



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 029 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 5 décembre 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 5 décembre 2006

• (1550)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Merci et bonjour. Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, qui tient aujourd'hui sa 29<sup>e</sup> séance. Conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 21 septembre 2006, le comité reprend l'étude 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.

Point n'est besoin, je crois, de présenter nos invités, dont on commence à bien connaître les visages. Lors de notre dernière séance, nous nous sommes quittés à l'article 25. Nous venions d'adopter un amendement soumis par M. Julian. Nous traitons maintenant de l'amendement BQ-3. Il est à la page 19. À titre d'indication, la référence devrait être 2459027.

Sur ce, je passe la parole à M. Laframboise.

(Article 25)

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Évidemment, vous aurez compris que le but de l'amendement est d'ajouter, après le paragraphe 85.1(5) proposé, les paragraphes 6 et 7 qui se liraient ainsi :

(6) Au moins une fois par semestre, l'Office présente au gouverneur en conseil, par l'intermédiaire du ministre, un rapport énonçant le nombre et la nature des plaintes déposées en vertu de la présente partie, notamment les noms des licenciés visés par celles-ci, la façon dont il en a été traité et les problèmes systémiques qui se sont manifestés; l'Office inclut le rapport dans son rapport annuel.

(7) Le ministre fait déposer le rapport devant chaque chambre du Parlement dans les cinq premiers jours de séance de celle-ci suivant sa réception ou, si elle ne siège pas, dans les trente premiers jours de séance ultérieurs.

Finalement, nous voulons que les plaintes déposées contre les compagnies aériennes soient traitées dans un rapport indépendant. De plus, on juge utile qu'un rapport préliminaire soit rédigé une fois par semestre et qu'il soit inclus dans le rapport annuel, qui sera ensuite déposé à la Chambre au plus tard dans les 30 prochains jours de séance.

[Traduction]

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

Y a-t-il des commentaires? Le ministère a-t-il des commentaires au sujet de l'amendement?

Allez-y.

**Mme Brigita Gravitis-Beck (directrice générale, Politique aérienne, ministère des Transports):** Le ministère était disposé à déposer une motion de compromis sur cet article en particulier, en ce qui concerne la motion déposée par le Bloc.

[Français]

Nous avons jugé que l'enjeu soulevé par M. Laframboise concerne la transparence des renseignements au sujet des plaintes. Notre proposition vise à clarifier cette question, au sujet de laquelle nous avons tenté de donner un niveau de certitude.

Pouvons-nous distribuer l'énoncé du compromis que nous avons suggéré?

[Traduction]

**Le président:** Allez-y, monsieur Julian.

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD):** Monsieur le président, ne serait-il pas plus approprié...? Aucun député ne propose l'amendement...

**Le président:** Je regardais M. Jean, qui m'a fait signe de la main. Je voulais juste m'assurer que l'on fasse circuler le document, avant que M. Jean n'en parle. J'aurais dû lui demander d'abord. Je vous prie de m'en excuser.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** J'ai bien les documents, monsieur Julian, si cela peut vous consoler. Avec toutes mes interventions, monsieur Julian, c'est simplement que j'ai l'impression de trop parler et que je m'efforce de ne pas parler déraisonnablement longtemps.

**M. Peter Julian:** Cela augure bien pour aujourd'hui.

[Français]

**M. Brian Jean:** Exactement.

[Traduction]

**Le président:** Pour votre information, nous traitons de l'article 25, le second amendement du Bloc, BQ-3, à la page 19 dans votre projet de loi.

Chacun en a-t-il un exemplaire?

Monsieur Jean, si vous voulez bien présenter vos commentaires.

**M. Brian Jean:** Tout d'abord, monsieur le président, il me semble que le ministère a élaboré ce compromis parce qu'il semble raisonnable, vu les préoccupations du Bloc.

N'empêche que le ministère et, pour être franc, le gouvernement, estiment qu'il est approprié de réunir tous les éléments dans un même rapport, présenté annuellement.

Vous constaterez que le libellé reflète celui du Bloc. En fait, selon moi, si vous lisez les trois ensemble — l'amendement libéral, l'amendement du Bloc et celui-ci — vous constaterez que celui-ci est un compromis, qui utilise plus ou moins l'argent du contribuable de façon avantageuse, avec un rapport annuel.

Pour résumer, il s'agit d'un compromis avec le Bloc et d'une occasion d'aborder certains des problèmes que le ministère estime délaissés, dont l'augmentation substantielle des coûts à laquelle il faudrait faire face si tous les éléments de rapports étaient traités séparément. Cela obéit donc à un souci du contribuable.

Je voudrais signaler au passage, monsieur le président, que les indicateurs de rendement ne sont pas liés aux plaintes concernant le transport aérien. Si vous regardez ce que le Bloc propose et ce que le gouvernement a proposé, cela semble un compromis raisonnable, qui traite, franchement, de tous les problèmes soulevés par le Bloc et les libéraux.

• (1555)

**Le président:** Monsieur Laframboise, il s'agit tout d'abord de votre amendement.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Si je comprends bien le secrétaire parlementaire, vous trouvez que le fait de déposer un rapport semestriel représente trop de travail et coûte trop cher. On peut donc se rallier.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean

**M. Brian Jean:** Ce n'est pas seulement cela, mais nous estimons également qu'un rapport a déjà été lu et que les gens ne sont pas obligés de chercher un autre rapport et ils s'attendent à ce que ce soit dans le premier rapport. Donc, si ce rapport est présenté chaque année, ils s'attendent à ce que l'on puisse tout retrouver dans ce rapport.

Non seulement cela répondrait aux préoccupations des contribuables, mais il ne serait pas possible de cacher ce que vous êtes intéressé à obtenir, c'est-à-dire les faits. Ces derniers seraient inclus dans le rapport qui est présenté chaque année et les gens s'attendraient à les y retrouver plutôt que de les trouver dans un autre rapport, et ils ne seraient pas cachés.

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

On me dit qu'étant donné que cela représente des changements considérables, ce que M. Jean propose ne serait pas considéré comme un amendement à un amendement. Il faudra que M. Laframboise retire son amendement pour accepter celui-ci ou qu'il le mette aux voix et que ce qui est proposé par M. Jean soit alors présenté comme un amendement distinct.

Je demanderais donc à M. Laframboise...

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Ça va, je peux le retirer.

(L'amendement est retiré.)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur McGuinty, voulez-vous que nous disposions de votre motion en même temps, pour voir si cela pourra être inclus? Est-ce que cela vous convient? Êtes-vous à l'aise avec cela?

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Je suis certainement d'accord avec cela. Certainement.

**Le président:** Nous allons donc retirer votre amendement, ou est-ce que vous voulez en parler d'abord?

**M. David McGuinty:** J'aimerais parler de mon amendement, s'il vous plaît.

**Le président:** Oui, absolument. Si le comité le veut bien — car ce nouvel amendement inclura à la fois celui du Bloc et celui des libéraux — j'aimerais que M. McGuinty fasse ses observations aux fins du compte rendu; ensuite s'il est convaincu que le nouvel amendement est la bonne chose à faire, alors c'est peut-être ce que nous ferons.

Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Monsieur le président, la principale différence ici, c'est que ce que je propose c'est de mettre en place des indicateurs de rendement des lignes aériennes qui permettent de faire un suivi un peu comme ce qui est prévu aux termes de la FAA à Washington qui permet de faire un suivi et de divulguer l'information aux Américains.

Cela ajoute davantage de précision à cette partie du projet de loi pour ce qui est de l'information que les Canadiens recevront soit dans le rapport annuel, soit dans le rapport bisannuel qui était envisagé initialement, notamment le pourcentage des vols qui arrivent à temps, la quantité de bagages perdus, et le nombre de billets survendus au cours de l'année précédente plus, évidemment, toute tendance systémique qui a été observée à ces égards. Je constate que le gouvernement a respecté cette intention dans le libellé qu'il propose ici. C'est du moins ce que le ministère a présenté. Je suppose qu'il a l'accord et l'appui du gouvernement. Il est également question des tendances systémiques.

Je crois que cela serait important pour les Canadiens. Il semble qu'il s'agisse là des principaux indicateurs qu'ils cherchent. Je pense que nous avons entendu certains des témoins nous le dire.

Je crois que cela pourrait également aider à dissiper les préoccupations de certains témoins que nous avons entendus en ce qui a trait à l'idée de transférer le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien à l'Office des transports, et je pense que cela améliorerait la transparence et donnerait aux consommateurs canadiens un point de comparaison.

Je pense que c'est quelque chose que les lignes aériennes qui se font concurrence aimeraient voir. Il n'y a rien comme la transparence dans ce domaine pour aider une compagnie aérienne à déterminer si elle mène bien ses affaires dans un environnement très concurrentiel.

C'était là l'idée, monsieur le président.

**Le président:** Quelqu'un voudrait-il faire des observations?

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Monsieur le président, j'ai l'impression que le seul paragraphe proposé qui fait l'objet d'un litige ici est l'alinéa c) de l'amendement de M. McGuinty.

Est-ce exact, monsieur McGuinty?

**M. David McGuinty:** Il vous faudrait poser la question au greffier.

•(1600)

**M. Ed Fast:** Essentiellement, l'alinéa c) qui est proposé est celui qui pose un problème ici. Il met l'accent sur les indicateurs de rendement. Ce que je crains, c'est qu'il aille trop loin en disant aux lignes aériennes comment elles doivent mener leurs affaires. C'est une chose de dire que nous allons mettre en place un système pour recevoir les plaintes. C'est une chose de dire que nous allons prendre note de ces plaintes et de la façon dont elles sont résolues. Cependant, étant donné qu'on utilise l'expression « indicateurs de rendement », cet alinéa en particulier impose essentiellement au gouvernement l'obligation d'établir des normes qui sont habituellement établies par l'industrie. La dernière chose que nous voulons faire, c'est de tenter de dicter à une entreprise privée comment elle doit faire son travail. À mon avis, nous ne sommes pas sur la bonne voie en tentant d'établir des indicateurs de rendement, à moins que ces derniers soient très généraux.

Je voudrais également souligner que l'objectif du projet de loi en général était de simplifier les choses, de façon à ce que le public puisse avoir accès à cette information sans être dépassé. En fait, un certain nombre d'amendements qui ont été proposés ajoutent plutôt de la complexité au projet de loi alors que cela n'est pas nécessaire.

J'encourage M. McGuinty à accepter le compromis que nous avons proposé. Je crois que ce que nous proposons est raisonnable. Cela répond à ses préoccupations sans toutefois tenter de dicter à une entreprise comment elle devrait être administrée. Je suis certain que les lignes aériennes ne sont pas très contentes que nous tentions que nous immiscer dans leurs affaires et de prendre pour elles ce genre de décisions opérationnelles. En fin de compte, ce qui détermine la façon dont elles gèrent leurs affaires, c'est le profit. Je présume qu'en général, s'il n'y a pas de service, s'il n'y a pas de qualité, les gens n'utiliseront pas leur ligne aérienne ou ne l'utiliseront pas aussi fréquemment.

**Le président:** Je suis certainement prêt à ce que l'on poursuive le débat, mais je voudrais tout simplement informer les membres du comité de l'ordre dans lequel ces amendements seront mis aux voix. L'amendement du gouvernement serait le prochain, et s'il a l'appui du comité, cela rendrait l'amendement des libéraux, tout simplement étant donné l'ordre dans lequel les amendements sont présentés... Les changements qui sont apportés au premier amendement par le gouvernement seraient touchés par le second des libéraux, de sorte qu'en adoptant l'amendement du gouvernement, celui des libéraux ne serait plus nécessaire. Je veux tout simplement que les membres du comité le sachent.

M. Jean, suivi de M. Julian.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je voulais tout simplement mentionner qu'étant donné la nature de ces dépenses, effectivement, je dirais que cela va bien au-delà de ce qui est disponible. Cela pourrait en fait être irrecevable. Je pense que nous devons aborder cette question.

Je voudrais répondre à ce qu'a dit M. McGuinty en lui disant qu'aux États-Unis il y a un genre de reddition de comptes. Je crois comprendre cependant que cela coûte des millions de dollars. En fait, cela coûte plus de 20 millions de dollars par an. Nous avons un millier de détenteurs de licences au Canada, alors je dirais que les économies d'approvisionnement ne seraient pas tellement profitables même s'ils ont là-bas un plus grand nombre de transporteurs.

Il y a une autre chose que je n'aimerais pas voir, et je suis certain que M. Julian est du même avis étant donné ce qu'il a dit précédemment. Lorsque les lignes aériennes présentent un rapport sur les données relatives à la ponctualité et ce genre de données qui

sont en dehors du marché, je me demande si cela ne compromet pas leur sécurité. S'il y a autant de pression pour qu'elles soient à temps, si elles sont pressées lorsqu'elles doivent s'assurer que tout est fait comme il se doit, selon les règles, cela m'inquiète, car je prends assez souvent l'avion, je fais environ 6 000 kilomètres par semaine. Je suis fort préoccupé par la sécurité de tout cela, comme M. Julian pourra l'être également, je pense.

Je n'aimerais pas beaucoup que l'on fasse un compromis en ce qui concerne la sécurité tout simplement pour s'assurer de préserver des emplois ou de s'assurer que la ligne aérienne donne une bonne impression dans le rapport annuel qui est préparé par Transports Canada. Je crois que c'est là une préoccupation. C'est un processus inverse par rapport à ce que M. Fast disait, mais je pense que cela est pertinent. En fait, étant donné les dépenses supplémentaires, je pense que cela pourrait même aller au-delà de la capacité de notre comité de proposer une motion comme celle que M. McGuinty a proposée.

**Le président:** Monsieur Julian.

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

Je remercie M. Jean de ce qu'il a dit, sauf que l'un n'exclut pas l'autre: il n'y a pas à choisir entre la communication d'information aux consommateurs et la sécurité. Deux choses manquent dans la proposition du gouvernement. La première concerne la question soulevée par M. Laframboise, qui est tout à fait légitime. Il s'agit de faire déposer le rapport à la Chambre des communes par le ministre. C'est un élément important qui manque dans le compromis proposé par le gouvernement.

Deuxièmement, au sujet de l'amendement de M. McGuinty, au sujet des indicateurs de rendement de chaque licencié, la ponctualité des arrivées exprimée en pourcentage, le nombre de bagages perdus et le nombre de vols survenus, il s'agit là d'éléments importants de la protection du consommateur. Il faut que les gens sachent. Dans une économie comme la nôtre, plus il y a d'information disponible — pas de la pub ou du baratin, mais des faits — plus le consommateur peut faire un choix éclairé.

On compile déjà ces renseignements pour les gros transporteurs. Il n'y a rien de mal à faire connaître cette information car elle permet au consommateur de faire son choix en connaissance de cause.

J'ai donc des réserves à propos de l'amendement du gouvernement en raison des deux éléments qui manquent. Je laisserai le soin à M. McGuinty et M. Laframboise de dire s'ils les trouvent importants. Pour ma part, ils devraient être incorporés à la motion du gouvernement de manière à aboutir à un compromis qui inclut tous les éléments qui ont été annoncés.

•(1605)

**Le président:** Monsieur Langlois.

**M. Alain Langlois (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports):** Une précision: la proposition du gouvernement devra être déposée à la Chambre. Il est question ici du rapport annuel de l'Office. En vertu du paragraphe 42(3) de l'actuelle loi sur l'OTC, le rapport annuel doit être déposé par le ministre à la Chambre chaque année. La proposition du gouvernement n'y change rien.

**M. Peter Julian:** Quand?

**M. Alain Langlois:** Chaque année.

**M. Peter Julian:** Quand, chaque année?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Dans les 30 premiers jours de séance de la Chambre après que le ministre l'a reçu, auprès des deux Chambres du Parlement.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** C'est écrit dans un autre article, mais pas dans celui-ci.

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** C'est écrit à l'article 42 qui se trouve déjà dans la loi.

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** C'est implicite.

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Il n'y a pas d'ambiguïté.

**M. Mario Laframboise:** Et si on demandait un deuxième rapport? Ce que nous demandions, c'était un deuxième rapport.

[Traduction]

**Le président:** Dans ce cas, je vais demander aux députés s'ils sont prêts à se prononcer sur la proposition gouvernementale...

Monsieur McGuinty, si on suit l'ordre du texte de loi, l'amendement ministériel précède celui des libéraux. Si l'amendement du ministère est adopté, votre motion n'est pas inadmissible, mais elle...

Oui, monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Le comité peut amender la motion ministérielle en y ajoutant des éléments de l'amendement de M. McGuinty.

**Le président:** Au moyen d'un sous-amendement, tout à fait. J'ai demandé à M. McGuinty d'intervenir parce que la motion ministérielle portait en fait sur celles de M. Laframboise et de M. McGuinty.

M. Jean, puis M. McGuinty.

**M. Brian Jean:** Peut-être pourrait-on d'abord statuer sur la motion du gouvernement avant de passer à celle de M. McGuinty, au cas où il y aurait des amendements.

**Le président:** Si nous voulons modifier l'amendement du gouvernement, il faudra le faire globalement.

**M. Brian Jean:** Il faudra que ce soit un amendement favorable.

**Le président:** Je ne sais pas si cela existe vraiment, un amendement favorable. N'importe qui peut proposer un amendement à un amendement. C'est au comité de décider ou non de l'accepter.

Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

Je remercie M. Julian d'avoir évoqué le dispositif proposé par M. Laframboise. Ce n'est pas à cela que je me référais, mais je vais profiter de l'occasion pour dire que cela me préoccupe effectivement.

Peut-être le gouvernement pourrait-il nous dire pourquoi le projet de loi C-11, sous sa forme actuelle, parle de remettre le rapport au ministre, qui le fait déposer devant chaque chambre du Parlement, alors que cette proposition ne figure pas dans la version de compromis. Est-ce uniquement une question de libellé... ?

**M. Alain Langlois:** Le compromis actuel porte sur le rapport annuel de l'Office. Le dépôt du rapport annuel est déjà prévu dans un autre article de la loi, l'article 42.

L'obligation de déposer le rapport annuel devant chaque chambre du Parlement figure déjà à l'article 42 de la Loi sur l'OTC. En mentionnant le rapport annuel, vous obligez le dépôt de ce rapport à la Chambre en application de l'article 42 de la loi. C'est implicite.

**M. David McGuinty:** Est-ce une façon de faire le ménage dans le libellé du projet de loi C-11 ou de la loi?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Nous cherchons un moyen terme entre les deux motions relatives à cet article.

● (1610)

**M. David McGuinty:** Dans ce cas, monsieur le président, puis-je revenir sur l'amendement L-3 et répliquer à certains arguments que j'ai entendus?

Je croyais que mon amendement au sujet des indicateurs de rendement n'obligerait pas le gouvernement, contrairement à ce que M. Fast a dit, à fixer des objectifs acceptables. Rien dans le libellé ne saurait être interprété comme voulant dire que le gouvernement fixera des objectifs acceptables en matière de ponctualité des arrivées, de nombre de bagages perdus et de nombre de vols survendus. Telle n'est pas l'intention de l'amendement et je récusé donc cette interprétation.

Deuxièmement, en revanche, il reprend en gros ce que le commissaire inclut déjà dans son rapport. Au moins en partie. L'amendement permettrait à l'Office de présenter sous forme de statistiques à la population canadienne, au public voyageur, aux consommateurs, ce qu'il en est en matière de ponctualité, de bagages perdus ou de vols survendus.

Troisièmement, j'aurais cru que le gouvernement, pro-entreprise comme il est, aurait voulu favoriser la transparence et la concurrence grâce au projet de loi. Si j'étais dans l'aviation, je souscrirais à cette proposition parce que je me précipiterais pour arriver premier. Ce n'est pas les chiffres de ponctualité des arrivées, de nombre de bagages perdus ou de nombre de vols survendus qui me feraient peur. Ce n'est pas un rapport qui me semble particulièrement dur à compiler. Je ne vois aucune dimension de sécurité ou de sûreté.

Pour ce qui est des coûts, j'ignore combien cela coûterait de recueillir l'information. J'imagine que les compagnies aériennes l'ont déjà et qu'il serait facile, en passant par l'Office, de la communiquer en français et en anglais d'une manière que tout voyageur ou consommateur du pays pourrait comprendre.

**Le président:** Allez-y, monsieur Langlois.

**M. Alain Langlois:** D'abord, en ce qui concerne les rapports préparés au sujet des plaintes par le commissaire, il faut savoir que lors de son rapport semestriel au Parlement, il n'était question que des plaintes reçues. Il recevait, par exemple, 1 300 plaintes par année. Auparavant, il ne faisait rapport au Parlement que de ces plaintes. Quel que soit le nombre de plaintes relatives aux bagages perdus, aux retards ou quel que soit l'objet de la plainte, son rapport ne concernait que cela.

Les indicateurs de rendement s'appliqueraient à toute l'industrie. Pour chaque compagnie qui atterrit ou décolle au pays — je n'ai pas les chiffres, mais nous les avons sûrement — combien d'entre elles sont à l'heure? Combien de voyageurs, sur les millions de voyageurs qui atterrissent ou quittent le pays ont perdu leurs bagages? L'Office n'a pas cette information sous la main, à moins que quelqu'un se plaigne. De toute évidence, la plupart des gens ne le font pas.

Il y a un certain nombre de plaintes déposées. Je n'ai pas de chiffres, mais d'après mes souvenirs, il y en a environ 1 300 en moyenne par année, et vous allez maintenant demander à l'Office, si cette motion est adoptée, de produire un rapport non seulement sur celles qui ont été reçues mais pour tous les voyageurs qui voyagent. Cela va beaucoup plus loin que ce que fait l'Office actuellement.

**Le président:** La parole est à M. Bell.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** En ce qui concerne ces renseignements, à l'alinéa c), si je ne m'abuse, et qu'on me reprenne si je me trompe, on est en train de les recueillir aux États-Unis, n'est-ce pas? Ne les exige-t-on donc pas déjà aux États-Unis?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Aux États-Unis, il existe un programme qui exige que les transporteurs fournissent ces renseignements. Cela est tout à fait différent du processus de plaintes. Cela n'a rien à voir avec cet article du projet de loi. Nous pensons que c'est tout à fait hors sujet.

**M. Don Bell:** Si nous voulions obtenir ces renseignements, où conviendrait-il que nous les demandions? Qu'est-ce que vous proposeriez?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Selon moi, ce n'est pas l'endroit approprié — dans ce projet de loi — étant donné les contraintes énormes que cela créerait sur le plan administratif.

Contrairement à ce que l'on a dit, je ne pense pas du tout qu'il s'agisse d'un exercice très simple. En ce moment, ces renseignements ne sont pas recueillis. Ce ne sont pas des renseignements que les transporteurs ont sous la main.

Il s'agit ici d'une toute nouvelle initiative de politique. Cela signifie que ces données vont devoir être recueillies et qu'il faudra leur assortir un système de données pour les entreposer et quelqu'un va devoir veiller à ce que les pommes et les oranges soient comptées de manière à ce que l'on puisse faire des comparaisons.

On s'est inquiété de voir que l'on voudrait commencer à faire des statistiques sur les arrivées comme on le fait aux États-Unis... La discussion bat son plein aux États-Unis au sujet des considérations de sécurité quand les données sur les arrivées à l'heure prévue sont affichées car cela donne lieu à une compétition pour que le client soit satisfait quant au rendement sur cet aspect. On pense que cela commence à être exagéré car les coûts deviennent un facteur de plus en plus onéreux sur le plan de la sécurité.

Je pense que l'argument le plus percutant est qu'il s'agit d'un exercice séparé, nouveau, qui vient s'ajouter à ce que l'organisation fait actuellement et il n'est pas prévu de l'inscrire dans ce projet de loi.

• (1615)

**M. Don Bell:** J'espère avoir compris votre réponse. Vous dites que cela n'a rien à voir avec le contexte de ce projet de loi et vous ajoutez que, même si c'est la pratique aux États-Unis, ce n'est pas nécessairement une bonne chose que de l'inscrire dans ce projet de loi ou de le prévoir ailleurs, n'est-ce pas?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Je n'ai pas dit que ce n'était pas une bonne chose. J'ai dit que cela n'avait pas sa place dans ce projet de loi en particulier.

**M. Don Bell:** Mais, si nous voulions que cela se fasse... et c'est là ma question. J'ai interprété vos propos comme voulant dire qu'étant donné les facteurs que vous citez, il se pourrait que recueillir ces renseignements... Les autres compagnies aériennes doivent le faire aux États-Unis. Pourquoi ne voudrions-nous pas faire la même chose au Canada à des fins de comparaison?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Vous posez une question d'orientation. Nous ne sommes pas ici pour discuter des orientations mais pour débattre du projet de loi... du moins c'est ce que je pensais.

**M. Don Bell:** Je m'adresse à vous en tant qu'employée. Si ce projet de loi n'est pas le vecteur approprié et si le comité voudrait que cela se fasse, quelle serait la meilleure façon de procéder?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Il faut dire que puisqu'il s'agirait d'une toute nouvelle orientation, le gouvernement devrait étudier le dossier et le présenter au Cabinet afin qu'on en évalue l'incidence financière et qu'on détermine la meilleure façon de procéder. Autrement dit, il faudrait un débat sur la politique afin de décider quand, comment et par le biais de quel mécanisme.

**Le président:** Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Madame Gravitis-Beck, je voudrais revenir à un commentaire que vous avez fait plus tôt, si vous le voulez bien.

Vous estimez que ce n'est pas approprié étant donné le mandat actuel de l'Office. Vous estimez qu'il s'agit d'une initiative de politique publique qui aurait dû être lancée par le gouvernement — et n'hésitez pas à me corriger si je me trompe. Vous ne croyez pas que cette disposition devrait être incluse dans ce projet de loi. Vous ne pouvez pas nous dire qui devrait assumer la responsabilité des rapports à l'intention des citoyens et des consommateurs canadiens et je crois que vous avez même dit que les transporteurs aériens ne possédaient pas ces renseignements.

Est-ce que vous êtes en mesure de dire que c'est effectivement le cas?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** À ma connaissance, les transporteurs aériens ne collectent pas les renseignements que vous proposez qu'ils divulguent.

**M. David McGuinty:** Vous ne pouvez donc pas nous confirmer que les transporteurs aériens possèdent cette information.

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Non, parce qu'il s'agit d'une initiative de politique publique qui échappe à la portée de ce projet de loi. Non, nous n'avons pas demandé ces renseignements.

**M. David McGuinty:** Dans ce cas-là, il n'y a aucun obstacle d'ordre technique qui empêcherait ce comité, s'il le souhaite, de transmettre un message de la part des parlementaires aux Canadiens recommandant que le projet de loi soit modifié de cette façon?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** J'estime que les préoccupations relatives aux coûts et à la portée auraient dû être prises en compte au moment de prendre la décision.

**M. David McGuinty:** Techniquement parlant, alors, monsieur le président, rien n'empêche... Je pense que je devrais vous poser la question à vous et au greffier qui vous conseille, ainsi peut-être qu'aux greffiers législatifs ensemble. Existe-t-il un obstacle à ce que nous envisagions ceci? Est-ce irrecevable, *ab initio*, pour parler comme un avocat, ou *ultra vires* par rapport au projet de loi? Y a-t-il quelque chose qui m'échappe, ici?

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Sauf votre respect, monsieur le président, je dirais que la proposition de M. McGuinty est irrecevable, vu l'extraordinaire augmentation de coûts que cela représenterait pour un projet de loi qui n'a pas pour objectif... vous savez, ce n'est pas l'objectif.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je pense qu'il appartient au greffier législatif de nous dire si l'amendement est recevable ou pas. Personnellement, je crois qu'il est recevable. Le problème est qu'on n'a pas fait cette analyse. Je me sens très mal à l'aise de voter dans ces conditions, compte tenu qu'on n'a pas interrogé les gens de l'industrie. On ne leur a pas demandé quels problèmes, avantages ou inconvénients cela pourrait leur occasionner. C'est très important, et je comprends bien le message que vous voulez nous livrer.

Aujourd'hui, je dois dire que je serai obligé de voter contre cet amendement proposé par le Parti libéral, mais pas parce qu'il aurait dû faire l'objet d'une discussion lors de rencontres avec les témoins. Cela aurait probablement donné lieu à une autre mesure législative. Le Parti libéral, par l'entremise d'un député, pourra déposer un projet de loi à cet effet.

Je sens que cela peut créer un certain malaise. En effet, quand on lit le texte, il n'est pas seulement question de répondre aux plaintes. Le texte dit : « c) les indicateurs de rendement de chaque licencié, notamment la ponctualité [...] ». Donc, il ne s'agit pas que des plaintes. En plus, on les oblige à faire un travail qu'ils ne s'attendaient pas à faire. Alors, je me sens mal à l'aise, à tort ou à raison.

L'initiative est probablement bonne, mais je suis un peu d'accord qu'elle n'est peut-être pas au bon endroit, même si elle est recevable. Le greffier pourra nous le dire. Personnellement, je pense que l'amendement est recevable, en vertu du peu de compétence que je peux avoir. Il reste que ce serait un mauvais service à rendre aux gens de l'industrie que de leur imposer cela aujourd'hui sans les avoir entendus à ce sujet.

• (1620)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** Je suis de l'avis contraire de mon collègue. Je trouve que c'est un amendement qui a du bon sens. C'est un indicateur qui est déjà connu des compagnies aériennes. Cela fait partie de l'ensemble de leur fonctionnement, que doivent connaître les consommateurs. Il n'est pas souhaitable de voir cet élément dans un rapport de plaintes contre les compagnies aériennes, mais cela fait partie de l'ensemble des choses. Ces indicateurs représentent un intérêt pour les consommateurs qui pourront les examiner.

[Traduction]

Et c'est quelque chose qui existe aux États-Unis.

Le projet de loi a pour ainsi dire restructuré notre politique nationale en matière de transport. Cela ne faisait certainement pas partie du titre du projet de loi; toutefois, au début de l'étude du projet de loi, nous avons procédé à une réévaluation marquée de la direction adoptée pour notre stratégie en matière de transport. C'est donc une toute petite composante du projet de loi. Elle a trait aux plaintes envers les compagnies aériennes. Ce sont des données déjà réunies par les compagnies aériennes. Je n'y vois rien d'aussi énorme que ce qu'on nous laisse entendre.

Il s'agit d'un élément supplémentaire d'information fourni dans le rapport, élément que, selon moi, les consommateurs apprécieraient. Cela leur permet d'effectuer des comparaisons utiles quand ils choisissent une compagnie aérienne; cela fait partie intégrante de la liberté d'accès à l'information qui amène les gens à choisir une compagnie aérienne plutôt qu'une autre.

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** Si je pose la question — et cela revient à Mme Gravitis-Beck —, c'est parce que le rapport qui découlerait de l'intention de la motion fournirait un chiffre. C'est 1 300, et vous pourriez dire 600 pour les bagages perdus et un chiffre quelconque pour les arrivées à l'heure. Si vous êtes à la tête d'une entreprise et si nous surveillons un secteur que nous réglementons ainsi, ces chiffres n'ont pas de signification. C'est presque comme de parler des déraillements que nous allons étudier. On nous dit qu'ils ont diminué de 10 p. 100. De 10 p. 100 comparé à quoi? L'année d'avant, il y avait une augmentation de 200 p. 100. Je ne sais pas. Est-ce que c'est bien? Est-ce que c'est mal?

Si vous veniez me voir et me disiez qu'il y a eu 1 300 plaintes, je me demanderais sur combien. S'il n'y a eu seulement 12 plaintes sur des retards, mais qu'il y avait 1 000 vols en retard... et j'ai bien conscience des préoccupations en matière de sécurité, si les compagnies aériennes s'efforcent d'être à l'heure, elles prennent peut-être de plus grands risques, je suppose. Les autres types de plaintes que nous traiterions (bagages perdus, vols survendus) indiquent si le gouvernement devrait prendre des mesures supplémentaires pour défendre les intérêts de la population en encadrant bien le secteur. Le nombre des plaintes est donc intéressant.

Quand j'étais dans le monde des affaires, si nous avions des plaintes, nous voulions toujours savoir quelle était l'échelle de comparaison. Si nous avions reçu trois plaintes d'un certain type durant une semaine, combien est-ce que cela représentait, par rapport au type d'opération de ce type dans notre entreprise? Le centième d'un pour cent? Peut-être est-ce un chiffre acceptable. Si cela s'avère être 10 p. 100, la question est différente.

C'est pourquoi nous voulions avoir des indicateurs de rendement ou indicateurs de niveau de référence qui nous donnent une idée de ce qu'on mesure. Cela représente un certain pourcentage. Puis, d'année en année, on pourrait alors mesurer les tendances, au lieu de savoir seulement qu'il y en a eu 1 300 l'an dernier, contre 1 400 cette année.

Peut-être que, l'an dernier, quand il y en a eu 1 300, il y a eu seulement 1 million de vols. Alors que cette année, il y a eu 4 millions de vols, et cela a seulement augmenté de 100 000. C'est bien. Ou le chiffre a triplé sans que les vols aient augmenté. Bref, cela nous permet d'évaluer ce qui se passe et de savoir si, en tant que gouvernement, en tant que Parlement et en tant que législateurs, nous devrions imposer d'autres restrictions ou lignes directrices à ce secteur de l'industrie.

• (1625)

**Le président:** Madame Gravitis-Beck.

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Je note que dans notre libellé de compromis nous avons indiqué que les tendances systémiques seraient elles aussi observées.

Certains des commentaires que vous venez de faire, monsieur Bell, seraient donc reflétés dans le type de renseignements que nous veillons à ce que l'Office continue à fournir dans le cadre de son rapport annuel. Quant aux informations détaillées dont vous avez parlé, comme je l'ai déjà dit, c'est dépasser le niveau de détail et de spécificité qui existe actuellement. À l'heure actuelle, nous n'évaluons pas les plaintes au vu du rendement en matière d'arrivées à l'heure, ni d'une quelconque norme quant au traitement des bagages, mais plutôt au vu des tarifs et des conditions qu'adopte chaque transporteur. C'est à ce titre qu'une plainte est évaluée et qu'elle est jugée recevable par l'Office. Nous pouvons introduire des indicateurs de rendement.

Comme je l'ai dit, cela dépasse l'élément des plaintes. À mon sens, cela n'a rien à faire dans cet article, parce que cela n'a pas trait aux plaintes. C'est une question distincte. Une question intéressante, peut-être, mais complètement distincte. Quant au fait qu'il y a des indicateurs de rendement pour chaque détenteur de licence... il y a 1 600 détenteurs de licences au Canada. Je le dis pour ceux qui s'imaginent que ce ne serait pas un fardeau significatif, un nombre considérable d'arbres abattus pour produire le rapport annuel et un fardeau considérable, aussi bien pour les personnes devant répondre aux questions que pour celles devant recevoir le rapport, si l'Office devait consolider tout ceci, et notamment établir ce qui n'existe pas à l'heure actuelle... ce serait là nos principales préoccupations.

**Le président:** Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Selon vous, combien de ces 16 000 détenteurs de licences réunissent déjà ces données?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Comme je l'ai déjà indiqué, vu que ce ne sont pas des données évaluées à l'heure actuelle, j'ignore la réponse à cette question.

**M. David McGuinty:** Entendu. Je répète, pour être clair, qu'il ne s'agit pas pour le gouvernement de fixer un pourcentage acceptable qu'un détenteur de licence devrait respecter. Vous comprenez le libellé. Nous ne sommes pas là à dire à tous les 1 600 détenteurs de licences que, si plus de 10 p. 100 des bagages sont perdus, il y aura des sanctions, des retombées ou une quelconque sanction. Nous ne disons rien de semblable.

Nous disons simplement que les Canadiens et les Canadiennes qui prennent l'avion et les consommateurs trouveraient avantageux de savoir combien d'arrivées à l'heure il y a pour un détenteur de licence donné. Combien de sacs ont été perdus par un détenteur de licence donné? Combien de vols ont été survendus par un détenteur particulier de licence?

J'imagine que les voyageurs voudraient le savoir, qu'ils recommandent ou non un transporteur de choix. J'imagine que les compagnies aériennes voudraient le savoir, parce que, selon moi, cela stimulerait le type de rapport susceptible de les rendre plus efficaces et plus concurrentiels dans leur industrie mondialisée.

Nous avons un ministre qui veut un ciel ouvert. C'est une merveilleuse initiative lancée par notre gouvernement; elle prendra de l'ampleur. Plus cela va, plus la concurrence sera marquée, à cet effet.

L'idée est que, en descendant d'un bus, n'importe où au Canada, le citoyen moyen, qui économise depuis plusieurs années pour un voyage à l'autre bout du pays ou à l'étranger, aimerait bien savoir où trouver certaines de ces statistiques. C'est là qu'est la simplicité.

Monsieur le président, nous ne demandons pas au gouvernement de fixer des normes. Pas du tout. Nous disons que nous aimerions avoir ces données, en parlant au nom des Canadiens. S'ils veulent aller dans un site Web, il leur suffit de double-cliquer pour avoir la réponse. Et si les voyageurs souhaitent se renseigner, ils le peuvent. Si les assureurs veulent savoir, ils le peuvent.

Je pense que cela améliorerait la transparence du secteur dans son ensemble. Comment le gouvernement pourrait-il s'opposer à la transparence dans ce domaine?

**Le président:** Monsieur Hubbard.

**L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.):** Monsieur le président, cela me dérange que l'on manie ainsi les chiffres. Il y a 1 600 titulaires de licences et 1 300 plaintes, ce qui donne environ trois quarts de plaintes par titulaire de licence. Je suppose qu'en fait, il n'y a que quelques gros transporteurs dans ce pays.

La surréservation est l'un des principaux problèmes. Celui qui arrive à l'aéroport pour se faire dire que son vol n'est pas disponible a un sérieux motif de plainte. Imaginez l'homme ou la femme d'affaires de Toronto ou d'Ottawa qui se rend à l'aéroport pour 6 heures, comme cela m'est arrivé, et qui se fait dire que son vol n'est pas disponible parce qu'il y a eu surréservation; on lui demande de revenir le lendemain matin. Voilà le genre de plaintes dont il est question.

Je m'étonne également de voir nos témoins s'opposer à ce que nous intervenions par la voie législative. Il semble que ce ne soit pas la façon...

Il y a un Parlement dans ce pays, et les gens assis autour de cette table ont été élus par les Canadiens. Dans le Canada atlantique, nous avons un sérieux problème parce que pour quitter la région ou pour y retourner, nous avons affaire à une compagnie qui est littéralement en situation de monopole.

Les faits montrent qu'il faut fixer les règles dans la loi pour que l'Office exerce une surveillance du service fourni. Nous accordons une licence aux transporteurs. Ils ont l'obligation de fournir un service de niveau satisfaisant aux Canadiens.

Pourquoi fait-on état de 1 600 titulaires de licences? Le témoin peut-il nous dire pourquoi il avance ce chiffre? Sur ces 1 600 transporteurs, combien font l'objet de plaintes? Est-ce qu'on peut les compter sur les doigts d'une main ou des deux mains? Y a-t-il 1 000 plaintes différentes concernant différents titulaires de licences?

Alain, vous pouvez peut-être me dire de quoi il est ici question. Je présume qu'il y a tout au plus dix grands transporteurs.

• (1630)

**M. Alain Langlois:** Je n'ai pas le chiffre des plaintes par transporteur, mais si vous regardez les cinq ou six principaux transporteurs, ce sont évidemment eux qui font l'objet de la plupart des plaintes.

Je ne pense pas que cela pose un gros problème au ministère. Je ne pense pas que ce soit le principe même qui suscite de la réticence, bien que je comprenne l'argument de la sécurité. C'est plutôt le volume de travail qu'on imposerait à l'Office.

Quand j'ai consulté les chiffres pour la dernière fois, l'Office avait un budget de 25 millions de dollars pour l'ensemble de ses employés et de ses activités. À titre de comparaison, son homologue américain, le Bureau of Transportation Statistics, dispose d'un budget et d'une administration spécifiques aux statistiques. Sauf erreur de ma part, il s'agit d'un budget annuel de 27 millions de dollars américains.

Ce qui préoccupe le ministère, c'est la quantité de travail imposé à un organisme qui n'a sans doute pas les ressources nécessaires pour le faire. Encore une fois, je comprends l'argument de la sécurité, mais ce qui préoccupe grandement le ministère, c'est le volume de travail qu'on voudrait imposer à l'Office, en plus de ce qu'il fait déjà.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** M. Hubbard a posé la question que je voulais poser moi-même.

D'après les rapports de l'Office, il semble qu'environ 80 à 90 p. 100 des plaintes visent un ou deux transporteurs. Est-ce exact? Au total, les plaintes visent peut-être une demi-douzaine ou une douzaine de transporteurs.

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Les plaintes sont à peu près proportionnelles à la place occupée actuellement par chacun des transporteurs sur le marché canadien.

**M. Peter Julian:** Ce sont donc de 80 à 90 p. 100 des plaintes qui visent deux transporteurs, n'est-ce pas?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Oui, pour le marché intérieur, mais les plaintes visent également des transporteurs étrangers.

**M. Peter Julian:** Bien. Nous parlons donc d'une petite poignée de transporteurs, et non pas de l'ensemble des 1 600 titulaires de licences. Nous ne savons pas encore si M. McGuinty va présenter sa motion ou non. S'il décide de présenter cet amendement, nous pourrions envisager de le préciser en fonction des transporteurs concernés, c'est-à-dire ceux qui font l'objet de plaintes et, par conséquent, la grande majorité des transporteurs ne seraient pas visés. Quant aux transporteurs dont M. McGuinty parle, je crois, c'est-à-dire les grands transporteurs qui fournissent déjà cette information, qui l'ont déjà compilée, l'information les concernant devrait être rendue publique. Les consommateurs devraient pouvoir en profiter.

Je vais donc attendre de voir ce que fait M. McGuinty, mais je suis d'accord avec lui sur le principe. Tout ce qui manque, à mon sens, ce sont quelques précisions qui rendraient l'amendement avantageux pour le projet de loi.

**Le président:** Monsieur Langlois.

**M. Alain Langlois:** Quand nous parlons des principaux titulaires de licences, est-ce qu'il s'agit de transporteurs canadiens?

Sur le marché intérieur, on trouve peut-être deux ou trois transporteurs qui occupent de 80 à 85 p. 100 du marché, mais l'Office reçoit aussi des plaintes relatives au marché international. Il reçoit des plaintes concernant des compagnies américaines, des compagnies européennes ainsi que des compagnies de l'Asie et du Pacifique. Que faut-il entendre par « grand transporteur »?

Sur le plan intérieur, on pourra peut-être définir une norme, mais au niveau international, comment faut-il définir un gros transporteur? Il se peut qu'au titre d'une année donnée, un transporteur européen ne fasse l'objet que d'une plainte, mais qu'il s'agisse d'une plainte très importante. Comment fixer la norme? Dès qu'on fait exception pour un transporteur, où faut-il s'arrêter? Où faut-il fixer la limite? Voilà ce que je crains si nous commençons à considérer les transporteurs en fonction de leur taille...

•(1635)

**M. Peter Julian:** Comme vous me posez la question, je vais y répondre. Les compagnies américaines recueillent déjà cette information, et il ne s'agit donc pas pour elles d'une exigence fastidieuse ou onéreuse. Mais je laisse à M. McGuinty le soin de décider comment il faudra procéder.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je propose qu'on mette l'amendement aux voix, monsieur le président. Nous en parlons depuis une demi-heure.

**Le président:** Très bien.

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

**Le président:** Avec l'adoption de cet amendement, l'amendement L-3 disparaît.

(L'article 25 modifié est adopté.)

(L'article 26 est adopté.)

(Article 27)

**Le président:** Pour l'article 27, nous passons à la page 20.1 de votre liasse, référence 2512384, amendement L-3.1.

Je vais demander à M. McGuinty, qui propose cet amendement, de nous le présenter.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

Il s'agit ici de passer du facultatif, c'est-à-dire « l'Office peut par règlement,... régir la publicité »—à obligatoire, afin de faire passer les transporteurs soumis à la réglementation fédérale, qui de plus en plus vendent directement aux voyageurs, sous un régime équivalant aux normes de l'Ontario et du Québec, dont nous ont parlé plusieurs témoins du secteur des voyages de l'Ontario, du Québec et, si je me souviens bien, de la Colombie-Britannique. Il s'agit d'éliminer les incertitudes et de faire en sorte que les gouvernements emboîtent le pas. À mon sens, il faudrait étudier conjointement les pages 20.1 et 20.2.

**Le président:** Malheureusement, il faudra les aborder une par une.

**M. David McGuinty:** Oui, en effet.

Il s'agit donc essentiellement, monsieur le président, de transparence dans la publicité des prix. L'amendement va assujettir les transporteurs soumis à une réglementation fédérale aux mêmes normes que les transporteurs soumis à la réglementation provinciale, comme nous l'ont demandé nos témoins, du moins ceux de l'Ontario, du Québec et, je crois, de la Colombie-Britannique.

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

Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Je suis d'accord sur l'amendement de M. McGuinty. En effet, le paragraphe proposé dans le projet de loi est trop nébuleux. Les mots : « L'Office peut par règlement, sur recommandation du ministre, [...] » laissent trop d'incertitudes.

Avec cet amendement qui dit que « L'Office régit, par règlement, [...] », on sait au moins où on s'en va. On appuiera donc l'amendement.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** À première vue, je pensais la même chose. À vrai dire, j'ai aimé l'amendement de M. McGuinty jusqu'à ce que je commence à y réfléchir, et je me suis demandé ce que signifiait la « publicité, dans les médias ».

Si l'on pense à toutes les conséquences de l'amendement, tout d'abord, je suppose que tout le monde, ici, comprend la loi et n'importe qui peut obtenir une ordonnance de mandamus pour obliger un ministre à agir. En tant qu'ancien ministre, M. Scott devrait reconnaître que la plupart des lois canadiennes comportent déjà la formule « peut, sur la recommandation du ministre ». C'est ce qu'on trouve dans la plupart des lois, en particulier dans des circonstances comme celle-ci. Quant à la « publicité, dans les médias »... Il n'est pas douteux qu'en l'occurrence, le gouvernement ait l'intention de réglementer, en particulier en matière de tarif aérien, dans le contexte d'Internet, notamment. Mais si l'on ajoute cette disposition à la loi, on ajoute tout d'abord un fardeau considérable au gouvernement et on fait assumer la responsabilité civile par le contribuable canadien.

Si vous consultez les législations ontarienne et québécoise, je pense que vous y trouverez le mot « peut ». Je n'en suis pas certain, mais j'en ai bien l'impression. La plupart des lois que je consulte laissent la possibilité au ministre et au gouvernement d'imposer ce genre de choses. Par ailleurs, c'est une garantie pour le gouvernement, qui peut choisir les cas pour lesquels il juge approprié de légiférer. Le ministre bénéficie d'une certaine souplesse.

Je propose donc que le texte reste tel qu'il est.

De toute façon, le ministre a l'obligation d'agir du point de vue du gouvernement et conformément à la volonté de la Chambre, mais deuxièmement, il bénéficie d'une certaine souplesse pour décider des médias qui devront être réglementés et de ceux qui ne doivent pas l'être. J'estime que la notion de médias est assez vaste.

Voilà ce que je voulais livrer à la réflexion du comité.

Il y a sans doute quelque compromis dont le gouvernement pourrait s'accommoder, mais la formule « dans les médias » ouvre la porte à des ordonnances de mandamus et à la possibilité d'actions en responsabilité civile qui risquent d'échapper à l'attention de notre comité à cette étape de nos travaux.

• (1640)

**M. Alain Langlois:** Parmi toutes les motions qui ont été déposées, il y en a deux qui, d'un point de vue juridique, me laissent perplexe. Ce sont celle-ci et la suivante. Elles sont de même nature.

Pour moi, un pouvoir de réglementation obligatoire présente un véritable paradoxe. Lorsqu'on confère à quelqu'un le pouvoir de réglementer ou de légiférer, selon le cas, on donne à l'autorité le pouvoir discrétionnaire de le faire. Comme le pouvoir de légiférer, le pouvoir de réglementer est un pouvoir discrétionnaire de faire ou de ne pas faire quelque chose. Si l'on ne fait pas confiance à l'organisme en matière de réglementation, on ne lui confère pas de pouvoir. Le pouvoir de réglementer est, par nature, discrétionnaire.

Si l'on prend toutes les lois administrées actuellement par Transports Canada, les plus importantes, comme la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur l'aéronautique, traitent de questions très importantes, essentiellement de sécurité. Dans ces lois, le pouvoir de réglementer conféré au gouverneur en conseil n'est jamais obligatoire.

Je voudrais dire aux membres du comité qu'en matière d'intérêt public, rien n'est plus important que la sûreté et la sécurité; or, dans les lois que j'ai citées, personne n'oblige le gouverneur en conseil à réglementer. Pourquoi faudrait-il contraindre l'Office ou le ministre, selon le cas, à réglementer? Si l'on ne fait pas confiance à quelqu'un en matière de réglementation, il ne faut pas lui conférer de pouvoir de réglementation. Au plan des principes, c'est généralement ainsi que des pouvoirs de réglementation sont conférés.

Quant aux conséquences, si l'on ne force jamais quelqu'un à réglementer, comme l'a dit M. Jean, c'est principalement parce que le gouvernement ne veut pas prêter le flanc à une action en mandamus. Quelqu'un pourrait prétendre que ce qu'a fait le gouvernement ou, en l'occurrence, l'Office, ne va pas assez loin. On pourrait tenter contre l'Office une action en mandamus pour l'obliger à réglementer. Voilà l'une des conséquences possibles.

L'autre conséquence relève de la responsabilité civile. Je ne suis certes pas expert en la matière, mais j'ai consulté quelqu'un du ministère de la Justice qui travaille dans ce domaine. Même si c'est sans conséquence pour l'éventuel devoir de diligence du gouvernement envers une tierce partie, à condition que ce devoir de diligence existe, il y aurait une conséquence pour le deuxième volet de la

responsabilité civile si l'on invoque une atteinte à la norme de diligence à laquelle le gouvernement est astreint.

L'amendement n'est donc pas sans conséquence au plan de la responsabilité civile. Il pourrait également avoir des conséquences — je ne l'affirme pas — en matière de mandamus. Mais je reviens à mon premier argument: si l'on ne fait pas confiance à l'autorité à laquelle on envisage de conférer le pouvoir de réglementation, il ne faut pas lui conférer ce pouvoir; en l'occurrence, il s'agit de l'Office.

**Le président:** Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

Je comprends les préoccupations concernant l'ordonnance de mandamus, et je comprends plus ou moins les autres préoccupations évoquées. En fait, comme l'a dit M. Jean lui-même, il faut prendre en considération l'expérience des provinces. C'est ce que j'ai fait.

Voici mon problème. En 2002, trois ministres du gouvernement conservateur de l'Ontario, qui font maintenant partie du gouvernement fédéral, ont proposé précisément le même changement. Celui-ci n'a pas été apporté au cours de la première année, ni au cours de la deuxième, ni au cours de la troisième. En fait, le gouvernement ne l'a pas apporté du tout. Il a fallu un changement de gouvernement pour que la norme entre en vigueur et pour qu'il y ait une certaine clarté dans la publicité sur les tarifs aériens.

Mes craintes sont fondées sur mon expérience. Je sais que dans la loi ontarienne, c'est la formule « peut » qui est utilisée, mais il a fallu trois ans et trois quarts pour qu'une mesure soit adoptée par le gouvernement suivant, et non pas par celui qui en a fait la proposition. Vous voyez donc ce qui me préoccupe.

Il s'agit d'une question de la plus haute importance pour les Canadiens. Du point de vue de la protection du consommateur, c'est la plus grande confusion qui règne actuellement. Nous approchons de la période de pointe du secteur des voyages, et il y a toujours de la publicité frauduleuse.

Je pense qu'il faut agir dans ce domaine, et qu'il faut le faire rapidement. En ce qui concerne les garanties données par le gouvernement, je ne suis pas certain qu'il puisse les tenir. Je pense que c'est une question qui nécessite une intervention décisive du législateur.

Je ne peux pas croire, monsieur Langlois, que dans toute la gamme des instruments législatifs dont dispose le gouvernement fédéral, il n'y ait aucun autre cas de pouvoir réglementaire conféré à un ministre sans le mot « peut ».

• (1645)

**M. Alain Langlois:** Il y en a très très peu.

**M. David McGuinty:** Mais il y en a.

**M. Alain Langlois:** Dans des circonstances exceptionnelles.

**M. David McGuinty:** Nous sommes ici dans des circonstances exceptionnelles. Il faut dire aux Canadiens exactement ce qu'il en est des tarifs aériens. Disons-le-leur. Faisons ce qu'il faut faire.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je regrette, monsieur Langlois, parfois je vous comprends, mais ici, vous comparez la sécurité à la publicité, et j'y vois des problèmes majeurs. Il ne s'agit pas du tout du même domaine.

Relativement à la publicité, on veut lancer le message aux compagnies aériennes d'arrêter de prendre les citoyens pour des valises. Ce n'est pas difficile. L'article dit : « [...] peut par règlement, sur recommandation du ministre [...] ». Je crois qu'il est temps que cela arrête. Il y a eu assez de dépenses inutiles au détriment des citoyens qui ont eu des problèmes lorsque le temps est venu de payer leur billet d'avion. Je crois que c'est assez. La récréation est finie, et, à mon avis, la proposition déposée par les libéraux met fin à la récréation.

Si c'est une première, tant mieux, on aura inscrit une première au Parlement canadien. On obligera les compagnies aériennes à faire preuve de transparence dans leur publicité. Je crois que l'office doit s'en mêler et qu'il ne faut pas qu'il y ait d'évitement.

C'est pour cette raison que la position de M. Carrier et la nôtre est simple. Nous ne voulons plus qu'il y ait d'évitement ni que les compagnies aériennes s'en sortent en disant que le ministre n'a pas, ne pouvait pas ou que le ministre n'a pas voulu. Elles n'ont pas le choix, puisqu'il faut que ça passe par là.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Langlois, voulez-vous faire un commentaire?

[Français]

**M. Alain Langlois:** Je voulais simplement spécifier que le commentaire que j'ai formulé sur la sécurité visait à faire un parallèle entre le fait que l'obligation de réglementer n'est pas imposée au gouverneur en conseil dans les lois qui traitent de sécurité et de sûreté. Il n'y a pas de domaine plus important que la sécurité et la sûreté. Or, si on ne force pas le gouverneur en conseil à réglementer dans un domaine aussi important que la sécurité et la sûreté, je me demande pourquoi on le ferait ici.

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, tellement d'impondérables peuvent survenir, dans le domaine de la sécurité et de la sûreté, qu'il faut justement laisser au ministre la discrétion de le faire. En effet, il peut survenir des événements auxquels on n'aurait jamais pensé. Il faut donc laisser de la latitude au ministre afin qu'il puisse intervenir et déposer de nouvelles mesures législatives, dans le cas où surviendrait un crime terrible. Votre exemple n'est pas bon. S'il y a une occasion où il faut maintenir le « peut », c'est bien dans le domaine de la sécurité.

Toutefois, dans le domaine de la publicité, les compagnies aériennes sont capables de tout faire pour frauder les citoyens; j'appelle cela carrément de la fraude. Elles essaient d'attirer des clients en leur faisant miroiter des prix qui ne sont pas exacts. Nous disons simplement que c'est terminé.

Pour cette raison, je vous dis que l'exemple relatif à la sécurité n'est pas un bon exemple. La prochaine fois, changez-le.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Tout d'abord, il s'agit d'un gouvernement d'action. Je peux donc rassurer M. McGuinty en disant que nous allons nous en occuper dès maintenant, mais certainement pas d'ici Noël, à moins qu'il ne promette d'arriver à convaincre le comité de faire adopter cette mesure avant que la Chambre ajourne.

Il faut également préciser, monsieur le président, que cela pourrait déborder la compétence du gouvernement fédéral. Prenez l'exemple de Air Transat qui vend beaucoup de voyages à l'échelle provinciale. Il s'agit d'un domaine réglementé par le gouvernement provincial. Comment pouvons-nous les obliger à le faire?

S'agit-il d'une situation où notre loi même renferme des dispositions qui débordent les pouvoirs des législateurs? C'est ce que je crois.

Et en fait, si on revient à l'argument présenté par M. Laframboise, je crois que les médias représentent un domaine qui est en train de changer de façon radicale au fil des ans. Ce n'est peut-être pas un aspect aussi important que la sécurité, et ce ne l'est certainement pas, mais par exemple aujourd'hui nous avons le Web. Il y a des transporteurs américains qui font de la publicité sur le Web. Je crois que la plupart des Canadiens ne font pas la distinction entre une adresse Web américaine et une adresse Web canadienne. Effectivement, si l'on compare les tarifs d'Air Canada à ceux d'un transporteur américain, je pense que les tarifs d'Air Canada sembleront plus chers. Est-ce que cela va entraîner une diminution des ventes des transporteurs canadiens? C'est fort possible.

Je crois que cela donne la possibilité au ministre, tout d'abord de ne pas empiéter sur la loi provinciale et deuxièmement d'évoluer en fonction du marché.

Le fait que nous ayons proposé cette mesure législative est que le gouvernement y tient. Nous comprenons qu'elle est nécessaire et nous nous assurerons de le faire. Il s'agit simplement de disposer de cette latitude à l'avenir.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais faire circuler une disposition qui propose un amendement qui pourrait être acceptable pour les libéraux, le NPD et le Bloc, si cela est possible.

• (1650)

**Le président:** Vous avez bien sûr la possibilité d'apporter un amendement à l'amendement. Si c'est ce que vous faites, alors je vous demanderais de le faire circuler et de le proposer.

**M. Brian Jean:** Ce que cet...

**Le président:** Je vous demanderai d'attendre que tout le monde ait l'amendement sous les yeux.

Je vais vous demander de l'expliquer à l'ensemble du comité. J'attends de recevoir des indications juridiques ici.

Ce que je vais faire en ce qui concerne la recommandation, c'est que la première, le paragraphe proposé 86.1(1), sera considérée comme un sous-amendement à l'amendement de M. McGuinty. En ce qui concerne la deuxième partie, nous en traiterons en tant qu'amendement distinct.

Monsieur Jean.

• (1655)

**M. Brian Jean:** Je pense, monsieur le président, que l'objet de cet amendement... En fait, le seul changement que vous pourrez constater par rapport à celui de M. McGuinty — et je ne suis pas sûr s'il l'a omis parce que bien entendu les libéraux ont eu des ministres dans cette fonction particulière, je crois, 86 p. 100 du temps depuis que le Canada est un pays. Cet amendement offre ce pouvoir discrétionnaire du ministre, mais il oblige l'Office à imposer des règlements à cet égard.

Donc dans les cas où cela déborde la compétence ou n'est pas dans l'intérêt public — ce que bien entendu le ministre doit respecter — il s'agit d'un compromis. En fait, je considère qu'il s'agit d'une mesure utile.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** J'aimerais revenir sur l'intervention du secrétaire parlementaire, qui a parlé tout à l'heure de sites Web et tout le reste.

Vous m'avez ouvert les yeux. J'espère que ce n'est pas ce que je pense. Vous avez dit que des compagnies pourraient venir de l'extérieur du Canada et organiser des compétitions sur le Web permettant de gagner des prix. On ne sait pas toujours si elles respectent les lois canadiennes. Jusqu'ici, ça va.

Mon problème, c'est de savoir si la politique de ciel ouvert du gouvernement nous mènera vers cela. En effet, si c'est le cas, cela signifie qu'on aura une politique de ciel ouvert qui permettra à des compétiteurs de venir léser les citoyens en faisant de la fausse publicité, en offrant des prix qui ne sont pas exacts, etc. Cela me pose un problème.

J'espère que ce n'est pas cela, parce que je serais tenté d'appuyer la motion de M. McGuinty et d'imposer les mêmes obligations aux autres compagnies qui viendront faire des affaires au Canada. En effet, avec la politique de ciel ouvert, si ces compagnies peuvent venir concurrencer les nôtres, je comprends qu'on soit nerveux, surtout si on utilise de façon pratiquement frauduleuse des moyens de publicité par lesquels nos compagnies se retrouveront dans une mauvaise situation. Nous avons donc un problème quant à la publicité et un autre quant à la politique de ciel ouvert.

[Traduction]

**Le président:** J'ai une liste ici : M. Scott, M. Julian, M. Fast.

**L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.):** Je vous remercie.

En ce qui concerne le fait que nous utilisons le terme « peut », en cas de sécurité — l'argument étant que la sécurité est un aspect plus important — pourquoi est-ce qu'on les y obligerait dans un cas qui est moins important? Je pense qu'ici on peut invoquer l'argument inverse. L'argument inverse, c'est que nous sommes convaincus que lorsqu'il s'agit de sécurité, cette obligation va de soi, et il s'agit de décider s'il est opportun d'obliger le ministre à intervenir dans un domaine moins important, si l'on peut dire.

Je crois que la distinction que vous avez faite est excellente, mais je pense que vous l'avez faite à l'envers. J'espère que vous comprenez ce que je suis en train de dire. Il faudrait obliger le ministre à prendre des mesures qu'autrement il ne prendrait peut-être pas. Il est à mon avis tout simplement improbable qu'il n'intervienne pas en matière de sécurité, mais il est possible qu'il n'intervienne pas en ce qui concerne la publicité. C'est la raison pour laquelle je tenais à faire valoir cet argument, parce que je pense qu'il ne s'agit pas d'une certaine façon d'accorder plus d'importance à ceci qu'à cela. En fait, parce que c'est moins important, il est probablement moins nécessaire d'imposer une obligation, un point c'est tout.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** En réponse à la question posée par M. Jean, « Qui est touché par cette disposition? », il est très clair, au paragraphe proposé 86.1, que nous parlons de « prix des services aériens au Canada ou dont le point de départ est au Canada ». Donc la véritable question consiste à se demander si nous laissons une telle mesure à la discrétion du ministre ou s'il existe un mandat ou une obligation de prendre de tels règlements. Je pense que M. Laframboise et M. Scott ont présenté des arguments très efficaces. Il ne fait aucun doute que le public veut que des règlements soient pris dans ce domaine et il ne fait aucun doute qu'en laissant une telle latitude au ministre, on crée une échappatoire. Je

pense qu'il est juste de dire que les membres du comité tiennent à ce que l'on comble cette lacune et que l'on s'assure que les règlements sont pris dans l'intérêt public. C'est la raison pour laquelle j'appuie l'amendement de M. McGuinty.

Pour revenir à l'amendement proposé par le gouvernement, qui ne change rien sauf, j'imagine, qu'il retire un certain pouvoir discrétionnaire à l'Office, l'amendement continue de laisser ce pouvoir discrétionnaire au ministre. Je pense que cet argument fait fausse route. Nous ne voulons pas laisser de pouvoir discrétionnaire au ministre. Nous voulons que le ministre prenne les règlements qui devraient s'imposer en vertu de la présente loi. C'est la raison pour laquelle l'amendement L-3.1 propose l'obligation, et je pense que c'est ce que nous devrions faire.

• (1700)

**Le président:** Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Monsieur le président, je pense qu'étant donné que la plupart d'entre nous ne sont pas des avocats, nous ignorons ce qui se produirait si on remplaçait effectivement le terme « peut » par l'obligation. On semble partir du principe que si nous utilisons l'obligation, nous allons atteindre tous les objectifs énoncés par M. Carrier, M. Laframboise, M. McGuinty et M. Hubbard. Je ne crois pas que ce soit le cas.

Si un ministre ne voulait pas prendre des règlements, il pourrait se conformer à la loi simplement en adoptant un règlement anodin, et il pourrait alors dire qu'il a fait son travail. Ce changement a des conséquences beaucoup plus dangereuses. En remplaçant le terme « peut » par l'obligation, l'article devient ambigu. Il soulève la possibilité distincte, comme l'ont déjà mentionné M. Jean et M. Langlois, que nous allons susciter des litiges qu'aucun d'entre nous n'a prévus. Cela risque de créer des attentes de la part du public auxquelles personne d'entre nous ne veut réellement répondre.

En ce qui concerne la proposition de réglementer toute la question des tarifs et la publicité qui en est faite, je pense que vous avez constaté que nous sommes tous du même avis ici. C'est en fait la raison pour laquelle cette disposition est proposée. Mais dès que nous ajoutons l'obligation, ceux d'entre nous qui ont participé à la rédaction de lois par le passé savent que cela risque de donner lieu à de faux litiges ou des litiges qui pourraient en fait imposer des coûts imprévus au gouvernement. Je suis en train de lire le libellé utilisé dans la première version, qui se lit comme suit « L'Office peut, sur recommandation du ministre ».

Je suppose que si on posait la question à M. Langlois, il vous répondrait probablement que c'est l'une des expressions les plus courantes utilisées dans la rédaction de lois parce qu'elle a été interprétée. Elle prévoit effectivement un pouvoir discrétionnaire. Elle n'oblige pas un ministre à prendre une mesure qui n'est pas précisée. Ce libellé-ci l'y oblige. Si nous utilisons l'obligation, un membre du public pourrait alors se manifester et dire « Il existe une obligation de prendre des règlements. Vous n'avez pas réglementé ce domaine comme je l'aurais aimé, et je crois qu'il faudrait émettre une ordonnance de mandamus pour vous obliger à intervenir en ma faveur ».

C'est vraiment s'exposer inutilement à des litiges. Nous introduisons une ambiguïté, et nous n'obtiendrons pas ce que M. McGuinty espérait obtenir, c'est-à-dire obliger le ministre à prendre des règlements particuliers. Cela ne se fera pas.

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Je voudrais rappeler à M. Fast que l'amendement qui remplace le mot « *may* » par le mot « *shall* » est proposé par le gouvernement. Vous dites que le mot « *shall* » est ambigu, mais il a été proposé par votre gouvernement.

[Traduction]

**M. Ed Fast:** C'est entendu, monsieur le président. Cependant, le ministre possède toujours un pouvoir discrétionnaire absolu. Le ministre possède le pouvoir suprême et il est entendu dans l'amendement que le ministre conserve ce pouvoir discrétionnaire. Dans le cas du ministre, cela demeure « peut » et il n'y a pas d'obligation.

C'est une distinction très importante. Je me ferai un plaisir d'appuyer l'amendement du gouvernement. Je me ferai un plaisir de le faire parce que cela n'exposera pas le gouvernement à des litiges ni à des obligations financières possibles comme aurait pu le faire la motion initiale présentée par M. McGuinty. Je parle sérieusement.

**Le président:** Monsieur Langlois.

[Français]

**M. Alain Langlois:** Monsieur Carrier, vous avez raison, c'est-à-dire que dans les lois fédérales, il est très rare qu'on accorde un pouvoir réglementaire à quelqu'un d'autre qu'au gouverneur en conseil. Cela n'arrive pas souvent. Dans les lois fédérales, la majorité des pouvoirs réglementaires sont accordés au gouverneur en conseil. Dans certaines exceptions, on les accorde au ministre, et dans des cas encore plus exceptionnels, ils sont accordés à des organismes, comme c'est le cas présentement.

Alors, si on force l'office à réglementer, sur recommandation du ministre, on conserve le pouvoir discrétionnaire normalement attaché à un pouvoir de réglementation. Alors, changer la terminologie pour écrire « L'Office doit par règlement, sur recommandation du ministre [...] » n'affecte pas le caractère discrétionnaire du pouvoir réglementaire. Pour cette raison, le ministère n'y voit aucun problème.

• (1705)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Monsieur Langlois, si le libellé du projet de loi actuel, ou le libellé de l'amendement proposé par le gouvernement est adopté et que l'on attribue au ministre un pouvoir discrétionnaire, et si le 1<sup>er</sup> avril, les transporteurs aériens entreprennent une importante campagne de lobbying pour y mettre fin, le ministre peut y mettre fin, n'est-ce pas?

**M. Alain Langlois:** Oui.

**M. David McGuinty:** Très bien. Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur Langlois, sur les sites Web des États-Unis, le ministre a-t-il le pouvoir de réglementer l'information qui est fournie? Les Canadiens ont-ils le droit de prendre des règlements concernant les sites Web du monde entier? En fait, avons-nous le droit de réglementer les médias en dehors de notre pays?

**M. Alain Langlois:** Voulez-vous dire par les biais de lois canadiennes?

**M. Brian Jean:** Oui, par le biais de lois canadiennes, des activités à l'étranger?

**M. Alain Langlois:** Pour réglementer ce genre de choses aux États-Unis, oui...

**M. Brian Jean:** Existe-t-il des services étrangers, des transporteurs aériens étrangers dont le point de départ est au Canada? Le Canada est-il leur point de départ? Selon la politique du ciel bleu dont M. Laframboise a parlé, n'est-il pas possible pour un transporteur américain qui offre des services à partir du Canada et à destination du Canada de faire de la publicité sur un site Web aux États-Unis et que nous ne soyons aucunement en mesure de la réglementer, ce qui lui conférerait alors un avantage concurrentiel qui pourrait nous causer du tort sur le plan économique?

**M. Alain Langlois:** Non, en vertu de la loi actuelle sur les transports au Canada, si une compagnie aérienne veut faire de la publicité au Canada, elle doit posséder une licence. De toute évidence, cette exigence serait imposée non seulement à leurs titulaires de licences mais également à d'autres transporteurs dont le point de départ est au Canada. Si quelqu'un veut faire de la publicité pour vendre un vol en provenance du Canada, il serait assujéti aux règlements pris en vertu de cette disposition.

**M. Brian Jean:** Et qu'en est-il des vols de retour?

**M. Alain Langlois:** Si le vol est vendu à partir du Canada, de toute évidence, il comprend alors le vol de retour.

**M. Brian Jean:** Le ministère considère-t-il cela comme un problème économique? Pourquoi ne voulez-vous pas que ce soit une obligation? Est-ce simplement pour permettre au ministre de disposer d'un pouvoir discrétionnaire qui lui permet d'imposer un règlement et de prendre des décisions en fonction de facteurs économiques?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Le pouvoir d'appréciation du ministre existe pour tenir compte des considérations stratégiques qui doivent articuler un règlement pour tenir compte du contexte, intérieur et étranger, pour regarder ce que d'autres gouvernements font, pas seulement au pays mais aussi chez nos principaux partenaires, les États-Unis en particulier, et pour s'assurer que l'industrie canadienne n'est pas pénalisée. C'est aussi une mesure qui est nécessaire pour gérer des comportements qui ne sont peut-être pas appropriés.

Je constate avec intérêt que certains propos découlent de la reconnaissance que peut-être il faut un pouvoir d'appréciation quand il s'agit d'un règlement sur la sécurité parce qu'il y a certains impondérables. Chose intéressante aussi, pour une mordue des questions stratégiques, je dirais que ces impondérables existent aussi quand il s'agit d'élaborer des politiques; or, c'est l'office qui est l'entité administrative qui s'en charge dans la pratique. Ce n'est pas un organe stratégique qui évalue et sous-pèse comme le font un ministère ou le groupe stratégique qui est là. Pour ce qui est du droit économique dont jouit le ministre, il est alimenté par les recommandations et les conseils venant des intéressés et de la clientèle, les besoins, les exigences, le contexte international puis la proposition de règlement.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** En réponse à la question de M. Jean, si un transporteur qui vient de l'extérieur du pays mais qui prend des vols qui partent du Canada enfreint la loi canadienne, quels choix s'offrent au ministère. Ils enfreignent la loi canadienne. Ils ont une licence d'exploitation, le vol est au départ du Canada, et il s'agit d'un transporteur étranger, mais qui enfreint la loi. Quels outils le ministère a-t-il à sa disposition.

• (1710)

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** L'Office des transports du Canada peut faire enquête sur toutes plaintes relatives à une licence qu'il a délivrée. Dans le sens qu'un transporteur étranger ne respecte pas les paramètres de son tarif, ses modalités, des plaintes peuvent être enregistrées contre ce transporteur et l'office doit y donner suite et les évaluer. Il a les mécanismes pour infliger des pénalités ou apporter des correctifs.

**M. Peter Julian:** Par exemple...?

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** Cela dépend des paramètres que ne respecte pas le transporteur. Dans certains cas, il peut y avoir une indemnité inversée. Parfois, une pénalité peut être infligée au transporteur. Cela dépend du comportement et de la manière dont il est réglementé.

**M. Peter Julian:** Et l'office peut aussi suspendre la licence.

**Mme Brigita Gravitis-Beck:** En situation extrême, tout à fait.

**M. Peter Julian:** Nous avons donc tous les outils pour que le ministre applique toutes les exigences ou tous les règlements que nous pouvons prendre. C'est là où je voulais en venir.

**Le président:** Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** J'aimerais que l'on procède au vote, monsieur le président. Je pense que nous avons vidé la question. Sans vouloir l'affirmer, je pense que c'est le cas.

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** J'aimerais simplement poser une clarification avant de passer au vote sur l'amendement de M. McGuinty.

Dans la version anglaise de l'amendement, on utilise le mot « *shall* », dont on a bien discuté ici, mais dans la version française, le mot « doit » n'apparaît pas. On dit « L'Office régit, par règlement, [...] »

Puisque le mot « doit » n'y est pas, le mot « régit » a-t-il la même portée ou apporte-t-il une nuance?

**M. Alain Langlois:** Les deux terminologies sont acceptables.

En principe, le mot « doit » ne devrait pas être là. Il a été utilisé dans la proposition du gouvernement parce que c'était probablement plus facile de copier l'anglais. En bon français, ce serait normalement traduit par « L'Office régit, par règlement, [...] »; c'est une obligation de régir. Alors, il n'y a pas de discrétion, c'est « régit ».

Par conséquent, la version française de l'amendement de M. McGuinty est correcte.

**M. Robert Carrier:** C'est un bon point pour M. McGuinty.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je sais que la motion sera mise aux voix dans un instant, mais je me demandais si les autres membres du comité envisageraient un compromis qui tient compte de toutes les circonstances, qui forcent le ministre à le faire s'il prend en compte toutes les circonstances. Il s'agirait d'un amendement à la motion de M. McGuinty. Vous êtes en train de lier les mains du ministre.

**M. Ed Fast:** Vous ne feriez jamais cela. Vous ne feriez pas ça. De fait, je n'ai pas le sentiment que vous l'avez fait.

**Le président:** Comme il n'y a pas d'autres interventions, le sous-amendement du gouvernement est-il adopté?

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

**Le président:** L'amendement L-3.1 des libéraux est-il adopté?

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

**Le président:** Nous allons maintenant passer à l'amendement L-3.2. Nous en sommes toujours à l'article 27.

Allez-y, monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Il n'y a pas grand débat pour moi ici, monsieur le président. C'est le même raisonnement, la même argumentation, le même correctif.

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

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Je suis pour.

**Le président:** Comme il n'y a pas d'autre intervention, l'amendement L-3.2 est-il adopté?

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

(L'article 27 modifié est adopté.)

(L'article 28 est adopté.)

**Le président:** Monsieur Julian.

• (1715)

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, vu l'importance de cet article, les quatre partis ont des amendements. Comme les témoins vont faire un exposé sur cette question, je proposerais de réserver l'article 29 et ses amendements.

**Le président:** Oui, madame Borges.

**Mme Helena Borges (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports):** Je suis en faveur de la proposition de M. Julian mais je voudrais rappeler au comité que la dernière fois nous avons reporté deux articles. D'abord l'article 13, qui porte sur les fusions et les acquisitions, et l'article 17, qui portait également sur le transport aérien. Si le comité est d'accord, peut-être pourrions-nous régler le cas de ces deux options aujourd'hui et discuter du bruit jeudi.

**Le président:** Sur les avis et les conseils de la première rangée, nous avons mis ces deux articles à la fin. Je veux seulement rappeler la marche à suivre. On mettrait celui-ci au même endroit, ce qui permettrait d'avoir une séance d'information.

Ça vous semble raisonnable?

**M. Peter Julian:** C'est ce que j'ai proposé.

**Le président:** Tout le monde est d'accord?

**L'hon. Andy Scott:** Je pense qu'ils proposent de différer les deux autres.

**Le président:** Je suis tout à fait prêt à accueillir l'idée. Je vais demander si c'est ce que souhaite le comité.

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, réservons-nous l'article 29?

**Le président:** Le comité me fait savoir que ce serait une bonne chose.

Je vais maintenant demander au comité s'il souhaite procéder à l'examen des articles 13 et 17, que nous avons réservés à la fin de la dernière séance à la demande du ministère. On peut aussi poursuivre dans l'ordre. Rapidement.

**M. Peter Julian:** Je préférerais faire comme vous l'avez dit.

Comme M. Laframboise me le rappelle, nous avons demandé à nos témoins de nous faire un exposé sur le bruit causé par les trains. J'ignore combien de temps durera l'exposé, mais nous avons 10 minutes pour au moins commencer à l'entendre.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je préférerais revenir aux deux articles qui portent sur ce dont nous avons déjà commencé à discuter. Je pense que le dossier du bruit exigera un débat important du comité à cause de l'importance que cela revêt pour les Canadiens. On peut régler le cas des deux autres articles, ce qui bouclerait une très grosse partie du projet de loi. Cela me semblerait approprié, vu les circonstances.

**Le président:** D'accord, si cela est acceptable.

J'informe les membres du comité qu'au moment où nous nous préparons à revenir aux deux articles qui ont été réservés, en raison de certaines circonstances, tout le monde ne sera pas libre demain soir pour la discussion concernant les infrastructures. Si nous voulons que le comité continue ses travaux, nous sommes prêts à le faire de cette manière.

Voulez-vous entendre en français?

**Des voix:** Oui, s'il vous plaît.

**Le président:** J'informais les membres du comité qu'en raison de certaines circonstances, tout le monde ne sera pas libre demain soir pour participer au débat sur les infrastructures que nous voulons tenir.

Le comité souhaite-t-il continuer ceci, puisque nous avons alloué le temps nécessaire?

**L'hon. Andy Scott:** Qui voulez-vous comparaître?

**Le président:** Je ne suis pas certain des noms.

**L'hon. Andy Scott:** Mais nous n'avons pas ce dont nous avons besoin.

**Le président:** Oui.

**L'hon. Andy Scott:** D'accord.

**Le président:** Il s'agissait d'une question de synchronisation. Ils sont disponibles depuis deux semaines, mais cela n'a pas pu fonctionner.

J'aimerais que le comité y réfléchisse, et que nous arrivions à une décision avant la fin de la réunion.

Passons à l'article 13.

(Article 13)

La dernière fois que nous avons étudié l'article 13, nous parlions de l'amendement proposé par M. McGuinty. Il s'agit de l'amendement L-2, qui se trouve à la page 14 de votre document, numéro de référence 2512388.

Monsieur McGuinty, voulez-vous en parler brièvement de nouveau?

Est-ce que le ministère a formulé des observations sur cet article? Avait-il des renseignements? Je ne suis pas certain qu'il fallait recueillir des informations.

Monsieur Jean.

• (1720)

**M. Brian Jean:** Je ne me rappelle plus si j'ai soulevé ce point la dernière fois, mais le gouvernement propose un certain compromis, puisque nous faisons preuve d'autant de compromis: « que le ministre rende publiques » les lignes directrices sur les renseignements d'intérêt public et qu'elles soient publiées.

**Le président:** Si vous proposez un amendement, veuillez s'il vous plaît le distribuer.

**M. Brian Jean:** Je propose effectivement un amendement.

**Le président:** Nous allons d'abord débattre du sous-amendement, puis de l'amendement.

Monsieur McGuinty, la parole est à vous.

**M. David McGuinty:** Monsieur le président, nous avons notamment mis de côté cet amendement car, bien que vous l'ayez fait circuler le 2 novembre 2006, certains députés n'avaient pas reçu le mémoire du Bureau de la concurrence sur le projet de loi C-11. Je crois que nous l'avons distribué au cours de la dernière réunion. Le greffier avait remis des copies.

Avant de proposer un sous-amendement, j'aimerais débattre des mérites de cet important mémoire. Ce mémoire a été déposé sans même que les fonctionnaires de Transport Canada soient au courant. Je ne sais pas trop pourquoi ça s'est passé ainsi, mais c'est ce qui est arrivé.

Il serait utile que nous nous penchions sur les préoccupations soulevées par le Bureau de la concurrence. C'est ce qui m'a frappé quand j'ai d'abord lu l'article sur les fusions et acquisitions, dans le projet de loi.

**Le président:** Je vais le distribuer au comité. Veuillez m'excuser du retard, le document vient tout juste d'être traduit cet après-midi. Il s'agit en fait d'un examen des recommandations.

Étant donné l'heure tardive, nous pourrions peut-être le mettre en veilleuse, afin que tous aient la chance de l'étudier. Il s'agit d'un résumé que j'ai demandé à notre analyste de faire sur le rapport qui avait été présenté.

Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

Puisqu'il nous reste environ que cinq minutes cet après-midi, je me demandais si nous devrions mettre cette question de côté, ou même lever la séance.

C'est au comité d'en décider, mais je suggère fortement que nous prenions tous le temps de lire attentivement le mémoire. Cela nous permettrait de mieux comprendre ce que nous pouvons et ne pouvons pas accomplir, afin de bien faire les choses.

**Le président:** D'accord, s'il vous plaît au comité d'agir de la sorte.

Nous distribuons en ce moment un examen et un survol de ce qui se trouvait dans ce mémoire... pour notre prochaine réunion.

Monsieur Laframboise, avez-vous une observation à faire?

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Oui. J'ai lu le mémoire déposé par la commissaire du Bureau de la concurrence. Personnellement, je suis prêt à prendre une décision. Par contre, si vous voulez retirer votre amendement ou si vous avez une modification à y apporter, faites-le. Je suis prêt à prendre une décision. Cela ne me cause pas de problème.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** Je laisse cela à M. McGuinty. J'aurais préféré continuer l'étude article par article. On fait maintenant un pas en arrière.

J'ai lu le mémoire qui a été distribué, mais évidemment, il s'agit d'une nouvelle proposition du gouvernement; c'est quelque chose de nouveau. Il faut au moins prendre quelques minutes pour comparer les textes. On est dans l'obligation de le faire.

[Traduction]

**Le président:** Je m'en remets au comité.

J'accepte le point de vue de M. Laframboise, selon lequel tous ont reçu le document. J'ai eu l'occasion de lire le mémoire et j'en ai demandé un examen, de sorte que je suis tout à fait à l'aise.

Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Pardon, monsieur le président, mais je n'ai pas eu le document d'Allison Padova.

Est-ce qu'une demande a été formulée...

**Le président:** C'est moi qui en ai fait la demande.

**M. David McGuinty:** Je comprends.

Est-ce que vous avez demandé de diluer ou d'interpréter les propos de Sheridan Scott?

**Le président:** Je dirais qu'il s'agissait de diluer les propos.

**M. David McGuinty:** Merci.

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

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Il semble y avoir un conflit entre la position du Bureau de la concurrence et celle que peut présenter l'Office des transports ou Transports Canada. La proposition déposée par le gouvernement vise à permettre au ministre d'établir et de publier des lignes directrices.

Cependant, quel est le problème: la grande différence entre les lignes directrices, ou entre ce qu'exige le Bureau de la concurrence et ce que vous exigez? Y a-t-il une si grande différence ou est-ce que la commissaire veut absolument que son nom soit inscrit au rapport afin d'être en mesure d'intervenir et de se créer du travail.

• (1725)

**Mme Helena Borges:** Il n'y a pas de différence. La commissaire dit qu'on doit préparer les lignes directrices et que celles-ci ne doivent pas reproduire celles du Bureau de la concurrence. Nous sommes d'accord là-dessus. On va préparer les lignes directrices et on va consulter la commissaire pour le faire.

Il y a deux processus d'examen: celui de la concurrence, qui relève du Bureau de la concurrence, et celui de l'intérêt public, qui engage le ministre ou une personne désignée par le ministre.

Nous travaillons avec le Bureau de la concurrence afin d'éviter le chevauchement, mais peut-être y en aura-t-il tout de même. Dans sa lettre, la commissaire le souligne. Elle note que peut-être il y aura un peu de chevauchement, mais que l'intention n'est pas d'obtenir toutes les mêmes informations. Nous avons besoin de certaines informations, alors que le bureau a besoin d'un autre type d'informations. C'est ce que nous voulons expliquer dans le...

**M. Mario Laframboise:** Cependant, vous ne dites pas que vous les préparez avec le Bureau de la concurrence. Il n'est pas écrit que ces lignes directrices seront préparées avec le Bureau de la concurrence. Vous ne l'avez pas écrit, mais je dois vous faire confiance. C'est ce que vous me dites?

**Mme Helena Borges:** Oui, c'est cela. Le processus engage les deux organismes: Transports Canada et le Bureau de la concurrence. Nous devons travailler ensemble. Le ministre doit lui-même consulter la commissaire du Bureau de la concurrence avant d'en arriver à une décision finale.

**M. Mario Laframboise:** Pourquoi n'avez-vous pas dit, par exemple, dans le paragraphe 53.1 (2.1) : « Les lignes directrices visées au paragraphe (2), préparées de concert avec le Bureau de la concurrence, comprennent les facteurs qui peuvent être pris en considération pour établir [...] ».

Pourquoi ne le dites-vous pas? Pourquoi ne voulez-vous pas ajouter cette mention?

**M. Alain Langlois:** Parce que c'est implicite. Étant donné la façon dont les dispositions ont été élaborées, le Bureau de la concurrence va donner un *input*, — permettez moi cet anglicisme — au ministre, en ce qui a trait à la compétition. Le système a donc été conçu de façon à permettre un effort conjoint de la part du Bureau de la concurrence et du bureau du ministre afin de déterminer quel est l'intérêt public.

De toute évidence, l'aspect qui est prévu dans la loi afin d'établir si le ministre va approuver la transaction, c'est l'intérêt public. L'intérêt public est un concept très, très large, qui inclut évidemment les affaires de l'autre bureau, car l'intérêt public, c'est la compétition, la concurrence. Alors, de façon à éviter le chevauchement, les dispositions ont été créées afin de permettre au Bureau de la concurrence de donner au ministre son expertise, de la mettre à sa disposition.

Si vous lisez les dispositions, on trouve partout une obligation, de la part du ministre, une fois les rapports du Bureau de la concurrence déposés à son intention, de consulter le Bureau de la concurrence pour s'assurer qu'il n'y a pas de conflit ou, s'il y en a, pour voir comment on peut les résoudre.

Est-ce obligatoire de dire que lorsque le ministre va élaborer les facteurs, il devra prendre en considération l'intérêt public, il devra consulter le Bureau de la concurrence? Autrement dit, est-ce nécessaire de consulter le Bureau de la concurrence? On connaît les critères du Bureau de la concurrence. Ils sont dans leurs lois habilitantes.

Alors, c'est évident que le ministre fera un effort pour éviter le chevauchement, mais il est excessivement difficile d'inclure une disposition qui précisera, dans le cas des facteurs qui doivent être établis par le ministre, qu'il ne peut pas y avoir de chevauchement. Même la commissaire à la concurrence admet, dans sa lettre, que des conflits sont possibles entre les facteurs que le ministre peut avoir à considérer et ceux qui intéressent le Bureau de la concurrence, mais implicitement, tout le processus est conçu de manière à éviter un chevauchement des efforts fournis par le Bureau de la concurrence et par le ministre.

Alors, c'est évident que le ministre, quand il va élaborer ses facteurs, ne va pas répéter ce qui est déjà exigé par le Bureau de la concurrence en vertu de la Loi sur la concurrence. C'est pour cela que ce n'est pas écrit qu'il doit consulter le Bureau de la concurrence, de la même manière que le Bureau de la concurrence ne doit pas consulter le ministre quand il va étudier les questions de concurrence en matière de transport. Ce sont deux processus qu'on veut essentiellement séparer, même si beaucoup de coopération est nécessaire.

**M. Mario Laframboise:** Le Bureau de la concurrence peut-il être appelé à intervenir dans ces critères?

**M. Alain Langlois:** Le ministre a l'obligation de lui demander conseil.

**M. Mario Laframboise:** Mais le bureau peut-il intervenir dans l'application des critères et faire des recommandations, ou je ne sais quoi, lors de décisions qu'il peut prendre relativement à la concurrence?

**M. Alain Langlois:** Vous parlez de l'établissement des lignes directrices, des facteurs?

**M. Mario Laframboise:** Oui.

• (1730)

**M. Alain Langlois:** Absolument.

**M. Mario Laframboise:** Je veux plutôt dire par rapport au respect de ses propres critères.

Le Bureau de la concurrence peut-il avoir à analyser cette loi dans le cadre de ses propres fonctions? Peut-il être obligé d'analyser ces critères, quand il fait son travail relatif à la concurrence?

**M. Alain Langlois:** Il est appelé à appliquer les facteurs qui sont prévus dans la Loi sur la concurrence.

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

**M. Alain Langlois:** Le ministre, pour sa part, va appliquer les facteurs applicables en vertu de la Loi sur les transports au Canada.

Je vous dis qu'essentiellement, un chevauchement de facteurs peut survenir; il est impossible de tracer une ligne ou d'ériger un mur entre les deux. Le chevauchement est à éviter, et tout le processus, soit la façon dont les dispositions ont été élaborées, vise à l'éviter.

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

[Traduction]

**Le président:** Je vais donner la parole à M. McGuinty pour ce dernier point. J'aimerais rappeler au comité que l'amendement favorable qui a été proposé, en raison de sa nature, sera considéré comme un amendement distinct. Nous allons voter sur l'amendement de M. McGuinty en tant qu'amendement autonome et l'amendement du gouvernement sera également interprété comme un amendement autonome, et non pas un sous-amendement.

Monsieur McGuinty, vous avez droit à une dernière intervention, puis je vais clore la réunion. Nous poursuivrons soit demain soir, soit jeudi.

[Français]

**M. David McGuinty:** Très brièvement, je voulais répondre à M. Langlois.

Monsieur Langlois, si le projet de loi force automatiquement le ministre à consulter le Bureau de la concurrence et à travailler avec lui, pourquoi n'étiez-vous pas vous-même au courant de la note de service qui a été envoyée par le bureau?

Si ce n'est pas spécifié clairement et que vous n'étiez pas au courant des préoccupations du Bureau de la concurrence, je partage avec M. Laframboise le souci d'exiger un peu plus de précisions au moment de prendre des décisions. C'est précisément pourquoi je suis heureux qu'on ait ce débat présentement: votre ministère n'était même pas au courant des préoccupations du bureau.

Alors, comment peut-on partager votre confiance quant à la collaboration à venir dans le travail que vous devez effectuer ensemble?

[Traduction]

**Le président:** Avant de vous demander d'y répondre, si vous souhaitez le faire, j'aimerais en prendre la responsabilité. Le document a été envoyé au bureau du greffier, puis je l'ai reçu pour le distribuer. Si le ministère ne l'a pas reçu, j'en assume la responsabilité. Cela ne veut pas dire que je crois qu'on n'aurait pas besoin d'en discuter davantage, mais...

**M. David McGuinty:** Monsieur le président, il s'agit d'une question distincte. Je ne crois pas du tout que vous soyez responsable de cela.

**Le président:** Le document a été envoyé par l'entremise du bureau.

**M. David McGuinty:** Mais à titre de législateurs, nous voulons nous assurer que le Bureau de la concurrence travaille réellement main dans la main avec votre ministère puisque nous tentons... et je reprends la formule de M. Langlois, d'investir le ministre de « pouvoirs extraordinaires ou inhabituels » lorsqu'il s'agit de fusions et d'acquisitions.

À titre de précision, je ne sous-entendais pas que votre distribution avait quelque chose à voir avec cela. Ça se rapporte plutôt au fonctionnement interne du gouvernement du Canada et au fait que les ministres et le ministère des Transports ne savaient même pas que le Bureau de la concurrence avait des préoccupations, qui auraient dû être envoyées au ministère des Transports avant que vous ne les receviez.

**Le président:** Pour des raisons de temps, monsieur Julian, nous allons demander au comité s'il souhaite se réunir demain soir, mercredi, pour poursuivre l'étude article par article. Nous avons réservé la salle et la plage horaire. Malheureusement, il ne sera pas question d'infrastructure. Nous allons traiter de ce projet de loi si nous nous réunissons.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Nous avons des activités « parascolaires » demain soir.

Non, ça va.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, nous respectons les activités de chacun des partis. Si le Bloc a déjà une réunion de prévue demain soir, nous ne devrions pas imposer à ses députés une réunion du comité. Cela dit, nous pourrions voir si nous avons des disponibilités la semaine prochaine, en rajoutant peut-être des heures de réunion pour qu'on puisse avancer dans l'étude.

J'aimerais souligner que le principe de reporter les articles signifie que — comme l'a très bien fait le greffier, et vous aussi, monsieur le président — ces articles seront étudiés à la fin. J'espère qu'on ne reviendra pas à une situation où nous rejetons tout simplement les articles qui ont été reportés. Nous n'avons reporté que trois articles dans la première moitié du projet de loi. Nous en sommes à mi-chemin. Je préfère que nous reportions ces articles, et que nous les examinions à la fin. Continuons entre-temps à faire notre étude article par article. Je crois que c'est la solution la plus logique. Nous aurions pu étudier dix articles car ils ne comportaient pas d'amendement dans le temps qu'il nous a fallu pour revenir une deuxième fois à l'article 13, sur lequel nous allons nous pencher une troisième fois maintenant. J'espère que nous allons respecter le principe des articles reportés et que nous ne nous écarterons pas du chemin.

**Le président:** Cela sera certainement, comme pour aujourd'hui, la volonté du comité.

Cela dit, monsieur Carrier, vous avez la dernière observation.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Pour renchérir sur ce qu'a mentionné M. Laframboise, nous participerons à l'activité des Fêtes du Bloc québécois qui aura lieu demain soir.

Serait-il possible de reporter notre rencontre à mercredi soir prochain?

• (1735)

[Traduction]

**Le président:** Je vais certainement contacter le ministère de nouveau à cet effet. Comme il est actuellement convenu, la réunion de demain sur l'infrastructure sera annulée et nous nous retrouverons jeudi à 15 h 30, pour poursuivre l'étude article par article.

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.**