurrence que l'on regroupe certains de ces amendements étant donné leur similitude. La seule façon de le faire serait que quelqu'un qui a la compétence voulue les examine du point de vue de la procédure. Si l'on veut plutôt parler d'intention, et c'est ce que je pense vous avoir entendu dire, je ne pense pas qu'on puisse jamais aboutir à un consensus. J'ignore les intentions de mes collègues pour ce qui est des phases de l'étude article par article et je ne suis pas certain non plus que mes collègues soient sur la même longueur d'onde que moi.

Personnellement, je serais favorable à ce qu'on décide d'aller jusqu'à ce que nous puissions nous entendre sur les dispositions qu'on nous demande d'adopter. J'ai lu tous les amendements. Personnellement, je me suis déjà fait une idée de ceux qui pourraient être regroupés et d'ailleurs, c'est ainsi que j'ai moi-même procédé pour les étudier. Tout le monde a sa propre façon de travailler, mais dans l'état actuel des choses nous n'arrêtons pas de nous adresser soit aux représentants du ministère, soit au président pour nous aider à comprendre tel ou tel amendement.

Et même si cette façon de faire est utile pour le législateur, il est beaucoup plus efficace, étant donné la responsabilité que nous avons, de pouvoir décider aussi rapidement que possible de ce qui sera utile et de ce qui sera productif. Je ne dis pas cela par naïveté ou par faux-semblant, mais parce que j'ai l'intime conviction que, pour que le projet de loi C-6 soit effectivement une loi destinée à assurer la sécurité et le bien public, tous ces articles et tous les amendements doivent être examinés sous cet angle. Je ne vois rien qui soit plus improductif pour un législateur que d'avoir sans cesse à se demander si tel ou tel amendement, si tel ou tel article s'inscrit dans la définition générale de la responsabilité du législateur à ce sujet.

Si le comité ne tient pas à examiner le projet de loi C-6, tant pis. Mais à ce moment-là, il le sera point par point. Alors je vous en prie — et peut-être mes collègues ne seront-ils pas d'accord — demandez donc d'ici 24 heures à votre greffier législatif et à votre greffier de regrouper cela pour nous, vous voulez bien? Tous les membres du comité ont la même information que moi. Je ne suis pas sûr qu'il faille que vous nous teniez la main, mais à tout le moins si vous regroupiez ces amendements, nous pourrions les examiner en un plus grand bloc. Nous savons tous ce que nous voulons obtenir avec ces amendements.

Sans donner l'impression que je suis vraiment fâché, il n'en reste pas moins que nous pourrions utiliser l'heure et demie qu'il nous reste de façon plus productive que la façon dont nous avons utilisé la première heure. Et tout le monde a un droit. M. Laframboise l'a fort bien dit, je crois: nous avons tous nos droits démocratiques qu'il faut respecter. Mais à ces droits démocratiques s'ajoute une responsabilité, qui nous incombe à tous, d'être pertinents dans nos interventions pendant l'étude article par article.

• (1820)

**Le président:** Merci, monsieur Volpe, et je puis vous donner l'assurance que l'article 12 entraîne effectivement ses propres problèmes. Nous les avons tous regroupés dans l'ordre chronologique. Nous pouvons également dire quels sont ceux qui sont en conflit entre eux. Une fois que nous aurons évacué l'article 12, je pense que la discussion deviendra beaucoup plus facile. Le fait même que cet amendement-ci ait été soumis aujourd'hui sans que la présidence et le personnel du comité aient été consultés pose un peu problème en ce sens qu'il nous est difficile de conseiller les autres membres du comité en leur disant s'il y a ou s'il n'y a pas conflit entre cet amendement et les autres.

**L'hon. Joseph Volpe:** Effectivement, vous avez parfaitement raison. Et je m'en remets d'ailleurs à ce que disait M. Bélanger à ce propos, mais plus nous parlons, plus nous pouvons circonscrire les choses.

Par contre, lorsque vous dites qu'il n'y a pas eu de consultation, je ne suis pas d'accord. La semaine dernière, nous avons eu une nouvelle mouture du G-3, et le gouvernement, depuis lors, y a encore travaillé. Je ne lui en rends pas encore hommage pour autant, parce que nous n'avons pas encore voté sur ce point, mais il n'en reste pas moins que nous avons déjà eu trois variantes du G-3 et la dernière en date, celle qu'on nous a présentée aujourd'hui, sera jugée pour ce qu'elle vaut.

Je pense que nous savions déjà tous de quoi il retournait dans le G-3. Le gouvernement a présenté la version un, puis la version deux, de sorte que nous connaissons tous le contexte et nous connaissons aussi les arguments qui ont amené cette discussion. Je pense maintenant que si nous reportons une décision sur certains de ces amendements parce que nous voulons les examiner l'un après l'autre, alors que certains d'entre nous vont vous demander...

Il va falloir à un moment donné que vous décidiez, monsieur le président, si ces amendements ont un impact corrélatif sur d'autres amendements ou sur des amendements antérieurs, nous forçant à y réfléchir, comme nous l'avons fait par exemple pour l'amendement BQ-16 lorsque M. Laframboise, après que nous en ayons discuté, a déclaré qu'il allait le retirer. Je l'en avais remercié d'ailleurs, comme la plupart des membres du comité. C'était de sa part une réaction authentique. Mais je pensais avoir lu cette réponse...

Vous savez, si vous m'aviez dit plus tôt que nous allions regrouper certains de ces amendements, j'aurais pu présenter un argumentaire beaucoup plus contraignant contre l'amendement principal qui aurait eu un impact sur le mien. Et c'est tout ce que je vous demande.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

[Français]

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le président, si vous m'accordez une minute, j'aimerais émettre un vœu. Je ne sais pas s'il est réalisable. Je l'ai mentionné tout à l'heure aux fonctionnaires et je vous l'ai mentionné également. Je trouve l'architecture de la loi et du projet de loi encombrante.

Simplement à l'article 5.3, on retrouve les organismes désignés, les systèmes de gestion, les accords relatifs à l'analyse de données de vol, la communication volontaire et j'en passe. On est rendu aux articles 5.3901 et on en ajoute encore. Cela porte à confusion. On retrouve dans un même article, ou même dans un sous-article, tellement de sujets que ceux-ci devraient être séparés pour ne pas porter à confusion. Serait-il possible — je ne le crois pas, mais le comité devrait peut-être émettre ce vœu — qu'une autre numérotation de ce projet de loi soit examinée de façon à éliminer beaucoup de confusion?

Je comprends que l'on travaille à partir de l'architecture d'un ancien projet de loi ou d'une loi qui date d'une quinzaine d'années, mais lorsqu'on fait une révision assez en profondeur d'une loi, il faudrait peut-être penser à l'architecture de la loi également.

• (1825)

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie.

Y a-t-il autre chose? Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Je pense que vous faites du très bon travail, monsieur le président, dans des circonstances difficiles.

**Le président:** Oh, je vous remercie beaucoup, cela en dit long.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Nous sommes saisis de ma motion, monsieur le président.

**Le président:** Oui. Nous avons cinq minutes, et j'y arrive.

**M. Brian Jean:** J'allais simplement mentionner que je suis tout disposé à la proposer plutôt mercredi.

**Le président:** Très bien.

Je voudrais encore une fois signaler au comité que si vous avez des questions au sujet de vos amendements, n'hésitez pas à en faire part au ministère. Je vais demander aux représentants de celui-ci de se mettre à votre disposition afin que nous puissions avoir toutes les réponses dont nous avons besoin.

Le comité souhaite-t-il que nous siégions une heure de plus mercredi? Il y a déjà une motion dans ce sens, mais nous l'avons fait aujourd'hui sans que cela ait été proposé. Je vous repose donc la question, seriez-vous disposés à faire la même chose mercredi?

**L'hon. Joseph Volpe:** Une motion ne sera sans doute pas nécessaire parce que nous sommes tous de bonne volonté pour faire ce qu'il y a à faire.

**Le président:** Très bien.

Le comité reprendra ses travaux mercredi à 15 h 30. 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.**