



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 019 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 2 février 2012

Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 2 février 2012

• (0900)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Nous sommes en séance publique. À l'ordre du jour, nous avons un avis de motion de Mme Chow.

Madame Chow, vous avez la parole.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci, monsieur le président.

Jeudi dernier, les États-Unis ont adopté une loi — en fait, ils ne l'ont pas seulement adoptée; ils l'ont aussi mise en vigueur — qui fait en sorte que les prix affichés des services aériens dans les publicités des transporteurs aériens doivent inclure tous les frais.

Au Canada, après une longue étude, le Parlement a adopté le 22 juin 2007 une loi pour modifier la Loi sur les transports au Canada. Quatre ans, bientôt cinq, se sont déjà écoulés depuis. La loi était très claire; elle dit:

le prix des services aériens mentionné dans toute publicité faite par le transporteur inclue les coûts supportés par celui-ci pour la fourniture des services et que la publicité indique les frais, droits et taxes perçus par lui pour le compte d'autres personnes, de façon à permettre à l'acheteur de déterminer aisément la somme à payer pour ces services.

Depuis, le gouvernement conservateur n'a pas effectué les changements réglementaires requis. Dans le temps de Noël l'année dernière, j'ai vu le secrétaire parlementaire se rendre à l'aéroport pour dire que le gouvernement irait de l'avant à ce sujet. Je me suis donc dit que c'était une bonne nouvelle. Cependant, la phrase n'était pas finie; le gouvernement ira de l'avant en décembre prochain. Nous allons passer une autre année à parler avec les transporteurs aériens — comme si les quatre dernières années n'avaient pas déjà été suffisantes —, et les règlements seront présentés l'an prochain. Le bon peuple canadien connaîtra peut-être enfin la vérité sur les prix des services aériens qu'il achète d'ici les vacances de mars de l'an prochain.

Je propose une motion devant le comité pour pousser le gouvernement à ne pas attendre encore 10 autres mois avant d'agir. Il s'agit de 10 mois de consultations qui suivent quatre années de consultations... C'est assez. Ma motion demande en gros au gouvernement de promulguer les règlements sur les prix affichés des services aériens dans les publicités. On demande en fait au gouvernement d'appliquer la loi.

Certains d'entre vous sont peut-être au courant qu'Air Canada a déjà reçu des amendes aux États-Unis, en raison de publicités qui ne mentionnaient pas tous les frais. Je m'attends à ce qu'il y en ait d'autres, parce que les États-Unis ont promulgué jeudi dernier une loi à cet effet.

Je propose donc la motion devant le comité et j'espère obtenir le soutien de l'ensemble de mes collègues.

Merci.

• (0905)

[Français]

Le président: Monsieur Coderre, allez-y.

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Avant les Fêtes, le Parti libéral avait l'intention de déposer un projet de loi d'initiative parlementaire à cet effet. On est tout à fait d'accord. On ne voit pas pourquoi on devrait attendre plus longtemps. On avait déjà entamé ce débat. En fait, la question devrait s'adresser directement au gouvernement: qu'est-ce qu'on attend?

Je sais qu'il y a des imbroglios administratifs et qu'il doit y avoir certaines négociations, mais rien n'empêche d'implanter une réglementation rapidement. Je le sais, car j'ai déjà eu à le faire moi-même dans un gouvernement précédent.

Alors, le secrétaire parlementaire pourrait-il nous éclairer à cet égard? On ne voudrait pas débattre de cette question pendant 25 heures. On le fait ou on ne le fait pas. On attend à Noël ou on le fait immédiatement. Quelle est l'intention du gouvernement? Pour notre part, nous aimerions que cela se fasse tout de suite.

[Traduction]

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Je vais donner quelques brefs renseignements sur le projet de loi C-11 que certains connaissent sous le nom de la Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ce projet de loi contient des dispositions qui exigent que les transporteurs aériens incluent tous les frais et toutes les taxes dans les prix qu'ils affichent. L'article 27 comprend également la disposition qui permet à l'Office des transports du Canada de créer des règlements conditionnels et limités. Il s'agit de l'article 86.2.

À l'exception de l'article 27, le projet de loi est entré en vigueur le 22 juin 2007. La chronologie de Mme Chow est exacte. Le Comité sénatorial permanent des transports a ajouté cet article au projet de loi pour retarder l'entrée en vigueur de l'article sur les prix des services aériens affichés dans les publicités pour assurer la transition nécessaire en vue de l'appliquer sans nuire à la concurrence.

En 2007, l'Union européenne a adopté des règlements à cet effet. Les États-Unis l'ont aussi fait; leurs règlements sont entrés en vigueur le 24 janvier 2012. L'entrée en vigueur de l'article 27 du projet de loi devrait se faire dans un délai raisonnable, ce qui entraînera l'application des règlements. Cet article est en fait entré en vigueur très récemment, soit en décembre dernier, mais ce processus marquait seulement le lancement de la rédaction des règlements par l'OTC, et c'est exactement ce que l'OTC fait en ce moment.

Le gouvernement s'est engagé à préserver la concurrence et à améliorer la protection des consommateurs en exigeant que les prix affichés incluent tous les frais. Cela étant dit, nous devons nous assurer que les règlements sont rédigés correctement et qu'ils ne nuiront pas à une industrie qui emploie des Canadiens partout au pays. L'OTC a commencé la rédaction des règlements. La consultation des gens du milieu fait partie du processus de rédaction, qui devrait prendre environ un an.

Je suis reconnaissant de l'urgence avec laquelle Mme Chow veut traiter du dossier. Elle défend avec passion ce dossier depuis très longtemps. Je le reconnais. D'un autre côté, je crois qu'elle sera d'accord pour dire que c'est important que l'OTC applique les règlements de manière méticuleuse et précise et que l'industrie ait le temps d'apporter des changements à cet égard.

Selon moi, il ne faut pas perdre de vue deux ou trois éléments. Il s'agit d'une industrie internationale. Il ne s'agit pas de transporter des passagers sur quelques coins de rue; nous parlons ici de transporter des gens au-delà des frontières et des lignes continentales de partage des eaux. Certains pays n'ont pas adopté de tels règlements. Par exemple, lorsque des Canadiens cherchent en ligne un vol de correspondance entre Paris et Dubaï, toute une gamme d'options s'offre à eux. Si Air Canada affiche un vol à 1 500 \$, soit un prix tout inclus, et qu'Emirates offre le même à 600 \$, soit un prix qui n'inclut pas tout, le consommateur pourrait se faire berner en choisissant le vol d'un transporteur étranger en pensant profiter d'une meilleure offre.

Par conséquent, les règlements risquent de présenter un désavantage concurrentiel aux transporteurs aériens du Canada. Le problème que je viens de soulever est atténué par l'adoption aux États-Unis de règlements similaires, mais le problème n'est pas éliminé pour autant. Nous croyons que la meilleure façon de procéder à l'application de règlements sur l'affichage de prix tout inclus est d'accorder une période de transition. L'industrie aura ainsi le temps de trouver des moyens d'aborder les défis qu'apporte cette nouvelle exigence et de communiquer l'information aux consommateurs qui chercheront peut-être un vol comme dans mon exemple et qui ne seront pas au fait des exigences réglementaires qui pèsent sur les transporteurs canadiens, mais pas sur les transporteurs étrangers qui leur font concurrence sur certaines routes internationales.

• (0910)

Voilà l'approche que nous avons choisie, et nous le faisons le plus rapidement possible et de manière responsable. Nos députés s'opposeront donc à la motion, tout en reconnaissant la noble intention derrière la motion et le bon travail à ce sujet de la députée qui l'a proposée.

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Oui, effectivement, il faut d'abord écrire la réglementation. Deuxièmement, il faut la publier dans la *Gazette du Canada*. Troisièmement, il faut qu'il y ait une période de consultation. Combien de temps durerait cette période de consultation? On peut avoir 30 jours ou 75 jours. Au fond, on comprend la compétitivité et le jugement des gens. Cependant, tout était dans un souci de transparence. Dans la mesure où vous avez déjà dit que, de toute façon, il y aura tout dans le prix, le reste est de la sémantique.

Donc, pour des raisons pratico-pratiques, je serais prêt à reconsidérer mon vote à cause du mot « immédiatement », mais j'ai quand même besoin de plus d'informations.

Donc, c'est au maximum un an. Cela veut dire que cela comprend la consultation et la publication.

M. Pierre Poilievre: Oui.

[Traduction]

Le président: Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Je veux seulement ajouter quelque chose. J'ai entendu le secrétaire parler de compétition et de désavantage concurrentiel.

J'ignore s'il sait que, au Québec, il y a la Loi sur la protection du consommateur qui stipule que les transporteurs aériens québécois doivent afficher le prix total. Donc, si on parle de désavantage concurrentiel, on vient dire ici au Québec que ce n'est pas grave et que les transporteurs québécois doivent afficher le prix total et que les transporteurs canadiens ne le doivent pas. On voit ici le désavantage entre les provinces.

Je donne un exemple. Je suis allée à Cuba dans le temps des Fêtes. Je regarde sur Internet et le prix d'Air Transat me donne 800 dollars et Air Canada me donne 300 dollars. Toutefois, à la fin, le prix est le même.

On regarde ça à l'intérieur même de notre pays et, en prolongeant d'un an la mise en place de cette loi, on vient dire à certaines provinces qui ont des transporteurs provinciaux qu'elles sont désavantagées par rapport aux autres parce qu'on prend un an de plus pour mettre la loi en application.

Au contraire, on devrait faire cela plus rapidement, dire que les provinces sont toutes égales et que les transporteurs canadiens doivent être assujettis à la même loi.

[Traduction]

Le président: Monsieur Sullivan, vous avez la parole, mais j'ai une question.

Est-ce une décision provinciale ou fédérale? Je ne sais pas.

Mme Isabelle Morin: C'est une décision provinciale.

Le président: Est-ce provincial? D'accord.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Il s'agit, au fond, de dire la vérité dans les publicités. C'est là où on veut en venir.

Je tiens à souligner que les transporteurs canadiens se conforment maintenant à la réglementation américaine — et ce, depuis quelques mois déjà — pour ce qui est des prix affichés dans les publicités. Nous voilà donc dans une situation très étrange: une loi américaine semble s'appliquer aux transporteurs canadiens, alors que nous n'arrivons pas à prendre les choses en main et à concevoir exactement la même série de règlements et de lois.

Permettez-moi de vous donner un exemple qui montre pourquoi les transporteurs ont besoin d'un règlement beaucoup plus rapidement que le délai d'un an. Cela fait quatre ans et demi que la loi a été adoptée, et nous sommes loin d'être tirés d'affaires. Supposons qu'on veuille réserver un vol pour l'Europe avec Air Canada ou tout autre transporteur — et, dans ce scénario, on ne livre pas concurrence aux compagnies aériennes de Dubaï ou des Émirats. En plus du prix du billet, Air Canada impose trois surtaxes, et c'est ainsi qu'on obtient le tarif réel.

La première surtaxe s'appelle le supplément carburant. De nombreuses compagnies aériennes se sont mises à l'appliquer lorsque les prix du carburant ont commencé à monter en flèche à la suite de la hausse du prix du pétrole brut. On serait porté à croire que cette surtaxe dépend des fluctuations du prix du carburant, mais dans le cas d'un vol de Toronto à Londres, elle se chiffre à 208 \$ pour chaque passager de la classe économique et à 309 \$ pour chaque passager de la classe affaires. En tout, cela représente 77 000 \$ pour ce vol. Or, le coût total du carburant pour un voyage en avion vers Londres s'élève à environ 60 000 \$.

C'est donc dire que le supplément carburant imposé par Air Canada ne sert pas seulement à payer le carburant. C'est complètement ridicule et injustifié. Rien n'indique que cette surtaxe est liée aux fluctuations du prix du carburant. Air Canada impose plus que le coût réel du carburant, qui s'élevait à 2,94 \$ le gallon en décembre. Il faut peut-être entre 20 000 et 25 000 gallons pour se rendre à Londres.

Deuxièmement, il y a la surtaxe de Nav Canada. Il faut dire que celle-ci sème beaucoup de confusion chez le consommateur. Nav Canada perçoit des redevances afin de récupérer les coûts liés à l'exploitation des systèmes de sécurité, et cette information est publiée.

Mais, selon Air Canada, cette surtaxe s'élève à 15 \$ par passager pour un vol vers l'Europe — cela varie selon la destination. Pourtant, c'est censé refléter les redevances perçues par Nav Canada pour le décollage et l'atterrissage d'un avion à partir de l'aéroport Pearson. Alors, j'ai fait un peu de recherche. Je ne suis pas sûr à quel point mes chiffres sont exacts, mais l'écart n'est pas bien grand. Cela coûte environ 3 600 \$ pour faire décoller un 777 à partir de l'aéroport Pearson. Or, Nav Canada impose à Air Canada des frais nets d'environ 5 200 \$ pour un avion en partance pour l'Angleterre. Là encore, Air Canada exige beaucoup plus que ce qu'impose réellement Nav Canada. On ne tient donc pas compte du prix réel.

Troisièmement, il y a la surtaxe sur les assurances. Je ne suis pas en mesure de vous dire combien il en coûte à Air Canada pour assurer son parc aérien. Personne ne peut d'ailleurs le dire. Quoi qu'il en soit, Air Canada impose 3 \$ par passager. Ce prix ne reflète pas les frais, les taxes gouvernementales, etc.

Les compagnies aériennes sont... Je ne dirai pas qu'elles arnaquent les consommateurs, parce qu'elles imposent le prix qu'il leur en coûte pour amener les gens à destination, mais elles se livrent à des pratiques très trompeuses et ce, depuis un certain temps déjà. Lorsqu'elles ont commencé à appliquer le supplément carburant, c'était de l'ordre de 25 \$. Maintenant, on parle de 309 \$... Et pourquoi le supplément carburant varie-t-il selon qu'on voyage en classe affaires ou en classe économique? Un passager est un passager, peu importe la classe dans laquelle il voyage ou peu importe son poids.

Une voix: C'est parce qu'en classe affaires, on mange plus.

M. Mike Sullivan: Oui, on mange plus, je suppose... Vraiment, je l'ignore.

Une voix: On boit plus.

M. Mike Sullivan: Et peut-être qu'on boit plus.

Une voix: On s'assoit au fond de l'allée pour des raisons pratiques.

Des voix: Oh, oh!

M. Mike Sullivan: C'est exact.

● (0915)

J'ignore pourquoi, du moins pour les vols en provenance du Canada, nous devons avoir un système qui crée des pratiques tellement trompeuses et des subterfuges quant aux prix affichés par les compagnies aériennes canadiennes. Le gouvernement conservateur semble être très ami avec l'une d'entre elles — à savoir Air Canada — parce que vous aviez menacé d'adopter une loi pour forcer les employés d'Air Canada à rentrer au travail. J'espère que vous n'allez pas retarder la mise en oeuvre de cette réglementation cruciale à cause de votre amitié envers Air Canada. Je pense que toutes les compagnies aériennes se livrent à de telles pratiques. Elles font toutes exactement la même chose.

On se retrouve donc avec des tarifs affichés qui sont complètement erronés parce qu'ils ne correspondent pas au coût réel d'un vol. Air Transat a récemment affiché un tarif de 25 \$ pour un vol à destination de Londres, en Angleterre: 25 \$. Il faut dire que les frais étaient de 277 \$ pour ce vol. C'était en fait une très bonne affaire, mais ces frais ne sont pas des taxes. Ils n'incluent pas la TPS ni les frais de sécurité à l'aéroport. C'est uniquement le coût de transport.

Ce que nous proposons.... Nous pensons que cette loi obligeait les compagnies aériennes à afficher le coût total de leurs services de transport dans leur publicité, leur site Web, etc. et à ne pas cacher ces prétendues surtaxes. C'est vraiment une question de ventilation du prix.

Si je ne veux pas payer le supplément carburant, alors on fera un vol plané au large de l'Irlande jusqu'à Londres parce que le transporteur n'aura pas à utiliser du carburant pour moi. Mais ça ne fonctionne pas ainsi. Un avion a besoin de carburant pour effectuer la traversée de l'Atlantique. Ce n'est pas réaliste; il n'y a rien d'honnête dans l'idée d'établir un prix auquel on ajoute ensuite un droit de transport, une surtaxe pour le carburant, une surtaxe pour les redevances de Nav Canada et, d'une certaine façon, une surtaxe pour les assurances.

Les compagnies aériennes offrent un service. Elles permettent aux gens d'aller du point A au point B. D'après ce que je crois comprendre, Air Canada ne peut plus, à cause de la réglementation américaine, cacher ses coûts au moyen de surtaxes pour les vols transfrontaliers et les vols à l'intérieur du Canada, parce qu'elle doit maintenir sa compétitivité et parce que les États-Unis respectent déjà cette réglementation. Mais pour les vols canadiens vers d'autres pays, à bord d'un transporteur canadien, nous devrions être en mesure d'au moins avoir la certitude que le prix est honnête. C'est ce que vise la motion de Mme Chow.

Je comprends tout à fait la nécessité de maintenir la compétitivité par rapport aux transporteurs étrangers dans d'autres régions du monde. Il faudra peut-être certaines négociations de haut niveau entre les pays sur la façon dont ces transporteurs afficheront leurs prix dans leurs publicités; le gouvernement du Canada devrait aussi mener des négociations avec les pays où les compagnies aériennes se livrent à des pratiques trompeuses. Quoi qu'il en soit, dans le cas des vols en provenance du Canada, selon la réglementation canadienne, nous devrions être en mesure de dire maintenant aux compagnies aériennes: « Assez, c'est assez: publiez donc le tarif et les taxes, point à la ligne. »

Merci, monsieur le président.

● (0920)

Le président: Monsieur Nicholls.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Je n'ai pas vraiment compris un aspect des propos du secrétaire parlementaire. Il a soutenu le fait de ne pas appliquer les règlements. Il a souligné la concurrence. J'aimerais clarifier une chose.

Pourquoi souligne-t-on la différence entre les compagnies étrangères et les compagnies canadiennes? Est-ce que je comprends qu'il existe différents règlements pour les compagnies aériennes étrangères et pour les compagnies canadiennes? Au Canada, sont-elles soumises à des règlements différents? Fait-on une différenciation entre les deux?

Je suis certain que ces compagnies ont des bureaux au Canada. On peut donc appliquer la loi canadienne sur le sol canadien. Je suis tout à fait sympathique à l'industrie aérienne. Les travailleurs des compagnies aériennes font un bon travail. Ils travaillent tellement fort. Je souligne cependant que ce n'est pas juste pour les consommateurs.

[Traduction]

C'est injuste pour les consommateurs. Même si mon collègue a dit que ce n'est pas tout à fait une arnaque, les consommateurs se sentent exploités. Cela envoie le message que la seule façon dont cette industrie peut livrer concurrence, si je comprends bien votre argumentation, c'est d'être malhonnête.

Je doute que ce soit là le message que votre gouvernement veuille transmettre aux consommateurs. Ces derniers économisent de l'argent pour voyager. Durant la courte période de l'année où ils sont en vacances, ils veulent se rendre à des destinations soleil. Les hivers canadiens sont vraiment durs. Les gens économisent leur argent et, quand ils s'appêtent à acheter leur billet d'avion, ils veulent être traités de manière honnête. Ils veulent qu'on leur divulgue le plein prix.

Je ne sais pas si le message à envoyer aux consommateurs, c'est de dire que l'industrie a besoin de temps pour mettre en oeuvre cette réglementation, alors qu'elle a eu presque cinq ans pour le faire. Il est vrai que l'industrie peut parfois s'autoréglementer, mais je ne pense pas que ce soit le cas dans ce dossier et je doute que ce soit le message que vous vouliez transmettre à la population.

• (0925)

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Oui, je comprends qu'il faut rédiger les règlements avec précision, soin et minutie, mais je suis convaincue que l'Office des transports du Canada a eu plusieurs années pour examiner le type de règlements qu'il souhaite instaurer. Les Américains ont mis en oeuvre leur loi le 26 janvier dernier, alors que les Européens l'ont fait le 1^{er} novembre 2008. Nous pouvons donc nous inspirer de certains règlements qui existent déjà.

J'ai jeté un coup d'oeil au site Web pour voir combien coûterait un vol à destination de Hong Kong. Selon le moteur de recherche d'Air Canada, cela me coûterait 495 \$. Si je voyage avec Cathay Pacific, qui est une grande compagnie aérienne offrant beaucoup de vols vers Hong Kong et la Chine, le billet coûtera 1 009 \$. Bon, j'aime que les gens voyagent avec Air Canada parce que c'est une société canadienne. Le hic, c'est qu'elle n'annonce pas ouvertement ses prix. Pourtant, d'autres grandes compagnies aériennes font preuve d'une totale transparence quant au prix. Je suis sûre que si on ajoute le supplément carburant et tout le reste, le prix ne sera plus de 495 \$, mais probablement près de 1 000 \$ ou même plus. Ce n'est ni juste ni honnête envers les consommateurs.

J'ai consulté mon agenda. La semaine de relâche, c'est à la mi-mars. Si le gouvernement le voulait, il pourrait rédiger d'emblée la réglementation. Ayant eu tout ce temps pour se préparer, il pourrait probablement terminer le travail très rapidement, peut-être en une semaine ou deux. Il faudrait ensuite publier le tout dans la *Gazette du Canada*. Après quoi, il y aurait d'habitude une période de consultation de 30 jours. On pourrait peut-être avoir tout terminé d'ici la semaine de relâche. Le ministre pourrait alors se présenter à l'aéroport et annoncer qu'on a enfin adopté ce règlement et qu'il y aura désormais de la transparence dans les publicités, au lieu de dire qu'il faut attendre encore un an.

Ce n'est pas beaucoup demander, et j'espère que les choses bougeront un peu plus rapidement. Au lieu de prendre un an pour rédiger la réglementation, on pourrait peut-être le faire en quelques semaines ou en un mois. On n'a certainement pas besoin d'une si longue période pour rédiger des règlements.

Le président: Monsieur Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président. Je suis heureux de siéger au comité.

Ma mère, qui était originaire du Cap-Breton, disait au sujet des politiciens: « Une fois que tout est dit et fait, les politiciens ont dit bien plus de choses qu'ils n'en ont faites. » La bonne nouvelle, c'est que je ne pense pas que ce soit le cas ici, au comité, jusqu'à présent. Je trouve que les députés ont parlé de manière très succincte et réfléchie.

Dans le même esprit, j'aimerais mettre aux voix la motion.

Mme Olivia Chow: Très bien. Faites-le.

Le président: Malheureusement, vous ne pouvez pas le faire.

M. Ed Holder: Je ne peux pas le faire?

Mme Olivia Chow: Écoutons ce que vous avez à dire.

M. Ed Holder: Dommage, parce que j'étais prêt à le faire.

Mme Olivia Chow: Non, il peut en faire la demande. Il peut demander qu'on mette aux voix la motion...

Le président: En tout cas, merci.

Monsieur Coderre.

Tant qu'il y a des députés disposés et aptes à présenter...

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je voulais saluer mon collègue Ed et c'est pour cela que je vais prendre la parole.

Monsieur le président, le gouvernement a le droit et a raison de prendre un certain laps de temps. À la lumière de ce que ma collègue Olivia vient de dire, on ne peut pas adopter immédiatement le règlement parce que cela voudrait dire qu'il faut que cela passe par la *Gazette du Canada* et qu'il y ait une période de consultation.

Le Parti libéral ne peut pas voter en faveur de cela parce que ce n'est pas exact et que ce n'est pas possible d'adopter immédiatement les règlements. Si elle avait dit « dans les deux prochains mois », on aurait tout de suite une possibilité d'appliquer cela au niveau de la *Gazette du Canada*. Je pense que ce n'est pas long, écrire un règlement. Le problème, c'est la suite. Même pour la plus courte période de consultation sur les règlements — sur la sécurité, par exemple —, on a déjà fait des choses en 30 jours parce qu'on savait qu'on pouvait se parler rapidement.

Donc, on ne peut pas procéder immédiatement à l'adoption de ce règlement. Ce n'est pas possible. Compte tenu de ce qu'on sait et du fait qu'il faut s'adapter rapidement avec les Américains, si Mme Chow avait dit « d'ici le 1^{er} avril 2012 », cela aurait été différent.

Évidemment, avec le manque d'expérience des députés du NPD qui n'ont jamais été au pouvoir, je peux comprendre. Ils ne savent pas comment fonctionne un gouvernement. Toutefois, on peut trouver une façon mitoyenne et pragmatique pour le faire. Peut-on présenter un amendement, monsieur le président?

J'entends des deux côtés qu'on pourrait avoir un compromis en adoptant l'amendement suivant:

Que le gouvernement adopte, d'ici le 1^{er} avril 2012, le règlement.

Je propose donc qu'on enlève le mot « immédiatement ». Cela reflète selon moi la position de tout le monde ici.

● (0930)

[Traduction]

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

Très bien. M. Coderre propose que la motion soit modifiée par substitution, au mot « immédiatement », des mots « le 1^{er} avril 2012 ».

Mme Olivia Chow: Le jour du poisson d'avril.

Le président: C'est une pure coïncidence.

(L'amendement est rejeté.)

Le président: Nous allons maintenant mettre aux voix la motion principale, et Mme Chow demande un vote par appel nominal.

(La motion est rejetée par 8 voix contre 4.)

Le président: Comme il n'y a pas d'autres points à l'ordre du jour, je vais lever la séance. On se reverra mardi prochain. Les amendements doivent être remis au greffier avant la fin de la journée, et on vous les distribuera dès qu'on les aura reçus. Merci.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les
Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à
l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and
Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the
following address: <http://www.parl.gc.ca>