



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 028 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 28 novembre 2006

—
Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le mardi 28 novembre 2006

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour à tous.

Je déclare ouverte la 28^e séance du Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 21 septembre 2006, nous poursuivons notre étude article par article du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Nous allons de nouveau profiter de l'aide de nos témoins habituels. Je crois qu'ils peuvent maintenant se passer de présentation. Je pense que tout le monde les connaît. Bienvenue à nouveau.

(Article 11)

The Chair: À la fin de la dernière séance, nous en étions rendus à l'examen de l'article 11. M. Bell nous a présenté son amendement qui est à la page 13 de votre cahier. Nous avons discuté de l'amendement proposé par M. Bell. Nous pouvons maintenant poursuivre cette discussion.

Monsieur Bell, voulez-vous...?

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Je vais partager mon temps avec M. McGuinty. Voilà, j'ai terminé.

Le président: Vous pouvez y aller, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Désolé, monsieur le président, je vous prie de m'excuser. Je n'étais pas présent à la dernière séance. Où en est-on exactement?

Le président: Il y a eu quelques interventions au sujet de cet amendement. Nous pouvons rouvrir le débat si quelqu'un a d'autres commentaires.

M. David McGuinty: Puis-je prendre la parole?

Le président: Oui, certainement.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président, et merci à vous, chers collègues.

J'espérais que le comité puisse examiner en même temps les amendements des pages 13 et 13.1, monsieur le président, parce qu'ils sont liés aux exigences globales en matière de présentation de rapports qui s'appliquent au ministère et au ministre — de fait, au ministre d'abord et au ministère ensuite, je suppose.

Il est proposé de changer ces exigences de telle sorte que le ministre doive continuer de procéder annuellement à l'examen de la situation globale des transports au Canada, plutôt qu'à tous les trois ans, comme le prévoit le projet de loi.

Je pourrais vous citer différents facteurs pour vous démontrer l'importance de cette considération. Ainsi, nous sommes tous à même de constater, tant comme députés que comme citoyens

canadiens, ces facteurs de stress et ces déficits infrastructurels qui semblent affecter les installations fédérales, provinciales et municipales dans tout le pays. En fait, c'est en train de devenir un problème majeur pour tous les Canadiens.

Cet amendement est également important parce que le Canada est en voie de s'urbaniser à un rythme beaucoup plus rapide que prévu; en l'espace d'un siècle, nous sommes ainsi passés d'une société urbanisée à 10 p. 100 à une situation où l'urbanisation atteint presque 90 p. 100. Dans un tel contexte, l'infrastructure des transports sera de plus en plus mise à l'épreuve. Les voyages aériens sont devenus fréquents à un point tel que bien des gens de mon entourage en sont venus à décrire les aéroports comme les gares d'autobus des temps modernes. Je pense donc qu'il serait bon que les Canadiens dans leur ensemble, et les députés en particulier, puissent bénéficier de cette mise à jour annuelle de la situation générale des transports au Canada.

Monsieur le président, compte tenu des coûts élevés associés à la production de ce rapport annuel — ce qui justifie je suppose la proposition d'en faire un rapport triennal — je propose essentiellement dans l'amendement L-1.1 qu'on mette davantage l'accent sur un rapport détaillé qui serait produit tous les cinq ans. En vertu de cet amendement, le ministre élargirait la portée de ce rapport afin d'y inclure un examen des perspectives à long terme et des tendances qui se dégagent dans le domaine des transports, notamment en ce qui a trait aux chemins de fer et au camionnage, pour ne citer que quelques exemples.

Je crois qu'on répondrait ainsi dans une certaine mesure aux préoccupations voulant que l'examen annuel de l'industrie soit trop centré sur les changements qui surviennent d'une année à l'autre, plutôt que de suivre les tendances à long terme. Je pense avoir déjà fait valoir le même genre de justification lorsqu'il a été question du rôle du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien relativement à l'analyse des tendances à longue échéance, plutôt qu'aux simples rapports sur des cas isolés ou des plaintes réglées.

Voilà ce que j'avais à dire au comité concernant les amendements L1 et L-1.1.

•(1540)

Le président: Merci.

Nous vous écoutons, monsieur Jean.

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

Je suis heureux d'annoncer au comité que nous croyons avoir un compromis intéressant à proposer au député à la lumière de ce que nous avons entendu la dernière fois et des arguments qu'il a fait valoir ou que d'autres membres du comité ont présentés. Ce sont en fait les gens du ministère qui m'ont fourni une brève série d'amendements, qui dans les deux langues officielles, offrent une forme de compromis qui pourrait être acceptable pour le député ainsi que pour le comité dans son ensemble. J'aimerais en distribuer une copie à tout le monde, si vous me le permettez.

Le président: C'est d'accord.

M. Brian Jean: En outre, monsieur le président, nous avons un exemplaire du rapport sur les transports de 2005 dont il a été question ici. J'ai pensé qu'il pourrait être bon que ceux qui n'en ont pas encore pris connaissance puissent recevoir une copie de ce rapport bilingue.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Vous avez des chocolats avec ça?

M. Brian Jean: Voilà 14 000 arbres de moins, monsieur Julian, juste ici.

De plus, monsieur le président, nous pouvons de nouveau compter sur la présence du responsable de la production de ce rapport, pour le cas où les membres auraient d'autres questions sur ces modifications consolidées qui ont été proposées par le ministère avec, je crois, la contribution de tous les partis à la suite de la dernière réunion.

Le président: Je vais attendre que chacun ait reçu son exemplaire, puis je vous demanderai de faire un bref survol de ce qui est proposé.

Est-ce que chacun a eu sa copie des amendements consolidés?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, comme chacun peut le constater à la lecture des amendements consolidés, nous proposons la production d'un rapport annuel en plus du rapport quinquennal. Ce dernier serait beaucoup plus approfondi, conformément aux observations formulées lors de notre dernière séance. Nous croyons tout particulièrement à l'utilité de l'alinéa 52(2)(c.1) qui traite « des perspectives à long terme et des tendances dans le domaine des transports au Canada », ce qui permettra de compter non seulement sur une présentation annuelle des activités en cours, mais également sur une perspective quinquennale que l'on pourra comparer à la situation des cinq années précédentes pour déterminer les tendances qui se dégagent. Du point de vue du ministère, cette façon de procéder serait très profitable à long terme.

• (1545)

Le président: Des commentaires?

Nous vous écoutons, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Je suis d'accord.

[Traduction]

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

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: J'aurais besoin d'un éclaircissement, monsieur Jean. Est-ce que l'alinéa 52(2)(c.1) proposé qui traite « des perspectives à long terme et des tendances dans le domaine des transports au Canada » inclurait, par exemple, les responsabilités relatives aux plaintes concernant le transport aérien qui sont visées par le projet de loi C-11?

M. Brian Jean: Je pense que les gens du ministère seraient mieux en mesure de répondre à cette question.

Mme Helena Borges (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): La loi en vigueur exige un rapport distinct de l'Office des transports du Canada concernant l'ensemble des plaintes. Nous parlons ici d'un rapport produit par le ministère qui fait état de la situation dans le secteur des transports. Le rapport de l'Office traite de toutes les plaintes et de tous les dossiers gérés par l'Office et il n'y a aucun changement quant aux exigences à la matière.

M. David McGuinty: Puis-je poser une autre question?

Pourriez-vous nous expliquer, en même temps qu'aux Canadiens, ce que vous entendez par un rapport résumant la situation des transports au Canada suivant les termes du paragraphe 52(1)?

Mme Helena Borges: Nous proposons que ce rapport s'en tienne aux données factuelles et statistiques ainsi qu'aux fluctuations annuelles pour chacun des modes de transport, notamment au chapitre des fournisseurs d'infrastructures. Pour sa part, le rapport quinquennal s'intéresserait à plusieurs autres facteurs dont les incidences des activités commerciales, l'évolution de la conjoncture économique et les tendances pour l'avenir.

Le rapport que l'on vient de vous distribuer est un peu une combinaison de ces deux formules. On nous présente les faits et les chiffres pour l'année visée, mais on essaie également de pousser plus loin l'analyse et d'examiner quelques questions bien précises. Nous proposons donc de réduire ce rapport aux seuls faits et chiffres et de produire à tous les cinq ans un rapport beaucoup plus détaillé.

M. David McGuinty: Croyez-vous que le volume de ce rapport pourrait être réduit de moitié?

Mme Helena Borges: Ce serait probablement le cas.

M. David McGuinty: Vous avez déjà déposé un rapport ministériel sur le rendement et un rapport sur les plans et les priorités et vous devez, entre autres, produire deux fois par année un rapport sur votre stratégie de développement durable.

Mme Helena Borges: Oui, tout à fait.

M. David McGuinty: Vous avez donc un grand nombre de rapports à produire.

Mme Helena Borges: Oui, beaucoup de rapports.

M. David McGuinty: Mais je suis persuadé que l'on peut retrouver les mêmes renseignements dans bon nombre de ces rapports.

Mme Helena Borges: Pas vraiment. Ainsi, le rapport ministériel sur le rendement et le rapport sur les plans et les priorités portent généralement davantage sur les dossiers que le ministère traite sur une base annuelle. C'est un rapport triennal, n'est-ce pas?

Celui-ci traite en fait de l'état de l'industrie. C'est un examen de l'industrie qui brosse un tableau de la situation des différents modes de transport, des activités dans ce domaine et des questions de financement qui y sont associées. C'est un rapport qui porte sur le système de transport, plutôt que sur les activités du ministère à proprement parler.

M. David McGuinty: J'aurais une dernière question, si vous me le permettez. Y a-t-il vraiment une différence entre le libellé proposé qui parle d'un résumé de la situation et le libellé de la loi en vigueur, qui a mené à la production du rapport que nous avons entre les mains?

Mme Helena Borges: Le libellé correspondant se trouve au paragraphe 52(1) de la loi en vigueur. Je peux d'ailleurs vous en faire lecture.

Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre dépose devant le Parlement, pour l'année précédente, un rapport résumant la situation des transports au Canada

Suivent les alinéas a), b), c) et d).

Nous avons en fait renforcé la portée du paragraphe 52(2) proposé en précisant qu'il s'agit d'un rapport approfondi. Parallèlement à cela, le paragraphe 52(1) proposé prévoit un rapport sommaire qui fera seulement état des données et des statistiques.

M. David McGuinty: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je voudrais préciser très rapidement au bénéfice de M. McGuinty qui était absent lors de notre dernière réunion que les gens du ministère nous ont confirmé que tous les renseignements, même dans leurs formes plus élaborées, sont affichés sur le site Web qui, semble-t-il, serait mis à jour très fréquemment. Par conséquent, la plus grande partie des données que l'on peut tirer de ces rapports peuvent être consultées quotidiennement sur Internet.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Merci, monsieur le président.

J'aimerais comprendre pourquoi l'ajout proposé au paragraphe 52 (2) dans la version modifiée est désigné comme étant l'alinéa *c.1*), plutôt que l'alinéa *d*). Comme il y avait auparavant les alinéas *a*), *b*), *c*) et *d*), il me semble que lorsqu'on parle « des perspectives à long terme et des tendances dans le domaine des transports », il ne s'agit pas d'une précision quant à la mesure dans laquelle ils sont indemnisés, directement ou indirectement. Il s'agit de présenter un portrait plus général, ce qui justifie pleinement un alinéa à part entière.

Mme Helena Borges: Je suis d'accord, mais je vais laisser M. Langlois vous répondre.

M. Alain Langlois (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports): La décision de ne pas attribuer à cet alinéa proposé la lettre *d*), mais de parler plutôt de l'alinéa *c.1*) ne change rien au fait qu'il s'agit bel et bien d'une disposition distincte. En rédaction législative, on ne veut simplement pas changer la numérotation des dispositions existantes. Un de ces jours, si quelqu'un en vient à faire des recherches sur la teneur des anciennes lois, par exemple, l'alinéa 52(2)*d*) sera toujours le même au fil des différentes versions.

Ainsi, lorsqu'on insère des dispositions, la technique de rédaction veut qu'on y adjoigne l'annotation point un, point deux, point trois, et ainsi de suite. Cela ne diminue en rien le fait que cette disposition peut s'appliquer indépendamment de toute autre. On lui a simplement ajouté ce point un parce qu'elle est insérée entre deux autres dispositions. C'est une simple technicalité. Cela n'a absolument aucune influence sur le fond.

• (1550)

M. Don Bell: Il me semblait simplement, suivant les différents rapports dont j'ai pris connaissance, qu'un sous-alinéa constitue une précision relativement à l'alinéa général qui le précède. Je crois qu'on parle plutôt ici d'une perspective à long terme, ce qui est totalement différent. C'est le portrait global. Toute l'importance de ce rapport quinquennal réside dans ce portrait général, et il me semble qu'on ne transmet pas le bon message en désignant cette disposition de cette façon.

M. Alain Langlois: Si j'ai puis me permettre un parallèle, c'est exactement le même principe que si nous insérions dans la loi un article 52.1. Il existe déjà un article 52. Vous y apportez une modification. Ainsi, il faut parler de l'article 52.X pour modifier de cette façon la loi. Encore là, cela n'a aucun impact sur le fond. Il s'agit strictement d'une technique de rédaction.

Le président: Les greffiers m'indiquent que si tout le monde est d'accord avec les modifications consolidées que M. Jean a distribuées, nous pouvons soit prendre un vote sur les amendements proposés par M. Bell, soit lui demander de les retirer et inviter ensuite M. Jean à présenter sa proposition sous forme de deux amendements, simplement parce que la version proposée du paragraphe 52(2) comporte un ajout. Il faut qu'il y ait deux amendements à ce sujet.

M. Don Bell: Je suis d'accord pour retirer mes amendements.

Le président: Je peux donc informer le comité que les amendements L-1 et L-1.1 ont été retirés par M. Bell et je vais demander à M. Jean de présenter sa première modification consolidée concernant le paragraphe 52(1).

M. Brian Jean: Avant que je présente l'amendement, monsieur le président, je me demandais si M. Langlois pouvait confirmer s'il serait acceptable que je prévoie dans le cadre de cet amendement que l'alinéa *c.1*) devienne l'alinéa *d*) et que l'alinéa *d*) devienne l'alinéa *e*). Est-ce que cela causerait un problème quant à mon second amendement?

Le président: Oui. Je crois qu'il nous a expliqué que...

M. Alain Langlois: C'est ainsi que l'amendement était libellé au départ. Nous l'avons soumis au rédacteur législatif qui nous est revenu en soulignant qu'il était de mise de parler de l'alinéa *c.1*. Ainsi, l'alinéa *d*) demeurera toujours le dernier. Suivant les techniques utilisées en rédaction législative, on ne change pas la désignation du dernier alinéa; on ne fait qu'insérer les nouveaux amendements en les numérotant en conséquence.

Par exemple si une autre disposition était ajoutée après l'alinéa *c.1*), ce serait l'alinéa *c.2*). Il ne faut pas changer la désignation des dispositions. C'est le principe de rédaction qui nous a été expliqué.

M. Brian Jean: Je pensais seulement qu'il était plutôt simple de modifier toute la numérotation que cela était tout à fait logique.

Le président: Non. On m'indique que le rédacteur nous renverra le tout, même si nous adoptons un amendement. On nous les renverra en indiquant que ce sont les alinéas *c.1*) et *c.2*).

Monsieur Jean, votre premier amendement, s'il vous plaît.

M. Brian Jean: L'amendement concernant le paragraphe 52(1) se lit comme suit :

Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre établit, en utilisant les meilleures informations connues, un rapport qu'il dépose devant chaque chambre du Parlement qui résume la situation des transports au Canada.

J'en fais la proposition.

(L'amendement est adopté.)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je propose le second amendement concernant le paragraphe 52(2) :

Tous les cinq ans, le ministre présente un rapport approfondi de la situation des transports au Canada qui traite notamment:

a) du rendement économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne;

b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;

c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;

c.1) des perspectives à long terme et des tendances dans le domaine des transports au Canada;

d) de toute autre question de transport que le ministre estime indiquée.

(L'amendement est adopté.)

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Je voudrais poser une brève question. Je remarque qu'en anglais, on dit :

[Traduction]

« Every five years, the report referred to in subsection (1) ».

[Français]

Toutefois, en français, on ne le dit pas.

Est-ce simplement un oubli? En français, on n'en a pas besoin?

• (1555)

M. Alain Langlois: Non. En français, on ne fait pas beaucoup de référence aux paragraphes précédents. La technique de rédaction en français ne comprend pas cela. Généralement, c'est implicite. Lorsque c'est écrit « tout le rapport », cela réfère au rapport qui est prévu au premier sous-alinéa.

Si vous lisez la totalité de la loi, vous remarquerez qu'en français, il y a très peu de références à l'alinéa précédent. Les façons de rédiger en anglais et en français sont différentes, mais les textes sont identiques d'un côté comme de l'autre.

M. Robert Carrier: D'accord.

[Traduction]

Le président: Je demande le vote sur cet article.

(L'article 11 modifié est adopté.)

Le président: L'article 12 est-il adopté?

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Oui, monsieur le président, si vous pouviez seulement procéder de façon aussi méthodique que vous l'avez fait au cours des deux dernières réunions, nous vous en serions très reconnaissants.

Le président: Je suis désolé. Voilà qu'on exerce certaines pressions pour que je maintienne un rythme plus soutenu, mais j'ai bien entendu votre commentaire.

(L'article 12 est adopté.)

(Article 13)

Le président: Nous avons un amendement libéral à la page 14 de votre cahier.

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Cet amendement découle des inquiétudes soulevées par les nouveaux pouvoirs importants conférés au ministre qui pourrait ainsi examiner les fusions et les acquisitions, sans se limiter aux seules compagnies aériennes, dans les secteurs du transport sous réglementation fédérale. Pour certains d'entre nous, monsieur le président, il est préoccupant de ne pas connaître exactement les critères que le ministre pourrait vouloir utiliser pour examiner ces

fusions ou ces acquisitions conformément aux pouvoirs qui lui seraient conférés.

Je suis persuadé que nous nous souvenons tous de cette communication du Bureau de la concurrence au sujet de ces dispositions où l'on soulevait de sérieuses préoccupations au sujet de ce nouveau pouvoir qui est attribué au ministre en se demandant si cela peut aller à l'encontre des pouvoirs ou des objectifs prévus dans la Loi sur la concurrence et du mandat du commissaire à la concurrence qui doit exercer une surveillance sur toutes les fusions et toute les acquisitions dans le contexte canadien.

À prime abord, lorsque j'ai pris connaissance de cette portion du projet de loi C-11, j'ai été très surpris. Sauf indication contraire de notre conseiller juridique, je n'ai pas pu trouver dans le système fédéral — mais je peux bien sûr me tromper — d'autres cas où des ministres aux commandes d'un ministère hiérarchique se sont vu confier des pouvoirs de ce genre à l'égard des fusions et des acquisitions, lesquels semblent entrer directement en conflit, ou tout au moins faire double emploi, avec les pouvoirs dont dispose le Bureau de la concurrence en vertu de la Loi sur la concurrence.

Cet amendement vise donc simplement à faire en sorte que le ministre précise publiquement les critères qu'il compte utiliser pour rendre une décision au sujet d'une fusion ou d'une acquisition dans le contexte canadien. Peut-être serait-il bon que nous puissions considérer les critères utilisés par le ministre des Transports, peu importe son identité et la période à laquelle on fait référence, parallèlement aux critères qui sont appliqués en vertu de la Loi sur la concurrence. Si deux organismes distincts au sein du système fédéral effectuent exactement le même examen des fusions et des acquisitions, en s'appuyant sur les mêmes critères ou sur des critères à peu près semblables, quelle est l'utilité? Pourquoi alors accorderions-nous ces nouveaux pouvoirs au ministre? C'est le but visé par cet amendement.

Mme Helena Borges: Je tiens à préciser que cette disposition a été élaborée de concert avec le Bureau de la concurrence. Nous avons eu de nombreuses discussions avec les gens de ce bureau pour toutes les versions de ce projet de loi.

Cette disposition n'a pas pour but de faire double emploi avec les activités habituelles du Bureau de la concurrence quant à l'examen d'une proposition de fusion ou d'acquisition. Il s'agit ici de considérer des facteurs autres que ceux liés à la concurrence auxquels le bureau s'intéresse déjà. Ainsi, le bureau étudie généralement les incidences sur les services, l'impact sur les prix et les conséquence sur la concurrence. Ils examinent ces transactions d'un point de vue très économique.

Le ministre considérerait pour sa part l'intérêt public en ce qui concerne les transports. Il s'intéresserait notamment à des facteurs comme les incidences en matière de sécurité ou les impacts sur la fonctionnalité d'autres modes de transport. Par exemple, s'il y a une proposition de fusion de compagnies ferroviaires, comme ce fut le cas en 2000, il faudrait s'interroger sur les répercussions sur le bon fonctionnement des ports, en raison du lien entre les ports et les voies ferrées. Nous devons prendre en compte tous ces aspects, y compris la main-d'oeuvre et des éléments de ce genre.

Le but n'est donc pas de faire double emploi. Les candidats à une fusion vont continuer de fournir au Bureau de la concurrence toute l'information requise, et les lignes directrices proposées ici préciseront quels renseignements devront être transmis au ministre aux fins de l'examen de ces autres facteurs.

•(1600)

M. David McGuinty: Je vous prie de m'excuser, madame Borges, mais si le Bureau de la concurrence a été consulté tout au long du processus, pourquoi donc a-t-il jugé nécessaire d'écrire cette note de quatre pages à l'intention de tous les membres du comité pour exprimer ses préoccupations à l'égard de ces dispositions?

Mme Helena Borges: Pouvez-vous me dire s'il porte sur le projet de loi C-11? Nous avons communiqué avec le Bureau il y a deux semaines, et je peux vous dire que nous n'avons reçu aucun document provenant de cet organisme.

M. David McGuinty: Je l'ai reçu il y a environ sept à dix jours.

Mme Helena Borges: Nous ne l'avons jamais vu.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Pouvez-vous le déposer auprès du greffier?

M. David McGuinty: J'ai envoyé un membre de mon personnel le chercher. Je croyais qu'il avait été distribué.

Le président: Je pense en fait qu'il porte sur un projet de loi à venir, mais je vais vous le confirmer lorsque nous l'aurons en main.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'aimerais qu'on m'éclaire davantage. Je peux comprendre un peu M. McGuinty, par rapport aux lignes directrices. Au paragraphe (2) proposé, c'est écrit :

(2) L'avis donné au ministre ou à l'Office [...]

C'est donc le commissaire à la concurrence qui va donner l'avis à l'office ou la personne en charge au Bureau de la concurrence?

Mme Helena Borges: Non, c'est l'entité qui veut faire la fusion, l'acquisition. L'avis doit être donné par cette entité qui veut fusionner.

M. Mario Laframboise: Donc, elle donne l'avis. À l'article 53.1 (1) proposé, on dit :

53.1(1) La personne qui doit, au titre du paragraphe 114(1) de la Loi sur la concurrence, donner avis au commissaire de la concurrence [...]

Mme Helena Borges: Et en même temps...

M. Mario Laframboise: Elle donne l'avis au ministre.

Mme Helena Borges: Oui.

M. Mario Laframboise: Et s'il s'agit du transport aérien, elle donne l'avis à l'office. D'accord. Donc, l'avis doit inclure les renseignements exigés par la Loi sur la concurrence.

Au paragraphe 53.1(2) proposé, on dit aussi que :

[...] Il comprend en outre les renseignements relatifs à l'intérêt public en matière de transport nationaux exigés au titre des lignes directrices [...]

Cela veut dire que le ministre aurait déjà émis des lignes directrices.

Mme Helena Borges: Il va en émettre.

M. Mario Laframboise: Il va en émettre.

Mme Helena Borges: Oui.

M. Mario Laframboise: Au moment où l'on se parle, en a-t-il émises?

Mme Helena Borges: Pas encore.

M. Mario Laframboise: Pas encore.

Quand il émet des lignes directrices, sont-elles rendues publiques?

Mme Helena Borges: Oui.

M. Mario Laframboise: C'est ce que j'ai toujours compris. N'importe qui peut avoir ces lignes directrices, sinon on ne peut pas émettre d'avis.

Mme Helena Borges: Oui. Nous voulons que les demandeurs sachent de quelle information le ministre a besoin. Ces lignes seront rendues publiques. Telle est notre intention.

M. Mario Laframboise: C'est cela.

Vous allez faire ce que demande M. McGuinty. Il demande que les lignes directrices soient rendues publiques et il précise certains critères. Vous allez le faire quand même?

Mme Helena Borges: Oui.

M. Mario Laframboise: Par conséquent, cet amendement ne change rien. Peut-être que, pour nous, il précise certains critères. Selon moi, les lignes directrices doivent être quand même rendues publiques. Pour que les gens puissent émettre des avis, il faut qu'ils les connaissent. Donc, cet amendement ne change pas la façon de faire.

Mme Helena Borges: Oui. La différence, c'est qu'ici, on parle de lignes directrices; et dans la motion de M. McGuinty, on parle de critères. Il y a une grande différence entre « critères » et « lignes directrices ». Les termes « doit » ou « peut » ne nous posent pas problème, contrairement à « critères » par opposition à « lignes directrices ».

M. Mario Laframboise: L'amendement dit :

(2.1) Les lignes directrices sont rendues publiques et précisent les critères [...]

Cependant, la ligne directrice va sûrement préciser quelque chose.

Mme Helena Borges: Oui, les lignes directrices indiqueront au demandeur l'information requise par le ministre.

En ce qui concerne les critères, nous les utilisons quand il est question des facteurs que le ministre considère pour prendre sa décision. Et cela n'est pas public. Cela dépend de la situation et du cas dont le ministre est saisi.

Cependant, les lignes directrices expliqueront toute l'information dont le ministre a besoin.

M. Mario Laframboise: Vous dites que les critères ou les facteurs sont propres au ministre.

Mme Helena Borges: Oui, c'est cela.

M. Mario Laframboise: Le ministre, bien souvent, c'est vous. C'est Transports Canada qui...

Mme Helena Borges: Oui. C'est nous ou une autre personne. Ce peut être l'office.

Cependant, l'information, nous voulons la rendre publique.

M. Mario Laframboise: Pourquoi ne rend-on pas les critères publics? Est-ce parce que parfois il peut y avoir là des informations privilégiées?

Mme Helena Borges: Non, c'est à cause des facteurs. Cela dépend de la situation. Une fusion aérienne est différente d'une fusion ferroviaire. Il y a des facteurs complètement différents. Si le transporteur transporte du fret plutôt que des passagers, il y a des facteurs différents, et on ne peut pas rendre publics tous ces facteurs. Cependant, on veut que les demandeurs sachent ce qu'est l'information...

M. Mario Laframboise: Aussi, vous seriez à l'aise si le paragraphe 53.1(2.1) disait : « Les lignes directrices seront rendues publiques. » Si la rédaction s'arrêtait là, vous seriez d'accord?

Mme Helena Borges: Oui, nous sommes d'accord.

• (1605)

[Traduction]

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Monsieur le président, j'ai une question à poser à M. McGuinty et j'aurai deux commentaires à formuler.

J'essaie de comprendre la préoccupation de M. McGuinty. Il est question essentiellement de critères précis dont le ministre doit tenir compte. Il craint que ces critères-là ne concordent pas avec ceux que doit évaluer le commissaire de la concurrence, n'est-ce pas?

M. David McGuinty: Tout à fait, entre autres choses.

M. Ed Fast: Très bien.

En lisant le reste de cet article, on constate qu'il prévoit d'amples consultations et que les attributions du commissaire concordent avec celles du ministre. Je ne suis donc pas certain qu'il s'agisse d'une préoccupation valable. Je ne veux pas faire perdre du temps au comité en lisant les paragraphes 53.1 et 53.2 jusqu'à 53.5 et 53.6, etc. Si vous les lisez attentivement, vous constaterez que les fonctions du ministre sont considérablement en harmonie avec celles du commissaire.

Deuxièmement, monsieur le président, lorsqu'on établit des lignes directrices et des critères, on se trouve à restreindre la portée de la loi, contrairement à ce que certains pensent. Nous empêchons ainsi le gouvernement de prendre des décisions qui vont dans le meilleur intérêt des Canadiens.

J'ai eu à rédiger des documents juridiques pendant des années, et je sais quels risques on court lorsque le contenu d'un texte est trop précis, surtout quand il s'agit d'une loi. À un moment donné, ceux qui souhaitent une fusion ou une acquisition utiliseront ces critères pour défendre leur position, ce qui ira à l'encontre de l'intérêt du public. Je tiens à faire cette mise en garde à l'intention du comité. Nous nous aventurons sur un terrain dangereux, et nous risquons plus tard d'avoir des regrets.

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Je crois que c'est à M. Jean de prendre la parole avant moi, monsieur le président.

Le président: Non.

M. David McGuinty: J'ai deux questions à poser.

Monsieur Langlois, est-ce qu'un autre ministre au sein du gouvernement du Canada a un droit de regard sur des projets de fusion et d'acquisition?

M. Alain Langlois: Pas à ma connaissance.

Mme Helena Borges: Oui, dans le domaine bancaire, et le ministre des Transports détient ce pouvoir en ce qui a trait au transport aérien.

M. David McGuinty: D'accord. D'après ce qu'on sait alors, seul le ministre des Finances a déjà exercé ce pouvoir dans le cas du secteur bancaire.

Je suis désolé, cela m'aiderait à comprendre.

Mme Helena Borges: Le ministère des Transports détient aussi ce pouvoir en ce qui concerne le transport aérien.

Une voix: Et aussi d'autres moyens de transport.

M. Brian Jean: Voilà la situation.

M. Alain Langlois: Ces dispositions existent déjà dans la Loi sur les transports au Canada en ce qui a trait aux fusions de transporteurs aériens. Le ministre détient ce pouvoir actuellement relativement aux projets de fusion et d'acquisition dans le secteur du transport aérien.

M. David McGuinty: Et ce pouvoir a été conféré au ministre à l'époque à laquelle Air Canada a fait l'acquisition des Lignes aériennes Canadien Pacifique. Est-ce exact?

M. Alain Langlois: Oui.

M. David McGuinty: Le pouvoir lui a donc été conféré précisément pour qu'il puisse avoir un droit de regard sur cette acquisition en particulier, n'est-ce pas?

Mme Helena Borges: Oui, mais il s'applique aux fusions et aux acquisitions dans le secteur du transport aérien en général. Toute transaction dans ce secteur dont la valeur excède un certain seuil est étudiée.

M. David McGuinty: Si je comprends bien cette disposition, cela signifie que si la société Ottawa Central Railway, qui assure la liaison entre Ottawa et Renfrew ou Pembroke six fois par jour, devait, par exemple, être vendue, ou si elle voulait faire l'acquisition d'une plus petite société ferroviaire, elle devrait obtenir l'approbation du ministre des Transports, n'est-ce pas?

• (1610)

Mme Helena Borges: Pas nécessairement. Le seuil fixé en vertu de la Loi sur la concurrence s'appliquerait dans ce cas-là aussi. Conformément à cette loi, une transaction dont la valeur s'élève à plus de 400 millions de dollars doit être soumise à l'approbation du ministre. Étant donné que Ottawa Central Railway est une petite société, ce seuil ne serait pas atteint.

Deuxièmement, cette règle vise uniquement les sociétés qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. C'est donc restreint; il n'y a pas beaucoup de transporteurs qui entrent dans cette catégorie.

M. David McGuinty: Je veux seulement mentionner...

Le président: Je crois que M. Jean serait en mesure de répondre à d'autres questions que vous voulez poser.

M. David McGuinty: Je veux seulement revenir sur le point qu'a fait valoir M. Fast.

Voilà le document que M. D'Amore a fait parvenir à tous les membres du comité ainsi qu'aux analystes. Il s'agit du mémoire rédigé par le Bureau de la concurrence au sujet du projet de loi C-11; il est daté du 6 novembre 2006. En fait, il a été envoyé au président. Il porte sur trois aspects de cette mesure législative. Je présume que tout le monde l'a lu. Dans ce document, le Bureau de la concurrence exprime de très sérieuses préoccupations.

Je ne vais pas le lire, monsieur le président, car je présume que tout le monde l'a lu.

Mme Helena Borges: Non, nous ne l'avons pas lu.

Le président: Monsieur Jean.

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

Je veux confirmer deux choses. Premièrement, j'ai mentionné que le pouvoir d'approbation existe déjà en ce qui concerne le transport aérien, mais je tiens à dire que si ce projet de loi est adopté, il visera également les transactions concernant tous les moyens de transport au Canada. Je dois avouer que les dispositions sont identiques à celles qu'avaient proposées les libéraux dans le projet de loi C-44.

Deuxièmement, ces transactions sont examinées sous deux angles différents. D'une part, le Bureau de la concurrence se penche sur la question de la concurrence au sein du marché, et d'autre part, le ministre des Transports étudie l'intérêt du public.

Monsieur McGuinty, pour ce qui est du point que vous avez fait valoir au sujet de la transparence et de l'obligation de rendre des comptes, je peux vous dire — et je ne crois pas qu'on l'ait déjà mentionné — que nous, les députés du gouvernement, serions d'accord pour que le ministre rende public les lignes directrices lui permettant d'évaluer l'intérêt du public. Cependant, comme M. Scott pourrait probablement vous le confirmer en tant qu'ancien ministre, il faut qu'un ministre dispose d'une certaine liberté quant à l'utilisation des critères et à la prise de décisions, mais il est certain qu'on dissiperait les inquiétudes exprimées par M. McGuinty en faisant en sorte que les critères et la décision soient rendus publics.

Est-ce que je répons à votre question, monsieur McGuinty?

M. David McGuinty: C'est qui me préoccupe en partie. Ce qui m'inquiète davantage, c'est le fait que ce sont là les préoccupations du Bureau de la concurrence.

M. Brian Jean: Je n'ai pas encore vu le mémoire.

Le président: Je sais que certaines personnes l'ont en main, mais je pense que nous devrions en faire des copies pour le distribuer, car, de toute évidence, les représentants du ministère n'en ont jamais pris connaissance. Je me souviens d'avoir reçu une copie de la lettre de présentation, mais pas le document.

M. David McGuinty: Il a été envoyé par Sheridan Scott, le commissaire de la concurrence, le 2 novembre 2006.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je l'ai.

[Traduction]

Le président: Nous pourrions peut-être en obtenir une copie, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: La mienne est remplie d'annotations, alors peut-être pourriez-vous en obtenir une qui est intacte auprès de quelqu'un d'autre.

Le président: Monsieur Laframboise, est-ce que la vôtre est intacte?

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est qu'elle est en français seulement. J'ai gardé la copie française.

M. Peter Julian: C'est correct.

[Traduction]

Le président: D'accord, nous allons essayer de trouver une copie. C'est un peu injuste que seulement certains membres du comité en aient une, et que les représentants du ministère...

M. David McGuinty: Je suis tout à fait d'accord, monsieur le président. Je pensais que tout le monde l'avait lu.

M. Peter Julian: Est-ce que le document a été transmis par le greffier?

Le président: La lettre de présentation nous a été envoyée par le greffier, mais je ne me souviens pas d'avoir reçu le document en tant que tel.

[Français]

M. Mario Laframboise: On a reçu un courriel du greffier avec ce document.

[Traduction]

Le président: Mark est allé voir s'il peut trouver une copie.

Monsieur Laframboise, avez-vous un commentaire à formuler? Pouvons-nous passer aux autres articles et revenir à celui-ci lorsque nous aurons obtenu l'information? Qu'en pensez-vous?

• (1615)

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui.

[Traduction]

Le président: Merci. Je vous suis reconnaissant.

(L'étude de l'article 13 est reportée.)

(Article 14)

Le président: Nous passons à l'amendement NDP-9, à la page 15. Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de passer beaucoup de temps là-dessus. Il s'agit simplement d'une clarification. Nous proposons de changer dans la version anglaise le mot « municipality » pour « municipal government » pour faire en sorte que si un palier de gouvernement déclare qu'une situation de crise existe, un service aérien sera fourni si on en a fait la demande. Il s'agit donc d'une simple clarification du terme.

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

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Du côté du gouvernement, nous sommes tout à fait d'accord.

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

(L'article 14 tel que modifié est adopté.)

(Les articles 15 et 16 sont adoptés.)

(Article 17)

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement NDP-10, à la page 16.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Encore une fois, nous voulons simplement renforcer le libellé de l'article 17. En ce moment, cette disposition se lit ainsi :

Le licencié offre aux représentants élus des administrations municipales ou locales de la collectivité... la possibilité de le rencontrer et de discuter avec lui de l'effet qu'aurait l'interruption ou la réduction du service.

Cet amendement vise à faire en sorte que, dans le cas d'un service aérien, le licencié offre cette possibilité aux représentants élus dans les meilleurs délais. Nous croyons que cette modification vient renforcer la formulation et contribuerait à faire en sorte que la consultation ait lieu le plus rapidement possible plutôt que dans un délai imprécis.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: C'est du jamais vu, monsieur le président; c'est le deuxième amendement d'affilée du NPD qui est judicieux et que le gouvernement approuve.

M. Peter Julian: Vous m'inquiétez beaucoup là.

Des voix: Oh! Oh!

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

S'il n'y en a pas, je vais demander si l'amendement est adopté. (L'amendement est adopté.)

Le président: Passons à l'amendement NDP-11, à la page 17. Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Nous voulons modifier le paragraphe proposé qui vise à modifier l'article 64 de la Loi sur les transports au Canada et qui se lit ainsi :

Le présent article ne s'applique pas au licencié qui offre un service intérieur de nature saisonnière sur une période d'au plus huit mois au cours d'une période de 12 mois.

Notre amendement vise à faire en sorte que cette exemption s'applique seulement aux petites collectivités. Ainsi, une collectivité de plus de 10 000 habitants, même si elle offre un service saisonnier, aurait l'obligation de consulter les représentants élus.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Le gouvernement n'est pas en faveur de cet amendement pour plusieurs raisons, monsieur le président.

Premièrement, cela augmenterait considérablement les coûts. Il s'agit d'un chiffre arbitraire qui n'est lié à aucun critère en particulier. On ne sait pas pourquoi ce chiffre a été choisi. Pourquoi ce n'est pas 20 000, 30 000 ou 5 000? En plus, on peut se demander si ce nombre inclut la population additionnelle durant les hautes saisons, notamment dans les régions montagneuses où on pratique le ski.

Cette exemption vise l'ensemble des licenciés qui offrent un service saisonnier. L'ajout de ce chiffre arbitraire ne donne rien. Il ne contribue pas à renforcer le libellé, au contraire, et cela n'aura que pour effet de faire augmenter les coûts et n'apportera rien aux licenciés assurant un service saisonnier.

• (1620)

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

M. Peter Julian: Cela me rassure, monsieur le président, de constater que M. Jean n'est pas d'accord.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Est-ce que le député qui propose l'amendement se rallie à ce qui propose le gouvernement, ou maintient-il sa position?

M. Peter Julian: Je maintiens ma position.

M. Mario Laframboise: Je trouve que cette proposition a quand même un certain effet. Il est déjà assez compliqué d'obtenir des services dans des communautés de moins de 10 000 âmes qu'il ne faudrait pas leur compliquer la vie plus qu'il ne le faut. Donc, nous allons appuyer la motion du NPD.

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: J'aimerais que nos collègues du NPD nous expliquent un peu pourquoi ils ont choisi ce chiffre de 10 000 habitants. Un nombre grandissant de collectivités rurales se sentent de

plus en plus à l'écart de la vie courante au Canada, notamment les communautés du Nord, que ce soit au Québec ou en Ontario, celles des Territoires du Nord-Ouest, etc. L'accès à ces localités est très difficile.

J'aimerais connaître la raison de cet ajout.

M. Peter Julian: La raison est d'exempter certains licenciés qui offrent un service saisonnier de l'obligation de suivre le processus imposé en vue d'interrompre le service. Essentiellement, l'amendement vise à faire en sorte que les plus grandes collectivités, même lorsqu'il s'agit d'un service saisonnier, soient forcées de consulter les représentants élus si elles souhaitent interrompre ou réduire le service.

Est-ce que 10 000 est un chiffre arbitraire? Oui, parce que c'est un chiffre rond. Pourrait-il être modifié pour inclure les plus petites localités? Je crois que c'est ce que vous laissez entendre, monsieur McGuinty, et je serais tout à fait d'accord. Essentiellement, nous sommes d'avis que, dans le cas d'un service saisonnier offert dans une communauté d'une certaine taille, il faut que le processus de consultation ait lieu quand il est question de réduire ou d'interrompre le service.

M. David McGuinty: D'accord.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je dois dire, monsieur le président, que moi aussi je suis inquiet. Comme je suis originaire du nord de l'Alberta, je sais que cette région compte un grand nombre de petites localités, et je crains que, si la centaine de transporteurs environ au Canada qui assurent un service saisonnier savent qu'ils doivent procéder à une consultation, ils ne voudront même plus mettre sur pied un tel service. S'ils souhaitent y mettre fin, c'est parce que ce n'est plus rentable pour eux.

On peut aussi envisager la question sous un autre angle, et se demander pourquoi les transporteurs voudraient au départ établir un service de la sorte s'ils savent qu'ils ne pourraient pas l'interrompre s'il n'est plus rentable? Les décisions que prennent les transporteurs sont dictées par la conjoncture. Je suis d'avis que, si le service est rentable, les transporteurs devraient continuer à l'offrir. Par contre, si les transporteurs sont forcés de maintenir un service non rentable, ils ne voudront tout simplement pas établir un tel service en premier lieu.

J'aimerais savoir ce que pensent les représentants du ministère.

Le président: Allez-y.

Mme Brigita Gravitis-Beck (directrice générale, Politique aérienne, ministère des Transports): Un service de ce genre est assuré durant certaines périodes. C'est la nature même d'un service saisonnier. Si nous mettons les services saisonniers sur le même pied que les services continus, nous contribuerons à faire augmenter leurs coûts. Comme un député du gouvernement l'a souligné, cela ne fera qu'inciter davantage les transporteurs à ne pas assurer un tel service.

On vise à alléger le fardeau des exploitants saisonniers en proposant une exemption. Habituellement, les licenciés demandent à l'Office d'être exemptés de l'obligation de procéder à une consultation. Dans la plupart des cas, il n'est pas nécessaire pour eux de respecter cette obligation, en raison de la nature cyclique du service. Cette exemption s'adresse donc précisément aux licenciés qui assurent un service saisonnier.

•(1625)

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Monsieur le président, j'ai deux questions à poser à M. Julian encore une fois.

Nous avons entendu beaucoup de témoins, et je ne pense pas avoir manqué aucune des séances auxquelles ils ont comparu. Avez-vous décidé de proposer cet amendement à cause de certains propos tenus par des témoins? Je n'ai entendu aucun témoin exprimer la préoccupation que vous avez fait valoir.

Deuxièmement, nous voulons modifier cette loi en vue notamment de réduire les coûts, non seulement pour l'industrie, mais aussi pour le gouvernement. J'aimerais que M. Julian réponde à cela et que le personnel m'indique si cet amendement entraînerait une hausse des coûts pour le gouvernement, étant donné qu'il donnerait lieu à la création d'une fonction de supervision et de surveillance. Je crains que cela aille à l'encontre de l'objectif que nous poursuivons.

Le président: D'autres commentaires?

Monsieur Julian... et les membres du personnel.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Disons-le franchement, les communautés nordiques et éloignées n'étaient pas représentées ici, et c'est une question que le comité aurait pu poser à leurs représentants. Nous avons tenu des consultations très approfondies je crois, mais nous n'avons pas consulté les communautés nordiques et éloignées dans la même mesure. On peut dire que, si ces communautés avaient comparu devant nous, ces préoccupations auraient été très pertinentes. C'est pourquoi nous avons décidé de proposer cet amendement afin d'établir une certaine structure en cas de réduction ou d'interruption de services, même saisonniers. Il est donc important de mettre en place un mécanisme.

Cela ne me paraît pas très coûteux. L'amendement prévoit simplement ceci :

... aux représentants des administrations municipales ou locales de la collectivité... la possibilité de le rencontrer et de discuter avec lui de l'effet qu'aurait l'interruption ou la réduction du service.

Il ne s'agit pas de créer une énorme commission royale. Il s'agit de rencontrer des élus locaux afin de trouver, peut-être, des solutions à l'interruption ou à la réduction du service, pour permettre à cette collectivité de maintenir le service d'une certaine façon, même hors saison.

Mme Brigita Gravitis-Beck: C'est justement ça, un service saisonnier. Je crois que les collectivités apprécient beaucoup ce genre de service et en tirent des avantages. En règle générale, il y a de très bons rapports entre les exploitants d'entreprises saisonnières et les collectivités, en raison de l'interdépendance de leurs activités.

Cela dit, du point de vue des coûts, l'Office délivre actuellement des licences en fonction de la nature des opérations. Cela vaut pour l'ensemble du Canada. Que l'exploitant assure une liaison très courte ou de longue distance, c'est la même chose. Lorsque, comme c'est proposé ici, nous introduisons un aspect qui prend en compte la taille de la population, cela fait intervenir un nouvel élément. Ce n'est pas quelque chose dont l'Office tient compte. Actuellement, il ne prend

pas ce facteur en considération dans l'octroi d'une licence. Cette exigence impose donc de recueillir des informations supplémentaires, de faire des recherches et d'assurer la conformité.

Cela crée aussi une certaine ambiguïté pour les exploitants saisonniers, qui se demandent peut-être si la collectivité qu'ils desservent compte ou non moins de 10 000 habitants. Pour plus de prudence, ils pourront décider d'entamer le long processus de demande d'une exemption. Cela crée de l'ambiguïté. Et cette ambiguïté entraîne des coûts supplémentaires. C'est coûteux pour l'Office, mais aussi pour l'exploitant.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: En d'autres termes, il y a deux voies qui s'offrent à l'exploitant. Il peut demander une exemption ou, si nous adoptons cet amendement, il pourrait appliquer les dispositions de la loi. Nous donnons deux possibilités à l'exploitant.

Mme Brigita Gravitis-Beck: L'article que nous étudions exempte les exploitants saisonniers de l'obligation de donner un avis. Normalement, l'exploitant saisonnier demanderait à l'Office de ne pas avoir à donner un avis de 120 jours, étant donné que le service est saisonnier. L'Office évaluerait alors le bien-fondé de sa demande. Il accorde généralement ce type d'exemption.

Dans de nombreux cas, l'assurance des exploitants saisonniers arrive à échéance. Ils choisissent de ne pas la renouveler, ce qui veut dire qu'ils doivent cesser leurs activités; ils n'ont plus de licence valide. Les exploitants saisonniers ont un mode de fonctionnement très différent. Cet article prévoit simplement que si l'exploitant choisit de conserver son assurance et, donc, une licence valide, il peut s'adresser à l'Office et demander une exemption, s'il n'a pas l'intention de poursuivre son activité saisonnière.

M. Peter Julian: Vous parlez de la demande d'une exemption. Or, dans le libellé actuel du projet de loi, on dit que l'article ne s'applique pas au licencié.

Mme Brigita Gravitis-Beck: L'exigence d'un préavis de 120 jours ne s'appliquerait pas aux exploitants saisonniers. Ils n'auraient plus à demander d'exemption, comme c'est le cas actuellement.

•(1630)

M. Peter Julian: Vous voyez ce que je veux dire.

En gros, ce que vous dites, c'est qu'il y a déjà des dispositions à ce sujet dans la loi actuelle. Dans un sens, confirmer la réalité par un article qui comporte un seuil ne changerait pas la façon dont Transports Canada travaille.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Non, en fait, la loi actuelle ne prévoit pas d'exemption pour les exploitants saisonniers. Ils doivent se soumettre à cette obligation. S'ils décident de conserver leur assurance et, donc, d'avoir une licence valide, mais veulent interrompre leurs opérations, ils doivent, aux termes de la loi actuelle, s'adresser à l'Office et demander une exemption pour la période pendant laquelle ils interrompent leurs activités.

Le projet de loi éliminerait cette exigence, c'est-à-dire que les exploitants saisonniers en seraient exemptés.

M. Peter Julian: L'amendement éliminerait cette exigence dans le cas des collectivités de moins de 10 000 habitants.

Mme Brigita Gravitis-Beck: C'est ce que vous avez proposé. C'est plus large.

M. Peter Julian: Ce que je dis, c'est que nous proposons une nouvelle façon de faire dans le cas des petites collectivités.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Nous proposons que cela s'applique à tous les exploitants saisonniers, indépendamment de la taille de la collectivité où ils offrent leurs services.

M. Ed Fast: Pourquoi pas 15 000 ou 5 000? Cela ne repose sur rien.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, j'aimerais bien savoir combien il en coûterait pour mettre en oeuvre une mesure comme celle-là. Je sais que le ministère n'a probablement pas de bons chiffres.

Je crois que M. Julian propose de laisser le projet de loi tel quel, pour l'essentiel parce qu'il n'y a pas, ou très peu à ma connaissance, de collectivités de plus de 10 000 habitants qui ont des exploitants saisonniers.

Est-ce que mon hypothèse est juste?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je ne sais pas combien il y a de collectivités...

M. Brian Jean: Mais on peut supposer qu'il n'y en a pas beaucoup qui satisfont à ce critère. Pour l'essentiel, donc, la proposition neutraliserait l'effet d'une mesure qui, selon le ministère, représenterait un changement positif pour les exploitants saisonniers. En fait, un service saisonnier est offert huit mois par an, au minimum et, donc, il s'agirait de véritables exploitants saisonniers.

Mme Brigita Gravitis-Beck: C'est exact.

M. Brian Jean: Est-ce que ces transporteurs saisonniers sont, dans la plupart des cas, de petits exploitants, du point de vue de leurs biens d'équipement et des coûts? Ou est-ce qu'il s'agit de grandes entreprises qui peuvent se permettre des coûts énormes?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Il s'agit de petits entrepreneurs, dans la plupart des cas. Ils font la desserte des camps de pêche et des pavillons de chasse; ce sont des gens qui, en général, fournissent un service saisonnier.

M. Brian Jean: Dans le nord de l'Alberta, où je représente 15 ou 17 collectivités rurales comptant moins de 10 000 habitants, les exploitants saisonniers seraient effectivement visés par cette mesure. En fait, ils pourraient même ne pas vouloir servir ces collectivités en raison de ce nouveau critère. En fait, son caractère financièrement onéreux pourrait les dissuader de desservir les camps de pêche du lac Athabasca ou des endroits du genre, parce que leur marge de manoeuvre serait limitée du fait qu'ils souhaitent interrompre le service dans une collectivité qui compte moins de 10 000 habitants. Est-ce qu'on peut dire cela?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Cela créerait un déséquilibre, oui.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Pour ma meilleure compréhension, quelles sont présentement les exigences de l'article 64, sans modification?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Voulez-vous dire les exigences qui existent présentement en vertu de la loi existante?

M. Mario Laframboise: Oui.

Mme Brigita Gravitis-Beck: En vertu de la loi existante, si une entreprise veut terminer ses activités à cause d'un service cyclique ou saisonnier, il y a deux éléments à considérer.

Je vais répondre en anglais.

•(1635)

[Traduction]

Ils peuvent laisser expirer leur assurance. Ils font des économies en procédant de la sorte. S'ils n'ont pas une assurance valide, ils ne peuvent pas avoir une licence valide et ils ne peuvent pas fonctionner. C'est ce que font certains exploitants saisonniers. C'est facile. D'autres, pour une raison ou pour une autre, choisissent de garder leur assurance à jour. Même si leur service est saisonnier, ils acquittent la prime d'assurance pour toute l'année, mais ils ne veulent pas nécessairement que leur licence soit en vigueur. Ils demandent donc à l'Office de les exempter de l'obligation de fournir des services à ces collectivités. Ils ne veulent pas fonctionner toute l'année et ils demandent une interruption de leur licence. Normalement, l'Office doit étudier cette proposition. Donc, l'exploitant saisonnier présente une demande et l'Office l'évalue.

Ce que nous proposons, c'est que ces exploitants saisonniers ne soient plus assujettis à ce processus. Une exception serait faite pour eux et ils seraient exemptés. Ils pourraient offrir un service de transport saisonnier, tant et aussi longtemps qu'ils ont une licence valide, sans avoir à demander une exemption à l'Office afin de pouvoir mettre fin à leurs activités pendant une certaine période de temps.

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Est-ce que ce sont les transporteurs saisonniers qui ont demandé ce changement?

Mme Brigita Gravitis-Beck: À la fois les transporteurs saisonniers et l'Office. Les deux parties y voient un avantage.

M. David McGuinty: Qu'en est-il des collectivités qui pourraient être touchées par ce changement?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Rien n'indique...

M. David McGuinty: Je suis désolé, mais l'observation que j'ai tenté de faire plus tôt au sujet de la limite des 10 000 habitants dont parlait M. Julian se fonde sur ma propre expérience. Pendant trois ans, je suis souvent allé dans les Territoires du Nord-Ouest; je me suis rendu dans des endroits ayant une population de 700, 500 ou 1 200 personnes. La question de l'accès aérien, saisonnier ou pas, est très importante.

Qu'est-ce que ces collectivités en pensent? Qu'ont fait l'Office ou le ministère pour connaître l'avis des dizaines de collectivités de notre pays, dont les habitants ne vivent pas à quatre heures de route ou moins d'un grand aéroport? Comment font-ils pour se déplacer? Comment font-ils pour se procurer des biens de toutes sortes?

Vous avez indiqué plus tôt que les relations sont bonnes entre ces transporteurs saisonniers et ces collectivités. Si c'est bel et bien le cas, pourquoi ces transporteurs n'approuvent-ils pas l'amendement qui est proposé?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je crois que les transporteurs appuient vigoureusement la mesure que le gouvernement présente.

M. David McGuinty: Je parle de l'amendement proposé par M. Julian.

Mme Brigita Gravitis-Beck: En ajoutant un critère d'ordre démographique, l'amendement fait intervenir un élément qui n'existe pas actuellement dans le processus d'attribution d'une licence. Donc, si l'Office devait tenir compte de ce paramètre, de ce processus d'exemption en fonction d'un critère démographique, cela lui imposerait une charge de travail supplémentaire, car il lui faudrait déterminer le type de licence qui convient à tel ou tel endroit. En ce moment, on ne recueille pas ce type d'information dans le cadre du processus d'attribution des licences. Il y a de 800 à 1 000 petits transporteurs. Pour chacun d'eux, l'Office aurait à établir si le transporteur dessert actuellement une collectivité donnée, d'une taille donnée, si l'amendement proposé entrerait en vigueur. Cela créerait pour l'Office un important élément d'inefficacité et cela lui conférerait un nouveau rôle qui aurait des incidences sur le plan des coûts.

Pour répondre à votre question sur ce que les collectivités en pensent, je dirais que, dans un certain sens, cela n'a pas de conséquences pour elles. Elles voient dans l'exploitant saisonnier un entrepreneur qui offre un service saisonnier tant et aussi longtemps que la saison crée pour lui des possibilités commerciales. Elles ne sont pas au courant de la relation qui existe entre le transporteur et l'Office, pour ce qui est des exigences concernant le processus d'octroi des licences.

M. David McGuinty: Il ne fait aucun doute que cette façon de faire va être plus onéreuse. Il ne fait aucun doute qu'elle va demander davantage de travail de la part de l'Office. Aucun doute. Mais je crois que l'importance de cette mesure tient au fait que c'est une question d'équité. J'essaie, en tant que citoyen canadien, d'en faire une question d'équité s'il y a des normes qui ne s'appliquent pas également partout au pays, à un moment où les régions rurales du Canada sont victimes d'une véritable hémorragie.

Prenez cinq dirigeants de collectivités de 500 ou de 2 000 personnes, dont bon nombre sont représentées par nous — particulièrement celles qui ont des bassins hydrologiques — et posez-leur la question. D'après vous, que vont-ils dire de l'amendement proposé par M. Julian, pour que les consultations soient nécessaires? Les transporteurs doivent rencontrer les collectivités touchées avant de s'accorder une exemption, comme cela arrive aujourd'hui, soit en laissant leur assurance expirer... Je comprends la technique. Je me demande si nous avons tort de tenir pour acquis, ou si j'ai tort de tenir pour acquis, que les collectivités touchées, à un moment où le fossé entre les régions urbaines et rurales du Canada est grand... Nous en faisons tous l'expérience. Est-ce qu'il y a quelque chose qui m'échappe?

• (1640)

Mme Brigita Gravitis-Beck: Les petits transporteurs aériens qui desservent les communautés, petites ou grandes, à longueur d'année

ne sont pas exemptés de l'obligation de donner un avis de 120 jours avant d'interrompre leur service. Ce que nous proposons s'applique aux transporteurs qui offrent un service saisonnier à des communautés, quelle que soit leur taille — 10 000, 20 000 ou encore 50 000 habitants. On peut dire que ce sont toutes de petites communautés pour lesquelles le service aérien, cyclique ou temporaire, est un moteur économique très important.

Cela étant dit, en raison des exigences particulières liées aux activités saisonnières, qui sont cycliques, et du libellé actuel de la mesure législative, les exploitants saisonniers doivent demander une exemption à l'Office des transports afin de mettre fin à leur licence. C'est tout à fait inutile puisque c'est quelque chose qu'ils feraient de toute façon étant donné qu'ils offrent un service saisonnier et non un service à l'année. C'est la raison pour laquelle ils veulent obtenir cette exemption.

En ce qui concerne les services offerts à longueur d'année aux petites communautés, le préavis sera toujours en vigueur. Je pense que cette mesure, consistant à tenir compte de l'élément saisonnier, permettra d'être plus juste envers toutes les petites communautés qui bénéficient de ce service, et non seulement celles dont la population est inférieure à un certain seuil. Il s'agit d'un avantage plus générique et plus vaste, à mon avis.

[Français]

Le président: Monsieur Carrier.

M. Robert Carrier: Si je comprends bien vos explications, le paragraphe (3.1) proposé dans le projet de loi constitue une exemption par rapport à ce qui est exigé actuellement à l'article 64. Donc, l'amendement qui est proposé présentement limitera aux petites communautés seulement l'exemption exigée à l'article 64.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Aux plus petites communautés...

M. Robert Carrier: Donc, si on adopte cet amendement, ce sera moins bon pour les petites communautés, ce sera au détriment des petites communautés. Si on l'enlève de l'exemption, cela voudra dire que l'article 64 s'appliquera pour les autres seulement.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Exactement.

M. Robert Carrier: Donc, c'est un amendement négatif pour les petites communautés.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Même si les autres...

M. Robert Carrier: On peut même se demander si, finalement, le paragraphe (3.1) est un adoucissement à une exigence qu'on pourrait peut-être proposer d'éliminer?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Si on n'avait pas cette exemption.

M. Robert Carrier: Plutôt que de limiter cela.

M. Peter Julian: D'accord, je comprends.

M. Robert Carrier: Mais une telle proposition n'est pas sur la table présentement.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Exactement. Je comprends.

[Traduction]

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Au risque d'ajouter à la confusion, il me semble qu'il y a une exigence visant l'interruption des services saisonniers qui n'aurait peut-être pas dû s'appliquer étant donné que ces compagnies aériennes ne cessent que temporairement leurs activités. Par conséquent, pour être dégagées des obligations qui leur seraient normalement imposées, elles doivent obtenir une exemption. Parce que c'est une obligation ou parce que c'est coûteux et inefficace, on ne doit pas l'appliquer car ces transporteurs saisonniers sont déjà automatiquement exemptés.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Comme le prévoit le projet de loi.

L'hon. Andy Scott: Plutôt que d'avoir à demander une exemption à...

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. Carrier au sujet de l'obligation des transporteurs. À mon avis, le but recherché ici est de ne pas les assujettir à un règlement jugé nécessaire concernant l'interruption d'un service. Je ne vois pas comment vous les distinguer.

Je suis d'accord avec M. Julian sur ce point. Je ne crois pas que cela passe inaperçu au sein des communautés parce qu'on pourrait demander, par exemple, à un transporteur saisonnier de s'expliquer tout autant qu'un transporteur permanent.

Ce ne sont pas toutes des communautés rurales ou éloignées. Le transporteur qui conduit des touristes japonais à Charlottetown... Dans ce cas, il ne s'agit pas d'un service consistant à desservir une communauté rurale ou éloignée, mais bien d'un service saisonnier. C'est pendant la saison touristique, mais c'est un service saisonnier. Et les habitants de Charlottetown sont tout à fait en droit de demander au transporteur pourquoi il a choisi la période de pointe dans l'inter-saison. Les transporteurs n'auront plus à s'expliquer à qui que ce soit, désormais, parce qu'ils n'auront plus à demander d'exemption.

Il est donc tout à fait légitime de demander si un transporteur devrait être libéré ou non de son obligation de s'expliquer auprès de la communauté. Nous imposons peut-être trop d'exigences au transporteur saisonnier avant, mais maintenant, nous ne sommes pas assez rigoureux, n'est-ce pas?

Une voix: Oui.

L'hon. Andy Scott: En l'absence d'une solution de remplacement à l'amendement de M. Julian, je devrai appuyer M. Julian, même si je n'approuve pas nécessairement la partie sur la population.

• (1645)

M. Peter Julian: Moi non plus.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je partage l'avis de MM. McGuinty, Scott et Carrier. Plus nous en discutons, plus je m'aperçois que l'amendement ne rend pas bien compte de l'incidence que cela aura sur ces communautés. Celles-ci seront privées de leurs services saisonniers et n'auront aucun recours, et je pense que cela nous inquiète grandement de ce côté-ci de la table. À mon avis, l'amendement qui précise 10 000 âmes n'aborde pas vraiment le problème parce que cela signifie que de nombreuses petites communautés verront peut-être leurs services saisonniers interrompus sans avoir été consultées adéquatement.

Puis-je proposer, monsieur le président, que nous réservions cet article et que nous y revenions à la séance de mardi. D'ici là, je pense que nous pourrions discuter de la meilleure façon de régler le problème.

Le président: Il y a encore deux ou trois personnes qui souhaitent prendre la parole, mais je pense que j'y reviendrai plus tard.

Monsieur Storseth.

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

Je tiens à remercier tous les membres du comité de se préoccuper autant des communautés rurales, que je représente. Je suis d'accord avec M. Scott sur de nombreux points, sauf lorsqu'il s'agit d'inscrire des chiffres arbitraires tels que 10 000 âmes. Je pense que c'est un gros problème.

J'aimerais demander entre autres aux représentants du ministère s'ils savent combien d'exemptions ont été accordées par année et combien d'interventions ont été demandées par les communautés.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Étant donné que l'Office ne délivre pas de licences en fonction du caractère saisonnier ni de la taille de la communauté ou de la compagnie aérienne, rien ne nous indique combien sont de nature saisonnière.

L'Office a indiqué qu'environ 200 suspensions sont demandées par année. Certaines peuvent être saisonnières et d'autres, non.

M. Brian Storseth: Combien de communautés ont exprimé des préoccupations cette année? Avez-vous des chiffres ou des commentaires?

Mme Brigita Gravitis-Beck: J'ignore combien de communautés sont desservies par des transporteurs saisonniers.

Le président: Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je serais plutôt d'accord avec M. Julian et j'aimerais bien que le gouvernement et M. Jean fassent bien attention. C'est pour des raisons de sécurité. Que des gens qui sont détenteurs de permis fassent des demandes pour la cessation de leur permis pendant un certain temps, je trouve cela sécuritaire. J'aimerais que le gouvernement considère cela, parce que je ne suis pas sûr que ce que votre amendement... Je peux comprendre toutefois que cela vous épargne du travail sur le plan administratif.

Le problème, pour moi et pour le public, est de savoir s'il est important pour la sécurité qu'on sache qui sont ceux qui ne sont pas en opérations et qui n'ont pas d'assurances, car quand on n'opère pas, on n'a pas d'assurances, on n'a rien. Je pense qu'à l'heure où l'on se parle, il serait peut-être préférable de continuer de surveiller ces gens et qu'ils soient obligés de nous fournir des demandes quand ils interrompent le service, afin qu'on sache lesquels ne sont pas assurés, et ce, au cas où il y aurait des accidents et qu'il y aurait des gens qui feraient quand même du transport.

Sinon, cela veut dire que ces gens peuvent, à n'importe quel moment, mettre fin à leurs opérations, annuler leurs assurances, et personne ne sait quand, comment et à quelle date cela s'est produit. J'aimerais qu'on analyse cela.

Vous pourriez peut-être revenir à la prochaine réunion. Je peux comprendre que c'est moins de travail et que c'est plus facile pour tout le monde. Mais est-ce plus sécuritaire? Vous ne réussissez pas à me convaincre. J'aimerais que le gouvernement se penche sur cette question, parce que je suis convaincu que la sécurité est importante pour le gouvernement conservateur. J'aimerais seulement qu'on se demande s'il n'est pas important de surveiller ces gens.

•(1650)

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, j'ai de la difficulté avec... J'ai une bonne idée du service saisonnier qui est offert aux communautés rurales dans le Nord. Certaines sont si éloignées que cela prend trois semaines par la route pour s'y rendre, et le seul moyen d'être ravitaillées, c'est par avion. Par exemple, Fort Chipewyan a un service saisonnier, et beaucoup de gens s'y rendent pour pêcher, mais c'est très difficile de prendre du poisson au coeur de l'hiver lorsqu'il y a quatre pieds de glace sur le lac.

Si l'amendement de M. Julian est adopté, à mon avis, cela nuira aux exploitants qui veulent offrir un service saisonnier dans le Nord. Étant donné que la principale préoccupation semble être le mécontentement des communautés rurales face à l'interruption des services aériens saisonniers, je serais curieux de savoir combien de communautés ont exprimé, au cours des cinq dernières années, des préoccupations au sujet de l'interruption des services saisonniers.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je ne suis pas du tout au courant.

M. Brian Jean: Donc, la plupart des communautés bénéficieraient d'un service régulier et n'auraient pas à utiliser le service saisonnier, parce que celui-ci serait destiné notamment aux touristes et aux chasseurs d'ours. Est-ce exact?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Oui, et les services saisonniers, je le répète, sont souvent offerts pendant des périodes très limitées. Comme certaines saisons durent 180 jours, il devient presque impossible d'exiger un avis de 120 jours avant l'interruption des services.

M. Brian Jean: En effet, les gens qui utiliseraient principalement ces services saisonniers ne seraient pas des habitants de la communauté, parce que ces derniers n'en auraient pas besoin s'ils bénéficiaient d'un service régulier, n'est-ce pas?

Mme Brigita Gravitis-Beck: C'est juste. Tout à fait juste.

M. Brian Jean: Alors, c'est un fardeau qui n'aura pas nécessairement l'effet que souhaite M. Julian, mais qui aura plutôt l'effet contraire pour les collectivités rurales, en ce sens qu'elles ne recevront plus le service. Est-ce juste de dire cela?

Le président: Nous allons donner la parole à M. Scott.

L'hon. Andy Scott: Si vous me le permettez, j'essaie de trouver la logique dans cela, et j'en vois un peu, mais le fait que les gens qui visitent une collectivité ne sont pas originaires de cette collectivité ne veut pas dire que celle-ci ne s'intéresse pas à leur visite. Ils viennent dans la collectivité...

M. Brian Jean: Ils ne visitent pas.

L'hon. Andy Scott: Ils arrivent et ils repartent. C'est une partie de l'économie... Dites aux gens de Charlottetown que tous les touristes qui visitent...

M. Brian Jean: Il y a plus de 10 000 personnes à Charlottetown.

L'hon. Andy Scott: Non, nous nous sommes déjà mis d'accord sur le nombre. Cette question est réglée. Il s'agit de savoir si la collectivité a un intérêt dans ceci, et nous essayons simplement de trouver un moyen de remplacer l'exigence des 120 jours, qui est trop lourde, par quelque chose d'autre qui ne se résumerait pas à dire qu'ils seraient exemptés en permanence.

M. Brian Jean: Mais ils ont un service régulier à Charlottetown, par exemple...

L'hon. Andy Scott: Non.

M. Brian Jean: ...avec une population de plus de 10 000 habitants, que je sache.

Le président: C'est un service saisonnier.

M. Brian Jean: Toutefois, ils ne seront pas laissés en plan, parce qu'un service régulier leur est déjà offert.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Pourquoi ne pas émettre, tout simplement, des licences saisonnières avec des dates précises d'utilisation?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je ne connais pas la réponse, il faudrait demander à l'office. Je ne sais pas pourquoi on ne procède pas de cette façon.

M. Mario Laframboise: Selon moi, pour des raisons de sécurité, ce serait plus simple d'accorder, par exemple, une licence de 120 jours qui serait valide de telle date à telle date.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Encore une fois, c'est probablement pour des raisons d'efficacité. S'il n'existe qu'un seul type de licence, c'est plus facile d'évaluer les critères d'attribution. Mais si on impose un autre critère, tel le caractère saisonnier, cela pourrait créer une autre couche administrative. J'imagine que telle est la logique derrière ça.

M. Alain Langlois: La question des licences et celle de la cessation d'une exploitation sont deux questions différentes. Quand un demandeur veut obtenir une licence, l'office n'émet pas de conditions. Par contre, l'office doit s'assurer de certaines conditions, l'assurance étant évidemment la condition fondamentale. Dans la mesure où l'assurance existe et que les autres critères sont respectés, une licence est émise. Si le demandeur, après un an, veut faire annuler ou suspendre sa licence, il est libre de se présenter à l'office pour faire une demande d'annulation ou de suspension. Par contre, l'habilité de demander une suspension de sa licence ne le relève pas de son obligation, en vertu de l'article 64 de la loi actuelle. Il doit donner un avis de 120 jours parce qu'il a l'intention d'interrompre son service. Alors, ce sont deux obligations qui agissent séparément.

En réponse à votre première question, il n'y aurait aucun impact sur la sécurité parce que aussitôt que l'assurance réglementaire prévue cesse d'être en vigueur, l'office suspend la licence. C'est obligatoire, c'est dans la loi. Il y a une obligation de prendre une action immédiate si un licencié ne répond plus aux exigences réglementaires en matière d'assurance. Ce sont deux questions séparées, mais la suspension ou l'annulation d'une licence ne relève pas un détenteur de son obligation de répondre aux exigences inscrites à l'article 64.

•(1655)

M. Mario Laframboise: Dans le fond, ce que veut le licencié, c'est cesser ses opérations pour ne plus payer son assurance. C'est ce qui représente ses gros frais.

Vous me dites qu'auparavant, lorsque l'assurance était suspendue, le licencié envoyait un avis à l'office pour lui dire de suspendre son permis. Donc, automatiquement, son assurance était suspendue. Maintenant, vous dites que dès qu'il aura suspendu son assurance, l'office en sera informé. Quand je parle de la sécurité du public, ce n'est pas que je pense que l'avion pourrait s'écraser, mais il est important que la personne qui monte à bord d'un avion soit couverte par une assurance. Si jamais ce n'était pas le cas, parce que le suivi n'aurait pas été bien fait, la personne ne pourrait pas poursuivre le propriétaire, parce qu'il n'a plus d'assurances. Et c'est nous qui aurions autorisé cela.

Je pensais que la procédure en place présentement, au moins, garantissait au public que le propriétaire a un permis et que le passager est couvert par une assurance, en cas d'accident. Présentement, vous dites qu'il serait couvert quand même puisque dès que le licencié va suspendre ses assurances, un avis sera envoyé à l'office.

M. Alain Langlois: Aucun avion au Canada, que ce soit pour un service domestique ou même international, n'est autorisé à voler si son propriétaire n'a pas d'assurances.

M. Mario Laframboise: Je comprends cela parce que lorsque vous émettez le permis, vous exigez des assurances.

M. Alain Langlois: L'office fait des vérifications ponctuelles afin de vérifier si les assurances sont maintenues. L'obligation est continue. Ce n'est pas une obligation d'avoir des assurances au moment où une demande de licence est présentée. Mais aussitôt que les assurances ne sont plus valides, la licence doit être annulée immédiatement.

[Traduction]

Le président: Puis-je revenir à la suggestion de M. Julian et peut-être, avec l'assentiment du comité, réserver cet amendement?

J'aimerais que le ministère communique avec quelques-unes des collectivités qui ont accès à ce service qui a été interrompu pour les périodes dont nous parlons et qu'il obtienne leurs réactions. Demandez-leur si elles sont satisfaites de ce qui se fait, ou présentez-leur les articles du projet de loi et obtenez leurs commentaires.

Cette demande serait-elle raisonnable?

M. Ed Fast: De quelles collectivités parlons-nous? Combien de temps avons-nous?

Le président: Je ne crois pas qu'il faille aller dans le détail. Nous pouvons téléphoner les responsables d'un certain nombre de collectivités où le service est interrompu et repris et leur parler directement. Je sens qu'il y a une certaine inquiétude au sujet des petites collectivités.

Je représente de petites collectivités, et j'ai représenté également des collectivités qui dépendent de certains services saisonniers. À mon sens, un exploitant qui examine les problèmes qu'il doit surmonter pourrait bien décider de ne même pas essayer d'offrir le service.

Nous pourrions donc obtenir les réactions de ces collectivités, peut-être dans des régions où il y a des services de vol offerts sur une très courte période de temps. Je me trompe peut-être, mais je songe même aux routes d'hiver. La seule raison pour laquelle ces services sont prolongés, c'est que les conditions prévalent et permettent de le faire. Les conditions sont passablement déterminantes.

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: J'appuie votre proposition, monsieur le président. Puis-je ajouter un élément? Concernant les routes d'hiver, j'ai lu récemment — et le ministère a peut-être des renseignements à ce sujet — qu'en raison du changement climatique, les routes d'hiver sont utilisées moins longtemps, en raison du moment où elles gèlent et dégèlent. Les membres du parti ministériel et Mme Gravitis-Beck, je crois, ont répété quatre ou cinq fois que cela deviendrait si exigeant pour les transporteurs saisonniers qu'ils hésiteraient à s'introduire sur le marché.

Pouvez-vous nous aider à comprendre? Pourriez-vous fournir une preuve quelconque au comité montrant que ce genre de changement éliminerait du marché les petits et même les grands transporteurs saisonniers? On a affirmé à maintes reprises que ce serait un facteur de dissuasion. J'essaie simplement de comprendre si c'est le cas ou non, ou si la plupart des transporteurs diraient tout simplement « De toute façon, nous nous conformons à un ensemble très rigoureux de règlements et de mesures législatives en matière de transport, alors cela ne pose pas vraiment de problème ». Je ne sais pas.

● (1700)

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je crois que votre question est un peu hypothétique et il serait donc difficile d'y répondre. Il est difficile de savoir ce qui ne se serait pas produit « si ».

Je ferai ce que le président a proposé et je verrai si nous pouvons fournir d'autres renseignements.

Le président: Je soupçonne que ce sont de petits exploitants qui essaient de fournir un service aussi longtemps que possible pour récupérer leur investissement.

M. Jean a le dernier mot, puis je demanderai au comité s'il est prêt à réserver cet amendement.

M. Brian Jean: Avec tout le respect que je vous dois, je crois que tout le monde a perdu de vue ce que font ces transporteurs saisonniers. Chacun doit revenir en arrière et se demander ce qu'ils font. Ils amènent des touristes à des endroits particuliers durant la saison de pêche, ou lorsqu'il y a des aurores boréales, ou lorsqu'il y a une occasion d'aller quelque part. Ce ne sont pas des transporteurs saisonniers qui fournissent des services à des collectivités précises pour transporter les membres de ces collectivités. Ce n'est pas ce dont il s'agit. Ce sont des transporteurs saisonniers qui amènent seulement des touristes ou différentes catégories de gens dans des régions sismiques, etc.

Nous en sommes arrivés à penser que ces transporteurs fournissent un service aux collectivités, mis à part les dollars des touristes, qui échappent à un grand nombre de ces collectivités parce qu'ils ne vont pas directement là. Tout le monde doit recentrer son attention sur cet aspect particulier. Si le ministère a des commentaires à ce sujet, ce serait pertinent.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Ce sont des avantages très précis, pour des transporteurs très précis, dans le contexte saisonnier et cyclique très précis. Les mesures que nous essayons d'implanter pour les services qui sont offerts sur une période de huit mois sur douze visaient à simplifier le processus et à éliminer la paperasse pour quelque chose qui ne semble profiter ni au transporteur, ni à la collectivité, ni à l'office, sans avoir d'impact sur l'économie.

Le président: Je demande au comité de réserver cet amendement et de vous demander de revenir nous présenter un compte rendu. Je ne crois pas que la présidence ou le comité vous indiquera une entreprise en particulier. Je suis certain qu'il y a des exemples que vous pouvez utiliser et nous nous fions à votre bon jugement. Nous allons donc réserver le deuxième amendement de l'article 17.

(L'article 17 est réservé.)

(Les articles 18 à 24 inclusivement sont adoptés.)

(Article 25)

Le président: L'étude de l'article 25 nous amène à la page 18 de notre document. Il s'agit d'un amendement proposé par le Bloc, BQ-2.

Monsieur Laframboise.

• (1705)

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous avez compris. Il s'agit d'enlever à l'article 25 du projet de loi, qui modifie le paragraphe 85.1(1), les mots : « peut examiner » et de les remplacer par le mot : « examine ». Plutôt que de lire : « L'Office ou son délégué peut examiner », nous lirions :

85.1(1) L'Office ou son délégué examine toute plainte déposée en vertu de la présente partie [...]

[Traduction]

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

Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: J'appuie l'amendement, monsieur le président. Je pense que c'est dans le but de rendre la formulation plus claire et plus forte...

M. Mario Laframboise: Oui, c'est dans le but de donner une obligation.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, lorsque j'ai examiné la chose au début, je croyais que c'était une demande raisonnable, jusqu'à ce que j'entende les commentaires du ministère sur le processus même et sur la façon dont on traite les plaintes. Je crois qu'il pourrait être utile au comité que le ministère parle de cet article, de la manière dont les plaintes de niveau 1 et 2 sont traitées, du fonctionnement de ce système et de la façon dont nous pouvons simplifier le processus ici.

Le président: Je vous en prie.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Nous préférons une formulation qui permette à l'office de conserver une certaine souplesse, ce qui est très important. Nous avons beaucoup utilisé le mot « efficacité » et nous y revenons encore une fois dans ce cas particulier.

Il serait intéressant de réfléchir aux incidences qu'aurait une obligation.

[Français]

comme c'est proposé.

[Traduction]

C'est l'extrémité inférieure du spectre des possibilités. À l'heure actuelle, l'office peut rejeter un certain nombre de plaintes assez rapidement sans avoir à effectuer un examen en vue de les régler. Certaines plaintes sont purement frivoles ou vexatoires et peuvent

être rejetées très rapidement. Selon l'article proposé, elles devraient faire l'objet d'un examen exhaustif.

D'autres plaintes sont rejetées. Environ 20 p. 100 des 1 300 plaintes reçues sont généralement réglées très rapidement en faveur du transporteur, sans qu'on fasse une analyse très poussée. Dans ce cas, l'office connaît très bien les tarifs et les conditions du transporteur et peut voir très rapidement que la plainte sera réglée en faveur du transporteur. Encore une fois, ces plaintes sont rejetées sans qu'on procède à un examen poussé afin de les régler.

De même, si nous regardons les plaintes de niveau 1 et de niveau 2, les représentants de l'office ont expliqué, je crois, lorsqu'ils ont comparu ici que l'office servait essentiellement de bureau de poste pour ce qui est des plaintes de niveau 1. Il ne les examine pas et n'essaie pas de les régler. Il ne fait qu'envoyer la plainte au transporteur, si le plaignant ne l'a pas fait lui-même.

Dans sa fonction de bureau de poste, l'office constate que 70 p. 100 des plaintes de niveau 1 sont réglées par le transporteur. Elles ne sont donc jamais examinées, et seulement 30 p. 100 des plaintes de niveau 1 font l'objet d'une vérification plus approfondie. Cela signifie que l'office peut porter son attention sur les cas qui nécessitent davantage une analyse et une diligence raisonnable.

À une extrémité, il y a donc ces plaintes qui n'exigent pas une analyse ou un examen approfondi. À l'autre extrémité, l'office reçoit des plaintes qui sont considérées très graves. Ces plaintes portent sur des aspects comme un manque de discipline qui pourrait compromettre la sécurité dans un aéronef. Elles ont trait notamment à des tarifs non raisonnables, à l'interruption d'un service, à des obstacles indus pour les personnes handicapées.

Ce sont des plaintes que l'office prend très au sérieux, et il peut choisir de les soumettre immédiatement au processus d'examen officiel plutôt qu'au processus d'examen informel. Encore une fois, si nous disons que l'office doit examiner toute plainte en vue de la régler, on ralentira le traitement des plaintes graves qui sont déposées et que l'office souhaite examiner très rapidement.

Le troisième aspect qui nous préoccupe, si on exige l'examen de toutes les plaintes, ce sont les transporteurs qui font faillite et qui cessent leurs activités. Encore une fois, si un examen est exigé, l'office pourrait être obligé de continuer d'évaluer ces plaintes, même si le transporteur n'existe plus. À l'heure actuelle, ces plaintes sont abandonnées.

À notre avis, tous ces facteurs justifient pleinement que l'on garde le mot « peut », pour que l'office conserve une certaine souplesse et puisse utiliser ses ressources le plus avantageusement possible pour exercer une diligence raisonnable, au lieu d'affecter ses ressources limitées à l'évaluation des plaintes qui ne méritent peut-être pas un examen informel.

• (1710)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Il y a une difficulté parce que dans la formulation actuelle, on dit que « L'Office ou son délégué peut examiner toute plainte [...] » Cela voudrait donc dire qu'il peut décider de ne pas l'examiner? Que vous répondiez au plaignant que sa plainte est frivole, je peux le comprendre, mais quant à moi, vous devez l'examiner. Il n'y a pas de problème à ce que vous décidiez que des plaintes sont frivoles, mais ce que je ne peux pas concevoir, c'est qu'il y ait des plaintes que vous ne considérez pas du tout. Je ne peux pas comprendre cela.

Quand je vous demande d'examiner une plainte, je ne vous demande pas de la régler, de faire une enquête ni d'agir comme médiateur. Si vous recevez une plainte et que vous dites à la personne que sa plainte est frivole, parfait. Il y en a sûrement des plaintes frivoles. Mais si on me dit qu'il y a des dossiers que vous n'examinez pas du tout, alors c'est un problème.

Si votre texte dit que : « l'Office peut examiner », cela veut dire qu'il y a des plaintes que vous n'examinez pas du tout. Si c'est le cas, je veux savoir lesquelles. Sinon, examinez-les, et vous pourrez éventuellement répondre qu'elles sont frivoles; c'est votre privilège, c'est votre travail. Au cours du processus, si la personne n'est pas satisfaite, elle peut toujours faire appel, mais quand vous dites « peut examiner », cela veut dire qu'il y en aurait que vous n'examineriez pas du tout. Je ne suis pas d'accord.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je pense qu'il est utile de considérer aussi le paragraphe 85.1(3) proposé dans le projet de loi, qui indique :

85.1(3) Si l'affaire n'est pas réglée à la satisfaction du plaignant dans le cadre du présent article, celui-ci peut demander à l'Office d'examiner la plainte conformément aux dispositions de la présente partie [...]

Ainsi, il existe déjà une disposition, si le plaignant juge qu'un examen plus approfondi est nécessaire, lui permettant de poursuivre ses démarches auprès de l'office. Cela existe déjà, et c'est en équilibre avec la première disposition. C'est peu, mais ce paragraphe permet de maintenir la plainte.

M. Mario Laframboise: Plutôt que de dire « peut examiner » ou « examine », je vous suggérerais d'écrire « est saisi de toute plainte ». Quand on dépose une plainte chez vous, quelqu'un répond. Sinon, cela signifie qu'il y a des plaintes auxquelles vous ne répondez pas. Quand vous recevez une plainte, qu'en faites-vous? En jetez-vous certaines à la poubelle parce que vous n'aimez pas les personnes qui les ont déposées?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Quand j'étais devant le comité plus tôt, M. Julian a soulevé la question de la satisfaction des plaignants envers le processus de l'office. Il est important de savoir que le niveau de satisfaction approche les 100 p. 100. Quatre-vingt-dix-sept pour cent des plaignants sont satisfaits du processus et du résultat pour les plaintes de niveau 1. Pour nous, cela signifie que l'office utilise sa discrétion de façon appropriée et que les dispositions actuelles de la loi sont une garantie adéquate que le processus est efficace et juste.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: En fait, ce sont les deux points que je voulais faire valoir également, monsieur le président.

Je me demande ce que dirait le ministère si on amendait le paragraphe (3) proposé pour forcer l'office à examiner la plainte. Si on enlevait le mot « peut » à ce paragraphe — de sorte que si le plaignant demande que la plainte soit examinée conformément à cette disposition, le ministère serait alors forcé de le faire — serait-ce

préférable? Nous aurions alors un système à deux volets, et les 70 p. 100 ne tomberaient pas dans cette catégorie, alors si quelqu'un n'est pas satisfait, le ministère serait obligé de traiter l'affaire conformément à cette disposition.

Serait-ce satisfaisant? Je me demande si M. Laframboise accepterait ce compromis.

• (1715)

Mme Brigita Gravitis-Beck: Excusez-moi, je n'ai pas entendu les commentaires que vous avez faits.

M. Brian Jean: Pouvons-nous relire cela?

Le président: Ce qu'il propose, c'est qu'on écrive au paragraphe (3), qui porte sur une affaire non réglée, que le plaignant « demande » à l'office, au lieu de « peut demander ».

Est-ce bien cela, monsieur Jean?

M. Brian Jean: Le plaignant « peut demander », mais l'office aurait l'obligation d'examiner la plainte.

M. Peter Julian: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: J'aimerais déposer un sous-amendement parce que je comprends très bien la préoccupation de M. Laframboise. J'aimerais ajouter le mot « peut » après « et ». Cela se lirait donc ainsi :

85.1(1) L'Office ou son délégué examine toute plainte déposée en vertu de la présente partie et peut tenter de régler l'affaire; il [...]

C'est l'examen qui serait obligatoire, et non la résolution de la plainte. Il est vrai que le paragraphe 85.1(3) comporte déjà une suite possible.

Je suis tout à fait d'accord avec M. Laframboise qu'il faut un mécanisme qui oblige à se saisir de toute plainte et à y donner suite. C'est très important, et l'amendement du Bloc le fait. Dans le projet de loi, « peut » s'applique à « examiner » et à « tenter ». On pourrait n'appliquer le « peut » qu'au deuxième verbe, qui est « tenter ». Cela donnerait donc « peut tenter de régler l'affaire ».

[Traduction]

Le président: Madame Gravitis-Beck.

[Français]

Mme Brigita Gravitis-Beck: Il est possible que je n'aie pas bien expliqué le processus actuel.

Il y a deux niveaux de plaintes. Quand elles arrivent à l'office, les plaintes qui sont considérées de niveau 1 ne font l'objet d'aucune analyse. Ça se passe vraiment comme dans un bureau de poste: on en prend connaissance et on les envoie aux compagnies aériennes afin que celles-ci les vérifient et essayent de les résoudre. C'est la première étape.

Par la suite, l'office reçoit le résultat de ce processus qui, dans la plupart des cas, est positif. Seulement 30 p. 100 des plaintes se rendent au niveau 2. Ce n'est qu'à cette étape que l'office fait une analyse plus approfondie et s'efforce de comprendre et de résoudre la situation. Si on obligeait l'office à soumettre toutes les plaintes de premier niveau — et on parle ici de presque 600 plaintes — à ce genre d'analyse, le fardeau serait de taille.

Quoi qu'il en soit, je tiens à préciser qu'on prend connaissance de chaque nouvelle plainte.

M. Mario Laframboise: De toute façon, vous examinez la plainte, et en ce sens, ce que propose M. Julian est plutôt logique. Il suggère d'ajouter les mots « et peut tenter de régler l'affaire ».

À la première étape, vous tentez de régler l'affaire en adressant la plainte directement aux compagnies aériennes. Ce que je veux à tout prix éviter, c'est qu'en vertu du texte, vous n'ayez pas à traiter certaines plaintes. Selon votre libellé actuel, vous pourriez en effet décider que certaines plaintes ne vous intéressent pas. C'est ce que dit le texte; comprenez-vous?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Non.

M. Peter Julian: C'est ce qu'il dit, en effet.

M. Mario Laframboise: La façon dont vous fonctionnez à l'office me convient, mais les mots « peut examiner » impliquent que vous pourriez ne pas examiner certaines plaintes. Je ne veux pas que ce soit le cas. Il faudrait que les termes reflètent vraiment ce que vous faites, ce qui n'est pas le cas des termes actuels.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Oui, oui.

M. Alain Langlois: L'office est un tribunal administratif. Par conséquent, peu importe la terminologie utilisée dans la loi, l'office ne peut pas, à sa discrétion, décider de ne pas traiter une plainte. Dans la Loi sur les transports, il n'est pas indiqué dans chacune des dispositions qui traite des pouvoirs de l'office que celui-ci doit examiner les plaintes. C'est un tribunal, ce qui implique que lorsqu'il reçoit une plainte, il a l'obligation judiciaire d'en prendre connaissance et d'agir.

Ce que vous dites est vrai, mais si vous craignez qu'à l'office on ne traite pas certaines plaintes pour une raison quelconque, je peux vous dire que ça ne peut pas arriver. C'est une crainte qui, selon moi, ne vaut pas la peine qu'on s'y arrête. En tant que tribunal administratif, l'office a l'obligation de prendre connaissance de toute plainte déposée et de prendre des mesures à cet égard.

• (1720)

M. Mario Laframboise: C'est pour cette raison qu'on devrait utiliser les mots « doit examiner » et « peut tenter ».

Je ne voulais pas changer le mot « peut » par le mot « doit »; je voulais vous laisser une certaine marge de manoeuvre.

M. Alain Langlois: On dit la même chose.

[Traduction]

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: D'après les explications de Mme Gravitis-Beck, on peut conclure que la façon dont vous procédez correspond exactement à l'amendement que l'on présente et auquel M. Julian propose un sous-amendement.

La plainte fait l'objet d'un certain examen avant d'être acheminée vers une deuxième étape. Elle peut être étudiée plus en profondeur ou simplement faire l'objet d'un accusé de réception. Il reste qu'on

veut s'assurer que chaque plainte est à tout le moins examinée. C'est tout ce que dit le texte.

Quand on a rédigé l'amendement, j'ai été tenté de dire qu'on devrait utiliser les mots « doit examiner ». En fin de compte, on s'est limités au mot « examine ».

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty.

Si on suit l'ordre, c'est M. McGuinty.

M. David McGuinty: Merci.

Madame Gravitis-Beck, il y a 1 300 plaintes.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Oui, 1 300 plaintes par année.

M. David McGuinty: Et on accuse réception de chacune de ces plaintes.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je crois que oui.

M. David McGuinty: Y a-t-il des cas où cela ne se fait pas?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Que je sache, non.

M. David McGuinty: Si un courriel arrive et que...

Mme Brigita Gravitis-Beck: Chaque plainte est traitée.

M. David McGuinty: On s'occupe de chaque plainte.

M. Alain Langlois: Je dirais que la plupart des plaintes sont présentées par courriel.

M. David McGuinty: Bien. La plainte est transmise soit à une compagnie aérienne, soit à un autre...

Mme Brigita Gravitis-Beck: Et la compagnie aérienne la renvoie. Ce n'est pas comme si on la transmettait à la compagnie aérienne et qu'on ne se souciait pas de la suite des choses. C'est un système en boucle, et le résultat du processus est communiqué à l'office pour qu'on sache s'il a été efficace ou non.

M. David McGuinty: Il y a donc eu 1 300 plaintes touchant le transport aérien l'an dernier...

Mme Brigita Gravitis-Beck: C'est exact, en 2005.

M. David McGuinty: ... au total.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Oui.

M. David McGuinty: Et chaque plainte est traitée. Alors, lorsque M. Laframboise s'inquiète qu'un résident ou un citoyen canadien qui porte plainte obtienne ou non une réponse, dans le cas d'une plainte de niveau 1, est-ce que cette préoccupation est injustifiée? Quel type de réponse vais-je obtenir si j'envoie un courriel disant « Air Canada a encore perdu mes bagages » ou « Je n'ai pas pu m'adresser à l'agent à Mumbai qui assurait le suivi de mes bagages ou je n'ai pas pu le comprendre »? Quel type de réponse vais-je obtenir?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Si le plaignant ne s'est pas déjà adressé au transporteur, l'office enverra la plainte au transporteur en vue d'un règlement et informera le plaignant qu'il s'agit de la première étape, que c'est ce qui a été fait. On travaille ensuite avec le transporteur pour faire en sorte qu'une période de temps raisonnable est donnée pour régler l'affaire. Dans de nombreux cas, l'affaire est réglée à ce niveau. Soixante-dix pour cent des plaintes de niveau 1 sont réglées à ce moment-là; elles ne parviennent pas au niveau 2. Toutefois, 30 p. 100 des plaintes parviennent au niveau 2. Soit qu'elles ne sont pas réglées, soit qu'elles ne sont pas réglées à la satisfaction du plaignant, et l'office procède alors à une évaluation plus approfondie.

M. David McGuinty: D'accord.

Pour revenir à la préoccupation de M. Laframboise, dans sa forme actuelle, le projet de loi C-11 obligerait l'office — peu importe qui le dirige, qui est son président ou son premier dirigeant, quel que soit son budget — de mener ses activités de cette façon. À l'avenir, dans trois ou cinq ans, est-ce que quelqu'un pourrait dire « C'est assez. Nous ne traiterons plus les plaintes de niveau 1 de la même façon que nous l'avons fait au cours des cinq dernières années »?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Non, je crois qu'on oblige l'office à examiner les plaintes et à essayer de les régler et l'office peut, si nécessaire, passer aux étapes suivantes. Alors, ces obligations seront là.

M. David McGuinty: Eh bien, je crois savoir lire et on dit que l'office « peut examiner ».

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je crois qu'on vient de proposer la formulation suivante, en anglais : « on the Agency's behalf, shall review and may attempt to resolve ».

• (1725)

[Français]

En français, on dirait : « L'Office ou son délégué examine toute plainte déposée en vertu de la présente partie et peut tenter de régler [...] ».

[Traduction]

Selon moi, il s'agit peut-être d'une clarification. C'est effectivement ce que nous voulions.

M. David McGuinty: C'est le long terme qui me préoccupe. À quel moment cette loi sera-t-elle réexaminée par notre comité, un comité subséquent ou la Chambre? J'oublie ce que sont les échéanciers, mais ce qui m'inquiète, dans cinq ans, si le budget est différent, si la direction n'est plus la même, si le gouvernement est différent...

M. Brian Jean: Vous êtes d'accord avec nous.

M. David McGuinty: Merci, Brian.

Le président: Je dirais alors que je sais qu'il y avait peut-être quelque...

M. Peter Julian: Ce n'est qu'une question d'intensité.

M. Brian Jean: Nous sommes d'accord. Nous avons réussi à vous convaincre que le tableau sera loin d'être sombre, monsieur Julian.

M. Peter Julian: Dans ce cas, retournons à l'article 17.

M. Brian Jean: Avons-nous une heure de plus?

Le président: Nous reviendrons à l'article 17 à notre prochaine réunion.

Je sais que M. Julian a proposé un amendement et que M. McGuinty a une brève question qu'il souhaite aborder à la fin de la

présente réunion. Ce que j'aimerais, c'est que M. Julian, avec l'approbation de M. Laframboise, et je crois qu'il sera d'accord, revienne à la prochaine réunion avec cet amendement et nous le mettrons aux voix.

M. Peter Julian: Non, je le propose maintenant, monsieur le président, pour que nous puissions voter seulement sur le sous-amendement et voter sur l'amendement.

Le président: D'accord. J'essaie simplement d'utiliser la terminologie que nous avons.

[Français]

M. Peter Julian: C'est le mot « peut ».

[Traduction]

Le président: D'accord. Je vais donc demander à mon bon ami qui se trouve à côté de moi de lire l'amendement ou peut-être, monsieur Julian, aimeriez-vous lire l'amendement pour le compte rendu.

[Français]

M. Peter Julian: Il s'agit d'ajouter le mot « peut » avant le mot « tenter ».

[Traduction]

M. Ed Fast: Mais il y en a deux.

[Français]

M. Peter Julian: Non. Il s'agit simplement du mot « peut ».

[Traduction]

M. Ed Fast: « Peut ».

[Français]

M. Peter Julian: Il faut le placer avant le mot « tenter ».

[Traduction]

Avant « tenter ».

M. Ed Fast: Très bien.

[Français]

M. Mario Laframboise: En anglais, on dit « may ».

[Traduction]

Le président: D'accord. Je vois qu'il n'y a pas d'autre discussion — et je n'ai pas entendu autre chose dans mon écouteur — alors je vais demander si l'amendement modifié est adopté.

(Le sous-amendement est adopté.)

(L'amendement est adopté.)

Le président: M. McGuinty m'a parlé au début de la réunion et j'ai dit que je réserverais quelques minutes à la fin pour discuter des réunions à venir.

Monsieur McGuinty, très brièvement.

M. David McGuinty: C'est au sujet de la réunion de demain soir, monsieur le président, et je me demandais si le comité accepterait de la reporter à la semaine prochaine.

Le président: Des commentaires?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Tout d'abord, je dois mentionner que M. McGuinty a demandé cette réunion, concernant l'infrastructure, je crois.

M. Peter Julian: C'était la semaine dernière.

M. Brian Jean: J'espérais que puisque M. Julian, M. McGuinty et M. Scott ne seraient pas ici, nous pourrions traiter les articles que nous venons de reporter à la prochaine réunion.

Le président: Bel essai. Merci.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Nous n'aurions donc pas de réunion demain. Je crois que c'est juste, puisque M. McGuinty avait en fait demandé la réunion mercredi dernier...

Le président: Et les choses ont changé.

M. Peter Julian: ... et ce n'est pas juste, étant donné le congrès du Parti libéral, de reporter cette réunion ce mercredi.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, est-ce que les deux réunions portant sur les infrastructures vont quand même avoir lieu? Sinon, je veux qu'elles soient tenues demain.

Vous n'avez pas l'air certain.

[Traduction]

M. Brian Jean: C'est ce que veut le comité, et je dirais que le contribuable canadien croit qu'il est très important que nous ayons ces réunions. Je dirais donc que nous les aurons, si c'est le comité qui décide.

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui.

[Traduction]

Le président: D'accord. On ne peut être plus clair.

Monsieur Julian, un dernier mot.

M. Peter Julian: Alors, la semaine prochaine et la semaine suivante.

Le président: 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.