



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 054 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 30 mai 2007

—
Président

M. Mervin Tweed

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

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

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

Le mercredi 30 mai 2007

•(1545)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour tout le monde et bienvenue à la 48^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous nous réunissons aujourd'hui conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006 pour examiner le projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

Nous recevons aujourd'hui encore une fois les représentants du ministère des Transports, M. Franz Reinhardt, Mme Susan Stanfield et M. Merlin Preusse, ainsi que ceux du ministère de la Défense nationale, MM. Jacques Laplante et Alex Weatherston. Bienvenue à vous.

Lorsque nous nous sommes quittés la dernière fois, nous en étions à l'examen de l'article 4 et il s'agissait de l'amendement modifié NDP-3.1.

(Article 4)

Le président: Lors de nos discussions avec M. Julian, nous étions convenus tous ensemble d'une modification, en l'occurrence que l'alinéa *d*) allait devenir l'alinéa *b*), mais après en avoir discuté plus longuement, nous avons découvert qu'il devait plutôt s'agir de l'alinéa *a*). Nous allons donc vous faire remettre cela.

Bienvenue à vous, monsieur Julian. Nous parlions précisément du fait que nous voulions modifier le texte en changeant l'alinéa *b*) pour l'alinéa *a*). C'était de votre amendement qu'il s'agissait à ce moment-là.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Très bien, et les conservateurs sont d'accord, c'est merveilleux.

Le président: Je ne sais pas si je peux me faire leur porte-parole, mais je vous demanderais néanmoins d'exposer cet amendement. À ce moment-là, nous pourrions en discuter plus longuement dans l'espoir de pouvoir avancer.

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

Vous voudrez bien m'excuser si je suis arrivé en retard, mais les votes ont un peu bouleversé nos horaires.

Nous avons donc demandé au greffier certains éclaircissements au sujet du texte exact de l'amendement. Comme je le mentionnais lundi, ce texte posait certaines difficultés. Il y avait deux éléments en cause. Le premier était la mention de l'alinéa et le texte exact qui allait être supprimé. Nous avons pu avoir confirmation auprès de l'auteur de ces lignes mais ce qu'on voulait à l'origine, c'était d'utiliser cela comme préambule pour la disposition en question de sorte qu'aucun alinéa ne disparaîtrait.

En second lieu, il y avait une discordance entre les deux textes français et anglais de cette disposition, un problème d'ailleurs que nous avons déjà rencontré dans le cas du texte français qui

[Français]

dit très clairement « selon les plus hautes normes de sécurité » et

[Traduction]

alors que le texte anglais, à en juger d'après l'amendement que nous avons parlé lundi, parlait plutôt des normes de sécurité élevées.

[Français]

La version française était la bonne.

•(1550)

[Traduction]

Vous constaterez donc que le mot « established » ne figure plus dans le texte anglais.

Voilà donc les deux éclaircissements.

Je tiens à remercier la personne qui avait fait la rédaction du texte et qui nous a d'ailleurs présenté ses excuses, je peux en effet parfaitement comprendre cela parce que ces gens doivent s'occuper d'une foule d'amendements et travailler sous pression.

Je suis heureux qu'ils aient ainsi ajouté cette précision au sujet de l'objectif poursuivi par l'amendement NDP-3.1. Étant donné nos discussions au sujet de l'amendement du Bloc, cet amendement-ci correspond bien à ce que nous essayons tous d'obtenir, c.-à-d. intégrer au texte du projet de loi la notion des plus hautes normes de sécurité possibles. J'espère que ce texte recevra l'appui des quatre partis représentés ici.

Le président: Je dois signaler aux membres du comité qu'étant donné qu'il s'agit d'une modification de fond apportée à la motion initiale, nous vous avons fait remettre le nouveau texte, mais il faut que le comité consente à ce que ce nouveau texte remplace la motion initiale mise en délibération par M. Julian.

Tout le monde est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Le ministère a préparé une autre option possible qui repose sur ce que M. Julian et d'autres membres du comité avaient dit la dernière fois, et ce texte vous est présenté dans les deux langues officielles. Je pense qu'il devrait satisfaire tout le monde, et je vais demander aux deux greffiers de bien vouloir le faire distribuer.

Le président: Je dois signaler au comité que même si ce texte va être remis aux membres, nous demeurons néanmoins saisis de la motion actuellement en délibération, sauf si M. Julian accepte de la retirer avec le consentement du comité.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je n'ai aucune objection à ce que nous nous occupions d'abord. Nous travaillons en collaboration, monsieur le président, et ce qui conviendra le mieux pour cet article serait parfait.

Le président: Y a-t-il des interventions au sujet de l'amendement NDP-3.1 présenté par M. Julian? Nous en avons déjà discuté, et j'imagine donc —

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Sous la forme qui vient de nous être distribuée.

Le président: En effet, le texte d'aujourd'hui.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): C'est le texte dans lequel l'alinéa b) devient l'alinéa a) et où le mot « establish » disparaît dans la version anglaise.

Le président: C'est cela, ce qui modifie en fait la motion initiale. C'est donc un changement de fond important, de sorte qu'il fallait que le comité accepte d'en faire le texte de la motion présentée par M. Julian sous couvert de son amendement NDP-3.1.

M. Brian Jean: Je m'interroge, monsieur le président, et me demande si, avant de passer au vote, les membres ne pourraient pas jeter un coup d'oeil sur l'option proposée par le ministère, ce qui leur permettrait peut-être de conclure que ce texte est en l'occurrence un compromis raisonnable et s'ils ne voudraient donc pas plutôt accepter ce texte-là. C'est un texte qui est très proche de celui de M. Julian, avec néanmoins quelques différences. Il est au demeurant un peu plus complet que ce que proposait M. Julian, et donc il pourrait également peut-être mieux convenir.

Le président: Je sais qu'il est toujours très difficile de réfléchir à un amendement tout en songeant à un autre, mais je vais donner quelques instants aux membres du comité pour qu'ils me signalent qu'ils ont effectivement reçu ce texte et qu'ils ont eu la possibilité de l'examiner.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): J'ai une question à poser au ministère ou à M. Jean. On utilise les termes « les plus élevées possible » plutôt que « les plus hautes normes de sécurité ». Pourquoi avoir utilisé ces termes? L'expression « les plus élevées possible » est moins forte que « les plus hautes normes ». Y a-t-il une raison à cela?

[Traduction]

Le président: Excusez-moi, je ne vous ai pas entendu.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je parle de ce qu'a déposé M. Jean du gouvernement, c'est-à-dire que dans l'article 4.2 proposé dans l'amendement, vous terminez en disant: « les normes de sécurité et de sûreté les plus élevées possible », alors que dans l'amendement de M. Julian, on pouvait lire « les plus hautes normes de sécurité ». Pourquoi ne pas avoir utilisé l'expression « les plus hautes normes » et l'avoir remplacée par l'expression « les plus élevées possible »?

•(1555)

M. Franz Reinhardt (directeur, Services réglementaires, Aviation civile, ministère des Transports): La seule explication que je peux vous donner est que c'est le fait des rédacteurs de la section de rédaction législative du ministère de la Justice. C'est une question de « bijurilinguisme ». Ce sont les expressions normalement utilisées. En anglais, on peut lire:

[Traduction]

« in a manner that meets the highest possible safety and security standards. »

[Français]

Si on compare la version française à la version anglaise, on obtient une expression d'intention qui est réellement « les normes les plus élevées de sécurité possible ».

M. Mario Laframboise: Dans ce cas, si vous vouliez utiliser les termes anglais, vous auriez pu enlever le mot « possible » aussi.

[Traduction]

Cela signifie les normes de sécurité et de sûreté les plus élevées.

[Français]

M. Franz Reinhardt: C'est ce qui est écrit en anglais.

M. Mario Laframboise: Non, vous avez écrit les mots « possible safety ».

[Traduction]

M. Franz Reinhardt: Cela veut dire les normes de sécurité et de sûreté les plus élevées possible.

[Français]

M. Mario Laframboise: Pourquoi utiliser le mot « possible »? On aurait pu seulement enlever le mot « possible ».

M. Franz Reinhardt: C'est une question de rédaction qui a été soulevée par les rédacteurs juridiques. Je peux vous dire qu'il n'y a pas eu d'intervention du ministère en tant que tel quant à la qualification des mots utilisés ici. On leur a fait part de l'idée. Comme vous le savez, nous rédigeons souvent nous-mêmes une disposition, un amendement, et lorsque c'est revu par le Bureau du Conseil privé et le ministère de la Justice, certains changements sont apportés. Je dois vous dire honnêtement, monsieur Laframboise, que cela ne vient pas du ministère. Ils ont des protocoles de rédaction, ils ont d'autres lois et souvent ils veulent que les expressions contenues dans une loi correspondent à celles utilisées dans les autres lois. Je pense que l'explication est là.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, comme M. Laframboise vient de le dire, il y a ici deux éléments distincts. Dans une certaine mesure, ce texte édulcore un peu la notion de « les plus hautes normes de sécurité » pour parler plutôt de « normes de sécurité les plus élevées possible ». J'aime beaucoup qu'on ait ajouté la notion de « sûreté », mais je n'aimerais pas qu'on édulcore ainsi l'objectif ultime que, je crois, nous partageons tous ici.

L'autre élément est que, dans la version présentée par le gouvernement, nous ne trouvons pas les termes « en tout temps ». Par conséquent, même si à mon avis certains des éléments qu'on trouve dans le texte du gouvernement représentent des améliorations, il demeure qu'on y trouve également deux éléments clés qui édulcorent en fait la version poursuivie, c'est-à-dire de mettre la barre très haut. Je pense que c'est un objectif que nous partageons tous, de sorte qu'il y ait au Canada les plus hautes normes de sécurité.

Le président: Je vais donner la parole à M. Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Compliquons encore un peu les choses, monsieur le président, et peut-être finirons-nous par trouver une issue.

Le paragraphe 4.2(1) actuellement proposé — par actuellement j'entends celui d'aujourd'hui — se lit comme suit : « Le ministre est chargé du développement et de la réglementation de l'aéronautique, ainsi que du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine. À ce titre, il peut », puis on poursuit avec les alinéas a), b) et c).

À mon avis, si nous prenions ce texte et si nous l'arrêtons après le terme « l'aéronautique », nous aurions ainsi : « Le ministre est chargé du développement et de la réglementation de l'aéronautique, ainsi que du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine ». À cet endroit-là, nous ajouterions l'amendement NDP-3.1 de M. Julian : « Le ministre veille à ce que les activités aéronautiques soient gérées en tout temps selon les plus hautes normes de sécurité; à ce titre, il peut ».

Je pense que si nous combinons les deux, tout le monde pourrait y trouver son compte et on respecterait le souhait du comité, j'imagine, qui tient à imposer au ministre et au ministère l'obligation de respecter des normes élevées.

Le président: Allez-y, monsieur Jean

M. Brian Jean: Le gouvernement considérerait que tous ces amendements sont des amendements favorables, sauf celui qui viserait à ajouter au texte de M. Julian les mots « et de sûreté ».

L'hon. Mauril Bélanger: Je n'avais pas vu cela.

M. Brian Jean: Je pense que ce texte devrait être ajouté, c'est ce que je suggère.

L'hon. Mauril Bélanger: Vous voulez dire l'expression « normes de sécurité et de sûreté »?

M. Brian Jean: C'est cela, « normes de sécurité et de sûreté ».

Le président: Je pense qu'il y a peut-être —

Mais écoutons plutôt M. Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: C'est une tout autre question. Ce n'est pas le ministre qui gère les activités aéronautiques. Le ministre peut imposer à ceux qui les gèrent les normes de sécurité les plus élevées possible. Vous voyez? Il y a une différence du point de vue du protocole de rédaction.

L'hon. Mauril Bélanger: En disant « veille à ce qu'elles soient gérées », on ne dit pas par qui.

• (1600)

Madame Susan Stanfield (conseillère juridique, ministère des Transports): On pourrait ainsi soutenir que le ministre ne gère pas ces activités, et donc qu'il lui serait difficile de veiller à ce qu'elles le soient, si ce n'est par voie de réglementation, n'est-ce pas?

L'hon. Mauril Bélanger: Il n'y a donc pas de problème.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vous répète que j'aime assez le nouveau texte qui a été déposé par le gouvernement parce que le ministre est chargé du développement. On le rend donc responsable du développement et de la réglementation de l'aéronautique. La seule chose qui me chicote, c'est le mot « possible ». Vous dites qu'on peut le retirer. Qu'on ajoute les mots « en tout temps » après les mots « les normes de sécurité et de sûreté les plus élevées » ou non n'est pas déterminant. Pourvu que le ministre soit chargé lui-même du développement de la réglementation et de s'assurer de la conduite des activités en vertu des normes de sécurité les plus élevées, je suis d'accord pour l'adopter, si vous enlevez le mot « possible ». Cependant, je voudrais rallier tout le monde. J'aime bien le texte parce que vous rendez le ministre responsable. Cela m'intéresse.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, il me semble bien que vous nous livrez votre résumé, n'est-ce pas?

Le président: J'allais justement dire que nous commençons à embrouiller un peu les choses en parlant de deux ou trois amendements différents. Peut-être pourrions-nous saisir plutôt du NDP-3.1. Si nous le voulons, nous pourrions nous occuper de l'amendement ministériel, mais cela n'empêche pas nécessairement qu'il puisse y avoir un sous-amendement dont nous avons déjà eu connaissance.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, si M. Bélanger avait la bonté de bien vouloir répéter l'amendement qu'il a proposé dans le cadre du NDP-3.1, je pense que cela nous permettrait d'avancer un peu.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, je crois comprendre que le gouvernement a repris tel quel le paragraphe 4.2(1) proposé dans l'amendement en y ajoutant le concept que le comité désirait introduire pour l'établissement du respect des normes de sécurité les plus élevées. Si on voulait combiner les deux, on pourrait rédiger le paragraphe 4.2(1) comme suit : « Le ministre est chargé du développement et de la réglementation de l'aéronautique ainsi que du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine. » Ensuite, on pourrait ajouter l'amendement NPD 3.1 présenté par M. Julian :

4.2 (1) Le ministre veille à ce que les activités aéronautiques soient gérées en tout temps selon les plus hautes normes de sécurité; à cet égard, il peut :

Le reste suivrait. C'est presque du pareil au même. Je ne voudrais pas qu'on s'enfarge dans cela.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Si M. Bélanger veut en faire un amendement favorable, je suis tout disposé à l'accepter. Cela ferait donc —

Le président: J'allais précisément demander à M. Bélanger s'il veut proposer un sous-amendement.

Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Je sais que les membres du Bloc ont déjà dit qu'ils étaient favorables à l'amendement ministériel, pourvu qu'on enlevât le mot « possible », et il me semble donc que nous sommes déjà parvenus à un consensus qui nous permettrait de progresser. Je proposerais donc de mettre aux voix d'abord l'amendement ministériel.

Le président: Non, car nous devons commencer par l'amendement de M. Julian qui est déjà en délibération. En fait, l'amendement ministériel dont nous venons de parler n'a même pas été présenté officiellement au comité.

M. Ed Fast: Vous avez raison.

J'avais cru vous entendre dire que le texte qui nous permettrait d'avancer serait celui qui —

Le président: En effet et c'est pour cette raison que j'ai demandé à M. Bélanger s'il voulait proposer un sous-amendement à l'amendement de M. Julian et il m'a répondu oui.

L'hon. Mauril Bélanger: Me donneriez-vous 30 secondes de réflexion, monsieur le président?

Le président: Oui, je vais faire fermer les micros.

- _____ (Pause) _____
-
- (1605)

Le président: Au risque de faire avancer les choses, monsieur Bélanger —

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, un consensus commence peut-être à se former autour de la table, à savoir que nous nous saisissons plutôt de l'amendement ministériel, après avoir enlevé le mot « possible ».

[Français]

Je pense qu'il n'y a peut-être pas unanimité mais qu'il y a un consensus pour retenir l'amendement du gouvernement, mais en retirant le mot « possible ».

[Traduction]

Le président: D'accord, mais il faut que je commence par régler le sort de l'amendement de M. Julian.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Dans ce cas, si le comité y consent, je suis prêt à retirer mon amendement.

(L'amendement est retiré.)

Le président: Je peux maintenant demander à M. Jean de présenter l'amendement ministériel, G-0.1

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

Par souci de faire avancer les choses, je propose donc cette motion — dont tout le monde parle déjà ici depuis un certain temps — en consentant à l'amendement favorable proposé par M. Laframboise pour le Bloc québécois, à savoir qu'on en retire le mot « possible ».

Le président: Monsieur Laframboise, cela vous va?

M. Mario Laframboise: Oui.

Le président: M. Laframboise propose donc un amendement favorable aux termes duquel le mot « possible » serait supprimé de l'amendement G-0.1.

M. Peter Julian: Je voudrais à mon tour proposer un amendement favorable qui ajouterait les termes « en tout temps » après le mot « impose ».

Le président: Il faut que nous commençons par accepter d'enlever le mot « possible ».

Une voix: D'accord.

Le président: Maintenant, M. Julian propose d'ajouter les termes « en tout temps ».

M. Brian Jean: Le gouvernement accepte cet amendement favorable, mais il va sans dire que, quoi qu'il en soit, le ministre demeure en tout temps responsable.

Le président: Parfait, nous sommes à l'amendement G-0.1.

Monsieur Julian, à quel endroit voulez-vous ajouter les termes « en tout temps »?

M. Peter Julian: Après le mot « impose ».

Le président: Très bien, je vais donc lire l'amendement et comme on a ajouté à cet amendement deux amendements favorables, les trois ne feront plus qu'un .

Monsieur Carrier, je vais demander à quelqu'un de le traduire pour moi, même si je serais ravi de pouvoir le faire moi-même.

L'amendement se lit donc ainsi :

Le ministre est chargé du développement et de la réglementation de l'aéronautique, ainsi que du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine et il impose en tout temps pour la conduite des activités aéronautiques les normes de sécurité et de sûreté les plus élevées. À ce titre, il peut

(L'amendement est adopté.)

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement L-3, à la page 15 de votre liasse.

Monsieur Julian.

- (1610)

M. Brian Jean: Non, c'est plutôt moi.

Le président: Excusez-moi, il y a pas mal de similitude.

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Jean: C'est un joli compliment, en vérité, et je suis effectivement très fier d'être né en Colombie-Britannique.

Effectivement, monsieur le président, je voulais simplement dire au comité que je n'ai absolument aucune idée du moment où nous allons pouvoir terminer, et j'espère que nous pourrions conclure l'examen du projet de loi C-6 dans les meilleurs délais, sans quoi nous risquons de ne pas pouvoir terminer avant l'été.

Je pense que toutes les parties auraient intérêt à ce que nous puissions poursuivre, non pas au pas de charge, mais d'un bon pas quand même. Nous sommes ici pour servir la population, et je pense que c'est un excellent texte de loi à adopter dans son intérêt.

Le président: Je pense qu'aujourd'hui, nous sommes tous sur la même longueur d'ondes.

Nous avons donc mis en délibération l'amendement libéral numéro 3 qui figure à la page 15. Je vais demander à M. Volpe de nous présenter cette motion, mais je tiens à signaler au comité que ce texte semble présenter quelques difficultés.

Monsieur Volpe, voulez-vous je vous prie nous présenter votre motion.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): J'ai remarqué que d'autres collègues avaient présenté d'autres amendements à ce sujet. Pour nous, c'est simplement le fait que nous voulons qu'il y ait un programme de surveillance et d'inspection permettant d'arriver à un niveau de sécurité acceptable. Pour nous, peu importe le programme que le ministre va implanter, il faut qu'il puisse l'accepter. Que ce soit le programme le plus rigoureux ou que ce soit un programme simplement acceptable, il faut que dans un cas comme dans l'autre il puisse l'accepter. Cet article nous pose donc quelques difficultés tel qu'il est rédigé actuellement.

Je constate qu'il y a d'autres amendements visant à ajouter à cette disposition l'expression « atteindre le niveau de sécurité le plus élevé fixé par lui ». Comme l'amendement ministériel précédent vient d'être adopté, je pense que M. Laframboise aurait un amendement allant dans le même sens, mais il va davantage dans le droit fil de celui que nous venons d'adopter.

Je vais donc retirer mon propre amendement pour lui permettre de présenter le sien.

Le président: M. Volpe a donc retiré l'amendement L-3 et le comité le lui permet, je n'en doute pas.

Nous pouvons donc passer à l'amendement BQ-8 mais il faut que je signale au comité que, comme dans le cas de l'amendement de M. Volpe, celui-ci me dit-on présente également certaines difficultés.

Je vais attendre que M. Laframboise nous l'ait exposé.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup. Je propose que le projet de loi C-6, à l'article 4, soit modifié par adjonction, après la ligne 17, page 5, de ce qui suit :

(1.1) Le ministre établit un programme de surveillance et d'inspection de la sécurité aérienne afin d'atteindre le niveau de sécurité le plus élevé fixé par lui.

L'objectif de l'amendement, évidemment, est qu'on maintienne un programme de surveillance et d'inspection afin que le niveau de sécurité le plus élevé, fixé par le ministre, soit atteint.

[Traduction]

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

Je dois signaler au comité que l'amendement du Bloc et celui du NPД sont identiques.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: En réalité, ils ne le sont pas, monsieur le président.

Le président: Peu importe, commençons par celui-ci et je confirmerai la chose ultérieurement.

M. Peter Julian: Il y a simplement deux mots qui ne sont pas les mêmes, mais il n'empêche que j'appuie l'amendement du Bloc.

[Français]

présenté par M. Laframboise si, dans la version française, on ajoute les mots « et conserve un programme de surveillance ». Alors, on ajouterait deux mots. J'espère que cela pourra être accepté en tant que sous-amendement à l'amiable. J'appuie la motion du Bloc parce que je pense qu'elle améliorera encore une fois le projet de loi.

• (1615)

[Traduction]

Le président: La question est de savoir, et c'est le problème qu'éprouve la présidence, s'il y a déjà des procédures en place ou si nous ajoutons ici de nouvelles procédures concernant l'implantation et le maintien. Dans le second cas, il me semble bien que cela va devoir s'assortir de nouvelles dépenses, d'où la nécessité d'une recommandation royale.

Voilà donc où nous en sommes arrivés dans ce débat sur la recevabilité.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Avec votre permission, monsieur le président, c'est une obligation. Le ministre a déjà un programme. Avec l'amendement du Bloc et le nôtre, qui est semblable, nous disons simplement que ce programme doit être maintenu. Selon mon interprétation, cet amendement est tout à fait recevable. Il maintient l'obligation en question, donnant ainsi suite à l'inquiétude exprimée par les témoins que nous avons entendus. Ces témoins nous ont dit en théorie qu'un SGS pourrait fonctionner si, dans la pratique, il y avait cette surveillance.

Voilà donc les principes qu'on a fait valoir devant le comité, le fait que nous n'enlevons rien des programmes de sécurité. C'est selon moi l'efficacité de l'amendement du Bloc. Il fait passer cela au tout premier plan en en faisant une obligation pour le ministre.

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

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, si on oblige le ministre à établir un programme, il doit le maintenir. Je n'ai donc aucune objection à accepter cet amendement favorable voulant que le programme de surveillance et d'inspection soit maintenu. Celui-ci peut être modifié. Plusieurs changements dans la façon de fonctionner peuvent y être apportés en cours de route. Cependant, une fois qu'il est établi, il doit être maintenu. Je serais disposé à accepter l'amendement favorable de M. Julian. J'aimerais donc entendre les gens du ministère à ce sujet.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, voudriez-vous dire que cela exigerait une recommandation royale et avez-vous donc jugé l'amendement irrecevable pour l'instant?

Le président: J'aimais précisément interroger les représentants du ministère sur ces deux termes « établi » et « programme ».

Lorsque vous dites que c'est un nouveau processus qui exigerait... J'essaie d'obtenir des éclaircissements.

Monsieur Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: J'écoutais M. Laframboise. S'il s'agit de maintenir les activités de contrôle et de surveillance de la sécurité aéronautique, cela ne semblerait pas devoir poser problème au ministère. Nous avons déjà notre programme. Il existe déjà. Il relève du ministre, et cela confirme simplement que le ministre va le maintenir.

Cela dit, en ce qui concerne l'utilisation du terme « shall » dans le texte anglais, nous parlons ici des responsabilités du ministre. Il va falloir jeter un coup d'oeil sur la numérotation. Je pense qu'au lieu d'avoir (n.1) comme dans l'amendement LIB-3 — Nous en sommes l'amendement BQ-8, n'est-ce pas? Je tiens simplement à bien être certain de la bonne numérotation des différentes dispositions. Cela viendrait juste avant l'actuel paragraphe (2) qui se trouve dans le texte de loi. Ce serait le paragraphe (1).

Mme Susan Stanfield: La disposition précédente devient le paragraphe (1). Il y a un amendement.

M. Franz Reinhardt: Nous voulons être certains que la numérotation est la bonne.

Quant au texte, je pense que le gouvernement peut tout à fait l'accepter.

Le président: Si j'interprète bien ses propos, je pense que M. Laframboise laisse entendre que le programme existe déjà. Vous ne demandez pas au gouvernement ou au ministre d'augmenter les dépenses afin de « maintenir ». Vous dites simplement que le programme doit être. Est-ce bien cela?

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est exact. C'est une nouvelle loi qu'on dépose; ça n'a donc jamais été dans la loi. L'idée est que le ministère établisse un programme, mais s'il en existe déjà un, je n'ai pas d'objection à ce qu'il s'applique. Par contre, je veux qu'il soit maintenu. Je ne m'attends pas à ce qu'on crée un nouveau programme, en autant que le programme d'inspection et de surveillance existant soit adéquat. Les mots « afin d'atteindre le niveau de sécurité le plus élevé » signifient que le ministre doit s'assurer que le programme d'inspection va de pair avec un niveau de sécurité adéquat.

•(1620)

[Traduction]

M. Franz Reinhardt: Nous avons vérifié la numérotation et, effectivement, cela pourrait être le (1.1).

Le président: Par conséquent, l'amendement suivrait immédiatement et deviendrait le paragraphe proposé (1.1).

Selon toutes les interventions de tous les partis, je dois conclure que cela n'imposerait aucune dépense nouvelle au gouvernement.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je m'oppose, monsieur le président. C'est bien ce que le mot « établi » laisse entendre. Je réclame la parole depuis quelque temps déjà pour montrer aux membres du comité que nous pourrions modifier légèrement G-1 pour le préciser. Je pense que cela satisferait davantage les membres du comité que la suggestion actuelle. Je sais que le contexte est différent mais il est dit —

Le texte serait : Le ministre des Transports vérifie si les ressources sont suffisantes pour lui permettre de veiller au contrôle de la sécurité et de la sûreté aériennes les plus élevées qui soient.

Si c'est déjà établi, alors il nous faut un contrôle. On n'a pas besoin du mot « établi » ici. Et « établi » évoque certainement la recommandation royale. Que ce soit le cas ou pas, j'ai dit à M. Laframboise et à tous les autres membres du comité que cela va au-delà de ce que vous proposez. Cela permet en fait de s'assurer qu'il existe bien des ressources suffisantes.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Non. L'objectif est qu'il y ait un programme de surveillance et d'inspection. Ce dont vous parlez, c'est de disposer de ressources financières pour veiller au contrôle de la sécurité. Ça ne veut pas dire qu'il va y avoir un programme d'inspection et de surveillance.

Pour notre part, nous voulons maintenir le programme d'inspection et de surveillance déjà en vigueur. Si vous me dites vouloir appliquer uniquement l'amendement G-1, ça implique que vous n'avez pas l'intention de maintenir un programme d'inspection et de surveillance. Il me semblait que le ministre ne voulait pas changer le nombre d'inspecteurs. Si on veut vraiment maintenir un tel programme, il faut le mentionner dans le projet de loi. Ce sera clair pour tout le monde.

[Traduction]

Le président: Avant de donner la parole à M. Jean, avez-vous une observation à faire?

M. Brian Jean: Je comprends sa réserve et je suis d'accord, sauf qu'il faudrait éliminer « établi ». Un amendement favorable se lirait comme suit « le ministre conserve le programme de surveillance actuel ». S'il existe déjà, il n'y a pas besoin de l'établir et « établi » exige une recommandation royale.

Le président: J'avais l'impression que l'on supprimait « établi » d'après ce que j'avais compris de l'intervention de M. Laframboise...

M. Brian Jean: Cela a dû m'échapper. Mes excuses.

Le président: Monsieur Julian, voulez-vous intervenir sur ce point?

M. Peter Julian: Eh bien, je —

M. Brian Jean: Désolé de vous interrompre, monsieur Julian, mais dans mon esprit cela signifie qu'un autre programme doit être établi en sus du programme actuel, qui existe depuis quelque temps déjà. C'est la difficulté que j'ai. Cela exige une recommandation

royale. Cela propose de créer un autre programme. Je pense que la plupart des contribuables ne veulent pas d'une bureaucratie supplémentaire, à moins que ce soit nécessaire, et ça ne l'est pas vu qu'il existe déjà un programme.

Le président: Avant de donner la parole à M. Laframboise, si le texte dit « établi », l'amendement serait irrecevable.

Je suis désolé, mais j'avais déjà sur ma liste M. Julian suivi de M. Laframboise. Le mot « établi » est ce qui fait problème; établir un programme suppose de nouveaux crédits.

M. Peter Julian: « Établi » peut aussi vouloir dire une obligation. Je pense donc qu'il y a deux façons d'interpréter le passage. On rencontre des formules semblables ailleurs dans le texte. L'existence d'un programme est imposée. À mon sens, il n'y a pas d'incompatibilité entre ce que M. Laframboise propose et notre intention de nous assurer qu'il y a bien une obligation de conserver les programmes de sûreté qui existent.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'aimerais proposer un amendement favorable.

Je propose qu'on remplace le mot « établi » par les mots « doit maintenir ». L'amendement se lirait alors comme suit: « Le ministre doit maintenir un programme de surveillance et d'inspection de la sécurité aérienne afin d'atteindre le niveau de sécurité le plus élevé fixé par lui. »

De cette façon, s'il existe déjà un programme, il va le maintenir. C'est l'obligation de le maintenir qui est importante.

Si ça vous va, j'accepterais moi aussi cette version.

•(1625)

[Traduction]

Le président: J'apprécie que vous essayiez de trouver un terrain d'entente. Il faudrait que ce soit considéré comme un amendement favorable ou un sous-amendement. Malheureusement vous ne pouvez pas amender votre propre amendement.

M. Brian Jean: Je proposerais moi-même cet amendement favorable.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: L'amendement me convient mais s'il y avait moyen d'examiner — J'interviendrai plus tard.

Le président: Merci. Il y a maintenant un amendement favorable que je vais lire pour plus de clarté.

Le ministre doit maintenir un programme de surveillance et d'inspection de la sécurité aérienne afin d'atteindre le niveau de sécurité le plus élevé fixé par lui.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: En français, on doit lire: « Le ministre doit maintenir un programme de surveillance [...] ». Je ne sais pas comment on doit le formuler en anglais.

[Traduction]

Le président: Du côté français, c'est ce que je regarde, doit maintenir. Nous avons supprimé « établit ». Pour rendre « shall maintain a program », on dira en français « doit maintenir ».

Cela vous convient, monsieur Laframboise?

M. Mario Laframboise: Oui.

Le président: Nous allons donc mettre aux voix l'amendement. Il s'agit d'un amendement favorable et non d'un sous-amendement.

(L'amendement est adopté.)

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, avez-vous dit que si l'objectif avait été de créer un programme vous auriez déclaré l'amendement irrecevable?

Le président: Ce que j'ai dit, c'est que si de quelque façon ça proposait un nouveau mandat entraînant de nouvelles dépenses, je l'aurais déclaré irrecevable. La question autour de « établit un programme » laisse entendre un nouveau programme.

L'hon. Mauril Bélanger: J'ai des difficultés avec ça, monsieur le président. Je ne vais pas m'attarder sur la question mais je dois signaler la chose parce que je ne suis pas sûr que vous ayez raison. Je sais que dans les affaires émanant des députés, c'est bien le cas, mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit ici; il s'agit d'une loi d'initiative ministérielle et le comité a le pouvoir de proposer et d'adopter des amendements.

Je signale donc la chose et je vais me renseigner s'il le faut, car je crois que vous avez peut-être fait erreur.

Le président: Merci, j'en prends donc acte.

(L'article 4 modifié est adopté.)

(Les articles 5 à 7 inclusivement sont adoptés.)

(Article 8)

Le président: Il a le BQ-9, à la page 19. Ici aussi, je dois exprimer certaines réserves à propos de sa recevabilité, mais j'aimerais que M. Laframboise nous le présente. Aux fins du compte rendu, je signale que BQ-9 et LIB-4 sont identiques.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup.

À la page 7 de la version française, on dit : « Que le projet de loi C-6, à l'article 8, soit modifié par adjonction, après la ligne 22, page 7, de ce qui suit :

c.) les systèmes et les programmes de gestion de la sécurité qui prévoient :

(i) la nomination d'une personne physique à titre de gestionnaire supérieur chargé :

(A) des opérations et des activités autorisées en vertu d'un certificat délivré au titre d'un règlement pris en vertu de la présente loi — qui autorise le titulaire à exploiter une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol,

(B) de rendre compte du respect des exigences du système ou du programme de gestion de la sécurité applicable,

(ii) la mise en oeuvre, en réponse à toute analyse de gestion de risque, d'une mesure corrective suffisante pour maintenir le niveau de sécurité le plus élevé,

(iii) une surveillance continue et des évaluations régulières du niveau de sécurité atteint,

(iv) la participation des employés et de leurs représentants syndicaux dans l'élaboration et l'application du système ou du programme de gestion de la sécurité applicable;

Nous pensons que l'ajout de ces dispositions contribue à hausser les plus hautes normes de sécurité et à mieux définir les systèmes et les programmes de gestion de la sécurité.

• (1630)

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: Monsieur le président, j'aime beaucoup l'amendement proposé par le Bloc québécois de même que celui du Parti libéral, mais comme il y a des différences entre tous les amendements proposés par le Bloc québécois, le Parti libéral et le NPD, je propose que nous prenions le temps d'harmoniser le tout avant de nous pencher sur l'amendement BQ-9. Ce serait probablement plus facile de le faire d'ici la prochaine réunion que dans le cadre du comité. Venir à bout de ces petites différences pourrait en effet prendre un certain temps.

[Traduction]

Le président: Je pense qu'on va régler ceci au fur et à mesure. On l'a depuis assez de temps pour que les gens aient pu en prendre connaissance.

Je veux poser une question à M. Reinhardt. À propos de la nomination d'une personne physique à titre de gestionnaire supérieur, est-ce que cela se fait actuellement ou est-ce que cela fait déjà partie du mandat?

M. Franz Reinhardt: Nous avons actuellement le pouvoir en vertu de la loi, et cela se fait au moyen du Règlement de l'aviation canadien, pour ceux qui sont assujettis aux systèmes de gestion de la sûreté actuellement.

Si nous avons mis ces dispositions là où elles sont, à l'article 5.39 plus loin, c'était plus ou moins pour introduire les dispositions relatives à la protection. Cela a été rédigé ainsi pour cette raison. Transposer cela à l'article 4.9 sème un peu la confusion.

Je remarque aussi que trois des amendements sont très semblables. Il y a L-4 et NDP-3.3. Je pense qu'ils devraient être examinés simultanément sans oublier que l'endroit où cela se trouve dans la loi est important.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Honnêtement, cela figure déjà dans le Règlement — 1.06, 1.01, 1.02, 1.03, 1.04 — et aussi à l'article 5.39 du projet de loi. Il me semble approprié ici d'autoriser une certaine souplesse dans le Règlement, par rapport à — S'il faut revenir sur certains de ces points, il faudra de deux à trois ans pour passer à travers de la loi. Je pense qu'il vaut mieux les traiter dans le Règlement.

D'après ce que je sais, ils y figurent déjà. Je crois aussi savoir que des articles du Règlement sont en cours de modification. La dernière édition remonte à 2005 et d'autres articles sont en préparation.

M. Franz Reinhardt: Il y a des APM, des avis de proposition de modification, qui prévoient des consultations entre employeurs et employés chaque fois que s'élaborent de nouveaux règlements sur le SGS. C'est actuellement en préparation; ça s'en vient.

• (1635)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Voulez-vous dire par là que si ces modifications n'étaient pas appliquées, un règlement encadrerait de toute façon cette supervision?

M. Franz Reinhardt: Il y a actuellement des règlements, monsieur Laframboise. On vous a distribué, je crois, un paquet qui les contient. Ce sont les règlements sur l'aviation canadienne. Ils parlent des systèmes de gestion de la sécurité et vous donnent les éléments de base de ceux qui sont déjà en oeuvre. Il y a aussi un avis de proposition de modification qui prévoit, dans le cadre des règlements — mais ce n'est pas encore adopté —, une consultation entre les employés et les employeurs pour ce qui est des dispositions sur le système de gestion de la sécurité.

M. Mario Laframboise: Je ne vois pas pourquoi vous vous opposez à l'idée qu'on inclue ça dans la loi. Plutôt que de nous livrer bataille, pourquoi n'essaierions-nous pas de travailler ensemble? Nous pourrions ajuster notre texte à ce que vous souhaitez. Nous voulons vraiment que ce soit en vigueur dès que la loi sera mise en application. Je ne veux pas que vous attendiez, que l'application de vos règlements soit retardée et que les choses s'éternisent, même si c'est souvent la façon dont vous procédez. Tant qu'à régler des questions, profitons-en.

Ce n'est pas sans raison qu'on inclut cela à l'alinéa c.1). Ce dernier suit l'alinéa c), et l'alinéa 4.9c) parle entre autres de la conception, l'installation, le contrôle, l'entretien et l'homologation. On parlerait donc à cet endroit de la nomination d'une personne physique à titre de gestionnaire supérieur et on décrirait les responsabilités de ce dernier. Je trouve que c'est un bon endroit pour inclure cela.

Si vous devez de toute façon inclure des mesures semblables dans un règlement, pourquoi ne pas travailler avec nous? Il y aurait alors une norme, et celle-ci pourrait être incluse dès maintenant dans le projet de loi. Ce serait clair, et la chose serait réglée. De plus, tous les partis seraient au courant.

[Traduction]

Le président: Monsieur Reinhardt, vous avez dit que ce que propose M. Laframboise est déjà abordé dans un autre article?

M. Franz Reinhardt: Oui. En partie à l'article 5.39 et en partie dans le Règlement de l'aviation canadien. Et puis, la consultation, la disposition concernant

[Français]

« [...] la participation des employés et de leurs représentants syndicaux dans l'élaboration et l'application du système ou du programme de gestion de la sécurité applicable; »

[Traduction]

est déjà visée dans un avis de proposition de modification du RAC. Cela fait partie des documents que nous vous avons remis lundi, je crois.

Le président: Parlez-vous des amendements ministériels?

M. Franz Reinhardt: Non, c'est quelque chose d'autre.

Le président: Oh, la liasse qui a été distribuée.

M. Franz Reinhardt: C'est un document qui portait sur la page couverture: « Règlements en vigueur et propositions d'amendements réglementaires portant sur les systèmes de gestion de la sécurité ».

M. Brian Jean: Pages 14 à 16.

Le président: Pages 14 à 16? Oui, dans votre liasse.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Il y a un amendement semblable, sauf pour le sous-alinéa (v) de l'amendement de M. Julian.

J'ai regardé tous les points suggérés par M. Jean et je regarde le projet de loi lui-même. Les inquiétudes exprimées au sous-alinéa (v) de l'amendement présenté par M. Julian, mais non par M. Laframboise et M. Volpe, sont à mon avis déjà visées par le projet de loi. Comme M. Reinhardt l'a dit, aux termes de l'article 5.392, le gouvernement modifie l'un des points, et je pense que cela reprend le but de cet alinéa, qui est essentiellement d'offrir de la protection à ceux qui communiquent de l'information pour qu'ils n'aient pas à s'inquiéter de représailles.

Je me demande si nous ne passons pas beaucoup de temps à discuter de distinctions qui sont vraiment... Elles sont non seulement non perceptibles, elles sont, bien honnêtement, inexistantes. La distinction que l'on retrouve dans cet amendement se retrouve dans un autre amendement et dans un autre article du projet de loi.

Je vais proposer que nous statuions sur ce point. Je n'hésite pas à accepter l'amendement de M. Laframboise aux dépens du mien, parce que c'est le même. Je vais seulement demander à M. Julian d'en faire autant pour que nous puissions continuer parce que le point abordé au sous-alinéa (v) est abordé ailleurs.

• (1640)

Le président: Des observations?

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: C'est pour cette raison, monsieur le président, que j'ai proposé de réserver ceci jusqu'à la prochaine réunion. Les arguments de M. Volpe sont intéressants. Il y a à peu près une demi-douzaine de points différents entre les deux amendements. La meilleure façon de procéder, je crois, est de ne pas passer une heure à examiner chacun des amendements et à en discuter.

M. Volpe a peut-être raison, les divergences sont peut-être relativement mineures, mais dans certains cas elles sont importantes. Les réserver nous permettra de gagner du temps, monsieur le président. En passant à l'amendement suivant, nous pourrions revenir à ceci plus tard et régler le cas relativement rapidement la prochaine fois.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, j'ai eu un mois pour prendre connaissance de ces amendements, trois semaines au moins. Je demande le vote. Enchaînons. Ils ont le Règlement, que nous avons remis aux autres membres, directement sous les yeux. C'est inclus. Si M. Julian y trouve à redire, il aurait dû en prendre connaissance avant. Nous, nous l'avons fait. Ils ont l'air identiques. M. Volpe dit la même chose. Je demande le vote.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vais accepter la recommandation de M. Volpe. J'aimerais que M. Julian se rallie à cette idée, mais il a le droit de maintenir sa position. Je vais donc accepter votre recommandation, à savoir qu'on discute de l'amendement BQ-9, qui est le même que le vôtre.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Je les ai lus en diagonale, et la seule différence que je vois dans le NDP-3.3, c'est l'ajout des points 4.9c.1(i)(A) et 4.9c.1(i)(B), y compris l'ajout dans la version anglaise seulement des mots « personally responsible » et « personally accountable ». Au sous-alinéa (ii), après les mots « le plus haut niveau de sécurité », M. Julian a ajouté « déterminé par le ministre ». Puis, il y a le sous-alinéa (v).

La recommandation de M. Volpe me convient.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Avant de voter, j'ai une question pour Mme Stanfield. Du point de vue de la rédaction, quand nous avons une disposition législative censée reprendre ce qui se trouve déjà dans le Règlement mais ne le reprend pas tout à fait exactement, est-ce que cela vous cause des inquiétudes, du point de vue de la rédaction?

Mme Susan Stanfield: Eh bien, cela pourrait vouloir dire que votre texte réglementaire, le règlement que vous avez pris, ne découle plus du pouvoir de prendre des règlements. Si la disposition de la loi ou le pouvoir conféré par la loi a une portée plus étroite que le règlement que vous avez pris, vous pourriez avoir un problème, parce que vous ne pouvez pas prendre un règlement qui a une portée plus étendue que ce qu'autorise votre pouvoir de prendre des règlements.

Il faut examiner cela, voir si votre règlement est toujours valide ou non.

M. Ed Fast: Avez-vous pu comparer le règlement et l'amendement des libéraux?

Mme Susan Stanfield: Non, pas en détail.

M. Ed Fast: Je ne veux pas tomber dans un problème de rédaction ultérieurement et qu'on se dise, Zut! On a jeté le bébé avec l'eau du bain et le règlement ne s'applique plus.

Mme Susan Stanfield: Après avoir lu les propositions, ma plus grosse crainte, c'est qu'elles peuvent restreindre le pouvoir du ministre dans l'avenir d'imposer des exigences en matière de système de gestion de la sécurité.

La seule autre question que j'ai porte sur l'amendement BQ-9 et l'amendement L-4 et le point (A) de l'alinéa c.1, sous-alinéa (i). Dans ces deux amendements, mais pas dans la proposition du NPD, on semble limiter le point (A), Nav Canada, alors que l'amendement du NPD n'est pas aussi limité en ce qui concerne la nomination d'un gestionnaire supérieur. C'est une question qui vient de me traverser l'esprit.

•(1645)

M. Ed Fast: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Sommes-nous en train de débattre de l'amendement des libéraux? En a-t-on convenu?

Le président: On débat de BQ-9, déposé par M. Laframboise.

M. Brian Jean: Et quelle était la position de M. Volpe? Quelque chose m'a échappé dans la traduction de l'anglais à l'anglais.

L'hon. Joseph Volpe: Je proposerais que comme la substance des différences entre les trois est vraiment contenue dans le sous-alinéa (v) de la motion du NPD, qui est englobée par l'amendement ministériel de l'article 12 en vertu du paragraphe proposé 5.392(4), qui porte vraiment sur la question de la dénonciation.

C'est quelque chose que l'on peut confier à cet article, étant donné qu'on va déjà le couvrir avec ceci, que ce soit BQ-9 ou L-4 ou même NDP-3.3. Honnêtement, comme BQ-9 et L-4 sont presque identiques — en fait ils le sont — on devrait statuer.

Le président: Est-ce que ça va? Je veux dire, si je traduis de l'anglais à l'anglais.

Une voix: Oui.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Monsieur le président, les représentants estiment-ils que l'amendement du BQ n'est ni nécessaire ni justifié?

M. Franz Reinhardt: Eh bien, nous estimons qu'il n'est pas nécessaire. Le Bureau du Conseil privé nous a rappelé que nous devons être très prudents et veiller à ce que les amendements ne débordent pas du cadre de la décision du mémoire au Cabinet. Je ne suis pas certain que de modifier l'article 4.9 et que d'ajouter toutes ces nouvelles dispositions seraient juger par le Bureau du Conseil privé comme ne débordant pas du cadre des décisions du Cabinet.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, j'ai écouté attentivement les arguments. Malgré le grand respect que j'ai pour mes collègues libéraux et du Bloc, je pense que deux amendements sont justifiés si nous adoptons BQ-9. M. Bell avait raison quand il a signalé les différences. Les deux plus importantes, je pense, cependant sont de s'assurer que les employés participent à l'opération courante du système de gestion de sécurité applicable. Dans l'amendement du BQ, on ne trouve pas « l'opération courante ».

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Au sous-alinéa (iv), je pensais que ce que vous aviez...

Une voix: Il a ajouté « courante ».

L'hon. Joseph Volpe: Je vois.

Le président: Nous allons mettre aux voix BQ-9.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: J'ai présenté un amendement.

Le président: Et qu'est-ce que c'était?

M. Peter Julian: Nous ajoutons quelque chose au sous-alinéa (iv) de l'amendement BQ-9.

[Français]

Il s'agit d'ajouter les mots « opération courante ».

[Traduction]

Le président: Pouvez-vous le lire encore une fois pour moi, s'il vous plaît? Nous en sommes au sous-alinéa (iv).

[Français]

M. Peter Julian: Ce sont les mots « opération courante ».

[Traduction]

Le président: Et en anglais?

[Français]

M. Peter Julian: Présentement, l'amendement se lit comme suit :
J'ajouterais les mots « et l'opération courante du système ». L'amendement se lirait donc ainsi : [...] la participation des employés et de leurs représentants syndicaux dans l'élaboration, l'application et l'opération courante du système [...]

[Traduction]

M. Ed Fast: Monsieur le président, puis-je demander à nos témoins de nous dire ce qu'ils pensent de ce qui vient d'être proposé?

• (1650)

Le président: Monsieur Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: Tout comme Mme Stanfield, j'ai quelque chose à dire là-dessus. Le libellé actuel modifierait le champ d'application. Il semble que seul Nav Canada soit concerné et non pas tous les autres intéressés et cela est d'une importance capitale. Le Système de gestion de la sécurité s'applique à tout type d'exploitation, pas seulement à Nav Canada.

Ainsi, comme le libellé précédent n'était pas satisfaisant, nous pensions redresser les choses grâce à l'article 5.39 proposé qui s'appliquerait à tout type d'exploitation. En outre, comme l'a dit M. Joseph Volpe, d'autres amendements seront proposés à l'article 5.39 proposé pour tenir compte d'autres préoccupations. Nous pensons que ce sous-amendement n'est pas nécessaire en l'occurrence, et s'il était adopté, il faudrait une autre modification pour couvrir toutes les exploitations, et non seulement Nav Canada.

L'hon. Joseph Volpe: Puis-je expliquer pourquoi je ne peux pas appuyer ce que M. Julian a proposé?

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Quand je me reporte aux autres articles du projet de loi, j'ai tendance à être d'accord partiellement avec ce que dit M. Reinhardt, à savoir qu'un autre article tient déjà compte de ces éléments. Il ne semblait pas y avoir entente là-dessus autour de la table, du moins de mon point de vue, mais c'est vous qui demandez notre assentiment.

Je ne pense pas que le mot « courante » soit nécessaire ici. Donc, à moins que M. Laframboise ne s'y oppose catégoriquement, je pense que nous devrions nous prononcer là-dessus.

Le président: Nous sommes saisis d'un sous-amendement que M. Julian propose à l'amendement de M. Laframboise. Je vais le lire et ensuite, je le mettrai aux voix. Ainsi :

(iv) la participation des employés et de leurs représentants syndicaux dans l'élaboration et l'application courantes du système ou du programme de gestion de la sécurité applicable

M. Peter Julian: Excusez-moi, monsieur le président. Il faut lire plutôt:

(iv) la participation des employés et de leurs représentants syndicaux dans l'élaboration, l'application et l'opération courante du système ou du programme de gestion de la sécurité applicable

L'élaboration, c'est une chose. L'application, c'est autre chose. Troisièmement, il y a la participation des employés à l'opération courante. Assurément, d'après les témoignages que nous avons entendus, ce serait une chose bénéfique. On nous a dit que c'était une composante importante pour garantir le succès de tout système de gestion de la sécurité.

Le président: En clair, le sous-amendement se lit comme suit :

(iv) la participation des employés et de leurs représentants syndicaux dans l'élaboration, l'application et l'opération courante du système ou du programme de gestion de la sécurité applicable

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne veux pas être procédurier ici mais si je représentais un syndicat ou des employés, je serais porté à dire que cela m'empêche de participer à l'élaboration éventuelle d'un autre système. Un représentant syndical n'aurait aucune raison d'accepter cela. S'il y réfléchit un instant, M. Julian comprendra que notre rôle n'est pas de restreindre la possibilité pour les employés de participer à la prise de décision. Notre rôle en fait est de favoriser cette participation.

Si M. Julian tient à ce que nous votions là-dessus, soit, mais je voterai contre.

(Le sous-amendement est rejeté.)

Le président: L'amendement est-il adopté tel que proposé?

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, je suis prêt à voter sur mon amendement si mes collègues libéraux sont d'accord pour qu'on enlève les quatre dernières lignes de la disposition 4.9c) (c.i)(i)(A) proposée, qui se lisent ainsi: « [...] qui autorise le titulaire à exploiter une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol, ».

Je suis d'accord avec M. Reinhardt pour dire que l'ajout de ces mots ferait en sorte que seule NAV CANADA serait visée, alors qu'on pourrait viser l'ensemble du système. Si le gouvernement est d'accord sur cela, ce serait un amendement raisonnable qui rejoindrait une partie de l'amendement de M. Julian et qui répondrait à quelques-unes des interrogations de M. Reinhardt.

• (1655)

[Traduction]

Le président: Monsieur Laframboise, pourrais-je vous demander encore une fois quel est le texte que vous voulez pour la disposition proposée 4.9c.1)(i)(A)? J'ai bien compris que vous vouliez supprimer quelque chose.

[Français]

M. Mario Laframboise: À la disposition 4.9c)(c.i)(i)(A) proposée, il s'agit d'enlever, après le mot « loi », les mots « qui autorise le titulaire à exploiter une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol, ». Après le mot « loi » ou « Act », on enlève les quatre dernières lignes. Il faut laisser le mot « and » en anglais.

Comme je ne peux pas proposer d'amendement à ma motion, monsieur le président, il faudrait qu'une autre personne le fasse.

[Traduction]

Le président: Je voulais simplement être certain d'avoir la bonne version. Vous proposez donc, pour la disposition proposée 4.9c.1)(i)(A) le texte suivant :

des opérations et des activités autorisées en vertu d'un certificat délivré au titre d'un règlement pris en vertu de la présente loi,

M. Mario Laframboise: C'est cela.

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

Monsieur Reinhardt, avez-vous une observation à faire?

M. Franz Reinhardt: Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit. Je sais bien que M. Laframboise a réglé un des problèmes par un amendement, c'est certain. Ce texte règle le cas de toutes les opérations.

Le président: M. Volpe a accepté de proposer un sous-amendement, lequel est actuellement en délibération. Est-ce que je me trompe?

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je l'appuie.

Le président: Vous m'avez devancé.

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

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

Le président: Voilà qui règle le cas des amendements BQ-9, LIB-4 et NDP-3.3.

Nous passons donc maintenant à l'amendement G-1.1, à la page 24.1.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, cette motion est présentée en réponse à certaines des préoccupations exprimées par les syndicats, les Teamsters par exemple, en ce qui concerne la nécessité de réduire les effets négatifs de la fatigue. D'ailleurs, je pense que c'est un excellent amendement, et je me féliciterais de recevoir l'appui des autres partis.

Le président: Des observations?

Cet amendement figure à la page 24.1 de la liasse supplémentaire.

M. Brian Jean: Nous avons entendu de nombreux témoins nous parler du problème de la fatigue, et d'ailleurs aussi de certaines préoccupations concernant les heures de service.

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

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement NDP-4, à la page 25.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: En réalité, monsieur le président, c'est plutôt l'amendement NDP-4.1.

Le président: Vous ne proposez donc pas l'amendement NDP-4?

M. Peter Julian: Il a été modifié.

Le président: Très bien, nous ne tenons donc pas compte de l'amendement NDP-4 et nous passons plutôt à l'amendement BQ-10.

[*Français*]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-6, à l'article 8, soit modifié par substitution, à la ligne 15, page 8, de ce qui suit :

directe sur la sécurité ou la sûreté aériennes, notamment les limites du nombre d'heures de travail de ces membres d'équipage, contrôleurs ou personnes travaillant à la maintenance ou à l'installation.

• (1700)

[*Traduction*]

M. Brian Jean: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Je me demande si ces trois amendements ne sont pas couverts par l'amendement G-1.1. Essentiellement, il s'agit de la même chose, de la fatigue due aux heures de service.

Le président: C'est une décision qui revient au comité.

Monsieur Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: À ce sujet, je tenais simplement à vous signaler que l'amendement ministériel a une portée beaucoup plus large que les trois autres parce qu'il s'applique à toutes les personnes dont les activités peuvent avoir un impact sur la sécurité, en proposant notamment la possibilité de limiter le nombre d'heures. Cela ne s'applique donc pas uniquement aux contrôleurs ou au personnel naviguant, cela s'applique à tout le monde. Je pense donc que c'est la meilleure solution possible pour tout le monde étant donné que la portée de ce texte est plus large.

Le président: Monsieur Laframboise.

[*Français*]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, pourriez-vous m'accorder une minute afin de je puisse éclaircir certains points avec mes recherchistes? Cela permettrait également aux autres partis de poser des questions.

[*Traduction*]

Le président: Certainement, allez-y.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, j'aimerais faire un petit retour en arrière. Il y a déjà l'amendement NDP-4.1 qui a été distribué aux membres du comité.

Le président: Cet amendement suit immédiatement l'amendement BQ-10. Il s'agit de la même ligne, mais comme il a été présenté après...

Je pense que nous allons prendre quelques instants.

Eh bien, monsieur Jean, profitez-en si vous voulez.

M. Brian Jean: Parfait, merci beaucoup.

Je voudrais pour commencer vous parler un peu de mon enfance... mais non.

Une voix: Il n'en est jamais sorti.

M. Brian Jean: Je voulais simplement dire qu'en lisant ce texte, on constate effectivement que sa portée est plus large. Par exemple, le problème que pose l'amendement NDP-4 est qu'il parle des contrôleurs et des membres d'équipage, mais pas des mécaniciens ou des autres intervenants. La sécurité aéronautique fait intervenir tout le monde, depuis le simple mécanicien jusqu'au personnel de maintenance ou celui qui assure l'entretien des moteurs. Je pense donc que c'est une portée beaucoup plus large et aussi une meilleure utilisation.

Permettez-moi d'être très franc avec vous, cet amendement a été proposé par un des syndicats. Nous avons bien vu les autres amendements proposés par les autres partis et nous avons jugé que celui-ci était meilleur et beaucoup plus complet. En effet, il s'applique à un beaucoup plus grand nombre de gens et permet donc à tous ceux qui risquent d'être victimes de ce genre de fatigue de voir leurs heures de service limitées.

Le président: Monsieur Laframboise.

[*Français*]

M. Mario Laframboise: C'est ce que je suis en train d'évaluer.

Vous avez présenté l'amendement G1.1, alors que d'après mes recherchistes, il aurait dû l'être après l'amendement BQ-10. J'essaie simplement de m'ajuster.

[*Traduction*]

Le président: Nous allons faire une petite interruption de quelques minutes, veuillez ne pas quitter la salle.

- _____ (Pause) _____
-
- (1705)

Le président: Une nouvelle fois bonjour, nous reprenons.
Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci. Une discussion peut parfois aider. Je vais retirer BQ-10 et me rallier au gouvernement.

Monsieur le président, je retire l'amendement BQ-10.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Laframboise.
(L'amendement est retiré.)

Le président: Nous sommes maintenant à l'amendement NDP-4.1.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Comme je l'ai déjà dit, il est toujours payant de nous donner quelques minutes pour mettre de l'ordre dans nos idées. Je vais retirer l'amendement NDP-4.1.

Le président: Je vous remercie.

L'amendement NDP-4.1 n'ayant pas été officiellement proposé, il ne peut être retiré.

Nous passons maintenant à l'amendement BQ-11, à la page 27.

Monsieur Laframboise.

- (1710)

[Français]

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

À la page 8 du projet de loi, aux lignes 19 à 21, après les mots « d'équipement aéronautique », on ajoute: « et aux fournisseurs de services liés à l'aéronautique, de contracter une ». On supprime donc les mots suivants: « et aux organismes désignés au titre du paragraphe 5.31(1) ».

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean... désolé, Brian.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Me permettez -vous de réserver cet amendement? Étant donné qu'on n'a pas encore étudié les organismes désignés, mon amendement est conditionnel à l'avenir de ces organismes.

[Traduction]

Le président: Cela ne me dérange pas du tout. Je dois signaler au comité que les amendements BQ-11 et NDP-5 sont identiques.

Monsieur Julian, cela vous va-t-il? Nous allons passer à cela dans un deuxième temps.

M. Peter Julian: M. Laframboise nous dit que c'est un amendement corrélatif, et je suis tout à fait d'accord avec lui sur ce point.

Le président: Nous allons donc surseoir à l'examen de cet amendement jusqu'à ce que nous ayons réglé le cas de l'amendement principal.

L'hon. Mauril Bélanger: Et quand cela sera fait, nous y reviendrons immédiatement.

(L'article 8 est réservé.)

(Les articles 9 à 11 inclus sont adoptés.)

(Article 12)

Le président: Nous sommes maintenant à l'amendement G-2, à la page 29.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Cet amendement ministériel fait suite à l'intervention de l'ALPA. Les témoins que nous avons entendus nous ont dit que ce serait une bonne chose. Ils nous avaient expressément demandé de limiter les organismes désignés afin que la loi ne s'applique pas au transport aérien de passagers payants. C'est là donc la genèse de cet amendement. Il réglerait également le cas des amendements BQ-12 et NDP-7.1, que vous voudrez peut-être mettre en délibération en même temps, ou alors immédiatement après celui-ci.

Le président: Je voudrais signaler au comité qu'il y a un antagonisme entre les amendements BQ-12, LIB-5, NDP-6, BQ-7, NDP-7 et NDP-7.1 et l'amendement G-2. Si ce dernier est adopté, les autres ne pourront pas être mis en délibération.

Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, il faut que je dise d'abord que l'amendement G-2 est une amélioration par rapport au texte existant.

Il s'agit en l'occurrence de l'un des grands axes sur projet de loi, toute la question des organismes désignés. J'ai déjà exprimé de graves réserves sur un certain nombre de points. L'une de ces réserves a déjà été entendue, il s'agissait de la question du risque élevé par rapport au risque faible. Par contre, j'ai également exprimé d'autres réserves, et je ne suis pas le seul d'ailleurs, au sujet de l'envergure de la délégation de pouvoirs prévue par le projet de loi.

Je sais que pour qu'un organisme puisse fonctionner, il faut à un moment donné une certaine délégation de pouvoirs. Les délégués de tous les pouvoirs, y compris celui qui permet de prendre des règlements et d'établir des normes, et tout cela depuis... en fait, c'est la responsabilité tout entière qu'on déplace ainsi pour la mettre ailleurs. Cela me mettait et continue à me mettre très mal à l'aise.

Si j'en parle maintenant, c'est que je pourrais vouloir donner mon appui à l'amendement G-2 si tout le reste ne suit pas. Mais si le reste suit, il est certain que cet amendement G-2 devient inutile. Étant donné ce que vous venez de dire, en l'occurrence que si cet amendement est adopté, tous les autres tombent, je suis contraint de voter contre l'amendement G-2 pour que nous puissions nous saisir de l'autre amendement qui consiste à supprimer toute référence à cet article dans son intégralité.

Si nous ne le supprimons pas, cet amendement-ci serait effectivement une amélioration par rapport au texte actuel. Mais ce que je veux dire, c'est que je ne pense pas qu'il aille aussi loin que je le voudrais et donc je me trouve un peu assis entre deux chaises. Cela explique ainsi pourquoi je ne pourrai pas donner mon appui à cet amendement, je voulais que vous le sachiez.

- (1715)

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je pense un peu la même chose. Les organismes désignés sont, de nombreux témoins nous l'ont dit, l'un des gros points faibles du projet de loi C-6. Les trois partis d'opposition ont proposé des amendements semblables dans le souci de rendre le projet de loi fonctionnel sans qu'il présente le genre de dangers que nous ont signalés de nombreux témoins.

Par conséquent, ou bien le gouvernement retire l'amendement G-2 ou bien nous le mettons de côté, mais il est certain que je ne pourrai pas voter dans le sens du gouvernement.

Je dirais que c'est un peu comme mettre la charrue devant les boeufs que de nous saisir de cette disposition maintenant, alors que les trois partis d'opposition présentent chacun un amendement de fond qui concerne la disposition ainsi proposée. À mon avis, il serait plus utile de commencer par la motion du Bloc ou celle des libéraux et, après en avoir débattu et discuté, de revenir éventuellement par la suite à l'amendement G-2.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, depuis le tout début, j'ai des craintes à l'égard des organismes désignés. Je sais qu'on aura peut-être un long débat à ce sujet, mais je ne le souhaite pas. J'aimerais que le gouvernement comprenne bien que Transports Canada a parfois tendance à avoir une mauvaise influence sur le gouvernement. Ils n'ont pas réussi à me convaincre.

En ce qui a trait au système de gestion de la sécurité, j'ai pu l'appivoiser et poser les questions qu'il fallait, mais même dans les entreprises importantes où il existe, il y a encore des problèmes. J'ai lu un rapport de Skyservice qui a été publié en 2007 concernant des systèmes implantés dans des entreprises, et c'est assez terrible. J'ai beaucoup de difficulté à me mettre une chose dans la tête. Tant et aussi longtemps que les grandes entreprises n'auront pas un système de gestion de sécurité très performant, comment peut-on désigner des organismes pour remplacer Transports Canada afin de superviser des systèmes? C'est ce qu'ils feront au fond, c'est-à-dire qu'ils vous aideront à superviser une partie des systèmes. Or, j'ai beaucoup de difficulté avec cela.

Si vous attendiez quelques années pour déposer un projet de loi, lorsque le système sera bien implanté dans les grandes entreprises, en disant qu'on est rendu à la phase où il devrait peut-être y avoir des organismes désignés dans une autre partie de l'industrie, je vous dirais oui. Toutefois, au moment où on se parle, ce n'est pas évident pour moi. J'ai de la difficulté à digérer le système de gestion de la sécurité pour les plus grandes entreprises, qui ont pourtant les moyens de l'implanter. En plus, vous voyez qu'il comporte certaines difficultés, etc. Je ne veux pas embarquer dans le secteur ferroviaire, mais on l'a vu.

Je perçois que ces organismes deviendront des superviseurs pour une certaine partie de l'industrie, et j'ai beaucoup de difficulté avec cela. D'abord, il y a peu d'organismes de ce genre et parmi les gens qui ont comparu devant nous, je n'en vois pas qui ont assez de compétence pour cela, y compris les représentants des transporteurs privés. Un individu est venu nous expliquer — je n'ai pas son nom, mais je pourrais vous le trouver — qui fera probablement partie d'un organisme désigné. Cependant, même s'il y a 700 ou 800 membres, j'ai beaucoup de difficulté à comprendre qu'un organisme qui supervise ces membres réussira, alors qu'une entreprise qui a ses employés est incapable d'avoir un système performant. J'ai beaucoup de difficulté avec cela.

Quant à moi, tout le paragraphe et la partie de la loi sur les organismes désignés arrivent trop tôt. Si vous m'aviez dit que cette

partie de la loi pourrait entrer en vigueur dans trois ou cinq ans, peut-être aurions-nous pu alors discuter ensemble. Faites-moi une offre, mais l'entrée en vigueur ne doit pas avoir lieu en même temps que l'application de ce projet de loi, qui va viser de plus grandes entreprises. À ce moment-là, il y aura un organisme entre ces dernières et d'autres parties de l'industrie moins bien organisées.

Je vous dis que c'est trop tôt. J'ai de la difficulté avec toute cette partie qui concerne les organismes désignés. Par contre, si on mettait en application la partie de la loi qui concerne les organismes désignés dans trois ans, ce serait négociable. Discutez de la proposition selon laquelle cela ne doit pas s'appliquer en même temps que l'installation des systèmes de gestion de sécurité, parce qu'on a peut-être certains problèmes dans les grandes entreprises. À mon avis, Transports Canada doit avoir la mainmise sur toutes les autres industries. C'est mon opinion.

• (1720)

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'ai écouté attentivement M. Laframboise, mais je ne suis pas sûr de pouvoir mettre le doigt sur le problème que vous percevez en ce qui concerne la période de mise en oeuvre, la date d'entrée en vigueur.

J'ai lu l'amendement BQ-13, le vôtre, en l'occurrence, et je me demandais s'il n'y aurait pas possibilité d'un commun accord de mettre en oeuvre certaines parties, parce que je pense que ce que vous proposez dans l'amendement BQ-13 présente un certain intérêt, et à mon avis, on pourrait l'intégrer après « le ministre des Transports peut désigner..., parmi ceux qui oeuvrent dans des secteurs non commerciaux et à faible risque de l'industrie de l'aéronautique ». Je ne sais pas par contre si cela ne risque pas d'invalider l'article proposé aux yeux du ministère, mais je constate assurément que vos amendements ne parlent pas de la mise en oeuvre de la loi ou de l'entrée en vigueur de cet article ainsi proposé, parce qu'il concerne plutôt d'autres questions. Mais je ne vois aucune difficulté à intégrer cela ici, je vous le dis bien franchement, dans l'amendement ministériel.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Évidemment, il y a l'amendement BQ-13 au cas où l'amendement BQ-12 ne serait pas adopté. Alors, je fais disparaître ce dernier, ainsi que tous les organismes désignés.

Vous faites des propositions au gouvernement, mais je vous répète que je serais plus à l'aise si l'entrée en vigueur de cette partie de la loi avait lieu quelques années après l'entrée en vigueur de cette loi. On pourrait discuter du projet de loi comme tel, mais en attendant, je dois défendre la position voulant que toute cette partie disparaisse de la loi. Je dois le faire.

Je comprends le principe. Je veux que vous compreniez l'intérêt de la chose. Je trouve qu'il est trop tôt pour cela. Donc je le retire. Toutefois, si on me disait que l'entrée en vigueur aura lieu dans quelques années, on pourrait peut-être examiner cela.

[Traduction]

Le président: Monsieur Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: Pour commencer, laissez-moi vous dire que la disposition en question permet au ministre de désigner, ce n'est pas fait. Il y aura également des règlements qui limiteront le genre de désignation — ce n'est une délégation, c'est une désignation — il y aura également des règlements qui limiteront le genre de désignation.

Une procédure existe déjà qui permet d'effectuer une étude afin de déterminer s'il s'agit d'un secteur de l'industrie à risque élevé ou à risque faible. Bien sûr, tout le monde peut en avoir connaissance. Le comité chargé de ce genre d'examen peut également y avoir accès. Je dirais donc qu'il y a toutes sortes de façons de permettre au gouvernement d'examiner la situation s'il y a désignation.

Comme je l'ai déjà dit, nous voulions utiliser cette désignation dans les secteurs qui, dans certains cas, ne sont pas encore réglementés. Il ne faut pas oublier que les règles de base en ce qui concerne la certification des aéronefs, la réglementation du transport aérien, les licences de pilote, tout cela existe déjà. Ces types vont devoir suivre des règles et le ministère des Transports peut les faire respecter. Ce n'est que la vue d'ensemble en d'autres termes... Le ministre ne perd aucunement son pouvoir de surveillance, mais par contre cela permet de donner aux gens qui ont les plus grandes compétences dans ce secteur la possibilité d'une vraie association.

Je vais vous donner un exemple. Dans l'Ouest, on utilise des avions pour pulvériser les cultures. Ces gens ont une entreprise commerciale. Mais il n'y a que le pilote qui a une responsabilité car ces avions n'emportent pas de passagers. Il s'agit donc d'une compétence très spécialisée et ces pilotes savent très bien ce qu'ils font. S'il y a une association capable de s'en charger, c'est parfait pour Transports Canada. Nous, nous pouvons affecter nos ressources là où elles seraient plus utiles pour la sécurité. Cela ne nous empêche pas de continuer à surveiller ce secteur, et le ministre ne perd aucunement le pouvoir qui lui est donné d'exercer ce contrôle.

Voilà le genre d'activité que nous aimerions pouvoir désigner, après étude bien entendue, si on nous en donne la possibilité. Nous ne voulons pas de passagers payants, nous ne voulons pas du transport aérien de passagers.

Je pense que cela met pas mal des bâtons dans les roues de la disposition actuelle. Je ne peux pas vous en dire plus. Mais effectivement, si on élimine l'élément commercial, le reste devient nul et non avenu.

• (1725)

Le président: M. Jean, puis M. Julian.

M. Brian Jean: Du point de vue du ministère et aussi de celui de M. Laframboise, pourriez-vous envisager un article d'entrée en vigueur, par exemple, qui reporterait cette mesure que trois ans après la date de la proclamation? Cela causerait-il des difficultés au ministère?

M. Franz Reinhardt: Un délai raisonnable avant l'entrée en vigueur serait acceptable, je crois.

M. Brian Jean: Eh bien, le gouvernement serait pour si le reste de l'article était adopté.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Ce n'est pas le seul problème que présente l'amendement G-2, monsieur le président. L'idéal serait encore que le gouvernement réserve ou retire l'amendement G-2; ce serait sensé.

L'amendement présente de nombreuses difficultés, à commencer par ce que l'on entend par « ne comportent pas de risques élevés en ce qui concerne la sécurité et la sûreté aériennes ». Qu'est-ce qu'un

risque élevé? Est-ce à dire qu'un risque moyen est acceptable? Je ne pense pas. Pour moi, parler d'activités qui ne comportent pas « de risques élevés » en ce qui concerne la sécurité et la sûreté aériennes, ça me dit: attention, danger!

Jusqu'ici, nous avons travaillé avec méthode dans un esprit de collaboration. Chacun n'a pas obtenu tout ce qu'il voulait mais nous avons toujours cherché à garantir la sécurité et la sûreté la plus grande possible. Voilà maintenant que l'amendement du gouvernement vient changer la définition et parle dorénavant d'activités qui ne comportent pas de risques élevés, ce qui cautionne donc les risques modérés.

C'est le principal reproche que je fais à cet amendement. Je ne sais pas si on y a réfléchi. Peut-être le gouvernement n'a-t-il pas tenu compte des autres amendements que nous avons présentés en vue de renforcer la sûreté tout au long du texte. Je suis troublé qu'on veuille aller en sens inverse.

La deuxième chose, évidemment, c'est que la seule activité exclue est le transport aérien régulier de passagers payants, ce qui signifie évidemment qu'elle inclut le transport aérien non régulier de passagers payants. Ce sont les deux problèmes que je vois dans cet amendement.

Encore une fois, j'ignore si, lorsque le gouvernement a présenté ceci, il avait anticipé toutes les mesures de renforcement du texte que nous avons présentées jusqu'à présent. Chose certaine, l'amendement va à contresens des travaux du comité jusqu'à présent.

Le président: Monsieur Reinhardt, brièvement.

M. Franz Reinhardt: En ce qui concerne les risques élevés par opposition aux risques peu élevés, je n'aurais rien contre inverser la formulation: risques peu élevés par opposition à « ne comportent pas de risques élevés ». L'amendement proposé a été remanié par le ministère de la Justice, et c'est la raison pour laquelle le libellé... Mais nous n'avons rien contre.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, l'amendement G-2 règle certains points mais en laisse d'autres sans réponse. Il est muet sur un point du projet de loi qui me cause des difficultés, à savoir le paragraphe 5.31(3), qui se lit comme suit : L'organisme désigné dispose de tous les pouvoirs nécessaires au contrôle d'application des normes et des règles qu'il établit.

C'est ici que j'ai un problème. Je pense que la délégation des pouvoirs va trop loin. Je sais qu'on nous a donné un exemple — et un seul — quand la question a été soulevée, et c'était à propos des planeurs, même pas des monoplans, les ultra-légers, mais je pense qu'il y a beaucoup plus en cause. Corrigez-moi si je me trompe mais je pense que cela englobe dans une grande mesure l'aviation privée, pas commerciale, les avions qui appartiennent à des entreprises, les avions qui appartiennent à des particuliers. Peut-être ne sont-ils pas visés par ces exceptions; peut-être sont-elles englobées dans les organismes désignés. La construction d'aéronefs aussi. Il y a les hélicoptères qui semblent... très intéressés.

Je vais aussi étayer les arguments soulevés par M. Julian. À l'alinéa 5.3(1)b) de l'amendement G-2, il est dit : Le transport aérien régulier ne compte pas parmi ses activités

Est-ce à dire que le transport aérien non régulier compte parmi ses activités? Ou le transport régulier de passagers non payants, ou encore le transport non régulier de passagers non payants? Qu'est-ce que ça vise? Rien de tout cela n'a été défini.

C'est pourquoi je pense que la délégation de pouvoirs aux organismes désignés va trop loin car ils ont le champ libre pour fixer leurs propres normes et les contrôler. Il faut marquer un temps ici.

Je comprends et j'accepte qu'il faille de la réglementation dans certains secteurs. Actuellement, le gouvernement, le ministère des Transports ainsi que le ministre ont tous les pouvoirs pour élaborer cette réglementation et, tout au long de la démarche, il peut la publier et l'appliquer. Celui qui veut une dérogation peut en demander une. Mais la responsabilité passe par les mécanismes appropriés pour demander et obtenir une dérogation, au moyen d'une décision du Conseil privé, par exemple, ou en passant par le processus réglementaire. Le ministère dispose donc actuellement de la latitude pour faire une partie de ce qu'il veut. Mais une partie de la responsabilité est conservée, ce que ceci pourrait évacuer un peu trop à mon goût.

Tout au long des audiences, je me suis concentré sur ce point, en raison de ceci en particulier, et je l'ai cité plusieurs fois. Je ne pense pas qu'il soit approprié de donner à un organisme désigné le pouvoir d'établir des règles et des normes et de les appliquer. Ils sont donc revenus au point de départ, et essentiellement nous pourrions soutenir que nous n'étions pas responsables du tout, et je pense que ça va trop loin.

D'autres ne partagent peut-être pas ma perception, et je le respecte. Mais je pense qu'elle est partagée par beaucoup de gens et je pense qu'il faut être prudent ici. C'est pourquoi j'espérais que l'on pourrait envisager de supprimer, essentiellement, les mentions aux organismes désignés d'abord, parce que je ne voudrais pas, si nous ne pouvons pas les supprimer — s'il n'y a pas de volonté autour de la table pour les supprimer — que nous ne puissions pas étudier certaines des améliorations que le gouvernement a essayé d'apporter au moyen de G-2.

• (1730)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'allais dire que j'attendais un signe de coopération du député et tout ce qu'il propose, c'est d'éliminer les organismes désignés. Ou ai-je mal compris? C'est ce que j'ai compris.

Le gouvernement est prêt à assujettir l'entrée en vigueur de la disposition à un délai de trois ans. Je comprends le point de vue de M. Peter Julian au sujet des risques élevés, pour que l'on adopte une formulation positive plutôt que négative. Je pense que c'est une bonne idée et j'accueillerai avec plaisir un amendement favorable à cet effet.

Par contre, vu l'autre disposition que nous avons adoptée, le ministre a des obligations en matière de contrôle. Il garde la responsabilité. Il peut désigner cette responsabilité. Certainement, il désigne le gros de la responsabilité à quelqu'un. Je suis certain qu'il ne passe pas dans chaque avion pour l'inspecter. Mais je pense qu'il serait sensé qu'il y ait une organisation qui ait l'expertise dans ce domaine particulier — je pense à un domaine précis, comme les planeurs ou les ultra-légers, ou même une organisation comme une organisation de pulvérisateurs de cultures — et je pense qu'il

conviendrait mieux que le ministre ou même les experts de Transports.

Mais je me tourne vers le Bloc et aussi vers le NPD. Sont-ils prêts à accepter ces deux amendements, à apporter des amendements favorables? Le gouvernement sera prêt à accepter ça.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Eh bien, monsieur le président, il faut passer aux provisions budgétaires. Je vais réfléchir aux idées de M. Jean, mais j'espère que lorsque nous reviendrons lundi prochain nous commencerons par BQ-12 et que nous réserverons G-2 pour les raisons données par M. Bélanger, M. Laframboise et d'autres. J'espère que nous pourrions réserver cela et revenir à l'autre amendement.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je pense qu'il y a un consensus autour de la table concernant l'avis de M. Bélanger selon lequel nous avons jusqu'à présent accepté certains amendements sur les points suivants: d'abord, la question de la norme, du plus haut niveau de sécurité et de sûreté; deuxièmement, que le ministre conserve en tout temps le pouvoir d'établir, de mettre à jour ces normes; et troisièmement que le ministre ne délègue aucun de ses pouvoirs à quiconque ne satisfait pas à ces conditions.

C'est une petite amélioration. M. Jean a accepté de formuler de manière plus positive l'alinéa 5.31(1)a). Après le paragraphe 5.31(1), on pourrait supprimer tout ce qui s'y trouve et mettre à la place « conformément aux plus hautes normes de sécurité et de sûreté établies par le ministre », en conservant la suite.

Il y a d'autres paragraphes proposés qui sont muets sur la question de la délégation de pouvoirs alors que certains députés pensent qu'il faudra en parler dans le cadre de cette obligation — je ne pense pas avoir le libellé encore, monsieur Reinhardt — indiquant que le ministre peut en tout temps révoquer cette désignation.

Ce n'est pas le bon libellé, monsieur Reinhardt, mais je dis qu'à un moment ou à un autre, l'organisme peut perdre sa désignation s'il ne répond plus aux normes fixées par le ministre. Je pense que les articles du projet de loi, sous sa forme actuelle, malgré l'amendement proposé par le gouvernement dans G-2, n'établissent pas ce lien. Il n'y a pas cette chaîne.

Madame Stanfield, vous me regardez — j'espère que ça signifie que vous m'écoutez — et vous vous demandez sans doute où je m'en vais. Je ne veux pas limiter le ministre ni stipuler tout ce qu'il doit faire en ce qui concerne les organismes désignés, mais j'aimerais, dans les paragraphes proposés, trouver une indication que Transports Canada assure le contrôle des organismes désignés et que ceux-ci relèvent du ministère et du ministre. Ce n'est pas clair et c'est pourquoi M. Bélanger a dit que si vous ne pouvez pas éclaircir les choses et montrer qu'on ne délègue pas à qui mieux-mieux, l'amendement ne pourra pas être appuyé.

• (1735)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, je maintiens ma position et je vais proposer une motion en ce sens. Vous verrez à l'intégrer, parce qu'on manque de temps et que je ne veux pas retarder les travaux du comité. Je veux qu'on se sente à l'aise.

Je propose que l'entrée en vigueur de l'article 12 ait lieu 36 mois, ou trois ans, après l'entrée en vigueur de la présente loi. Mme Stanfield pourra sûrement nous suggérer une façon de rédiger ce texte.

Personnellement, je suis profondément convaincu qu'il y a du bon dans cela. Le problème, c'est qu'il faut en parler et qu'il faut que le ministère ait du temps. Même vous, monsieur Reinhardt, m'avez dit que le ministre n'était pas encore prêt. Un délai de trois ans lui donnerait la possibilité d'obtenir tout ce dont il a besoin. Le message que nous allons envoyer aux gens de l'industrie est que ceux qui ont travaillé fort peuvent continuer à le faire. Au fond, on va essayer d'accommoder tout cela un jour. Je suis conscient que ce sont probablement des normes supérieures et qu'il y a une façon d'améliorer le système existant. Je suis conscient que l'objectif est d'améliorer le système existant.

Le problème des organismes désignés, c'est qu'on en fait mention dans un projet de loi qui traite des systèmes de gestion de sécurité. Cela nous pose un petit problème. Je suis convaincu que d'ici trois ans, les systèmes de gestion de sécurité vont s'améliorer et que le choix des organismes désignés va s'imposer. C'est la raison pour laquelle je vous demande cela. Si on adopte d'abord le fait que cet article entre en vigueur dans trois ans, on pourra ensuite discuter de chacun des articles. Je suis intéressé à discuter autant des propositions de M. Bélanger que de celles de M. Julian. Je n'ai pas de problème avec cela. Sachant que son application n'est pas immédiate, nous aurions une marge de manoeuvre pour étudier cette partie de la loi.

[Traduction]

Le président: Donc, monsieur Laframboise, vous présentez un sous-amendement, un amendement favorable. Pour que je comprenne bien, où exactement cela irait-il?

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est l'article 12.

Habituellement, on inclut ce genre d'article à la fin d'un projet de loi, je crois. Il peut y avoir un article qui mentionne que l'entrée en vigueur aura lieu plus tard. Je crois que cet article est habituellement à la fin d'un projet de loi.

• (1740)

[Traduction]

Mme Susan Stanfield: Les rédacteurs pourraient s'en charger. Il s'agit de l'article 49 du projet de loi, intitulé entrée en vigueur, la dernière disposition du projet de loi, qui se lit comme suit :

Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

Les autres dispositions du projet de loi pourraient entrer en vigueur au moment de la Proclamation royale, ou peu après, et celles relatives à la désignation plus tard. Il n'y a pas de problème.

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est cela. Donc, il faudrait l'inscrire à la fin du projet de loi. Je voudrais que l'on s'entende tout de suite. Je n'ai pas de problème pour inscrire à l'article 49 que cet article 12 entrera en vigueur 36 mois après l'entrée en vigueur de la loi, mais il faudrait s'entendre tout de suite entre nous pour que ce soit inscrit à la fin du projet de loi. Si on s'entend là-dessus, on pourra discuter du projet de loi.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'accepterais cet amendement favorable.

J'accepterais aussi, si M. Volpe est prêt à présenter un amendement favorable — « conformément aux plus hautes normes de sécurité et de sûreté qui soient ». Cela me semble aussi tout à fait approprié, ce qui répondrait au moins en partie à l'argument de M. Julian au sujet de l'alinéa) à la fin, concernant les risques élevés. Il a proposé qu'après le paragraphe (1.1) nous ajoutions « conformément au plus haut niveau de sécurité et de sûreté » —

L'hon. Joseph Volpe: « Déterminé par le ministre ».

M. Brian Jean: « Déterminé par le ministre ». J'accepterais cet amendement favorable aussi.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Je lisais certains des paragraphes proposés et j'ai pensé que l'on pourrait modifier un peu la formulation pour assurer l'uniformité. C'est pourquoi j'ai dit que je n'avais pas immédiatement la formulation exacte mais il me semble que c'est un libellé qui calmerait les préoccupations de mon collègue M. Bélanger et des autres collègues des deux autres partis. Cela pourrait peut-être même apaiser vos propres préoccupations. Mais malheureusement, je n'ai pas ce qu'il faut pour le faire maintenant.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, il y a des questions qui ont été posées auxquelles nous avons besoin d'une réponse, selon ce qui se passera dans le cas de l'alinéa b) de G-2, et ce qui n'y est pas couvert. J'ai posé ces questions.

Peut-être est-il temps de passer à quelque chose d'autre. Cela permettra aux gens de préparer soit les amendements soit des amendements favorables. Au début de la réunion, nous avons convenu d'attendre quelques jours pour examiner l'article 4.2. Je pense qu'un répit serait avantageux.

Le président: Des observations?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je voudrais passer au vote, monsieur le président.

S'ils ne sont pas prêts à présenter un amendement favorable, l'idée de M. Laframboise... régler la question, statuer sur l'article. On en a discuté 40 minutes, monsieur le président.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, les interventions de MM. Bélanger et Volpe sont tout à fait justifiées.

Cela va au coeur de ce qui cloche dans ce projet de loi. Il serait donc indiqué de s'accorder du temps pour s'occuper de la rédaction suggérée par M. Volpe et, comme M. Bélanger l'a proposé, de prendre le temps de réfléchir à cet article avant d'y revenir lundi prochain. Si nous nous lançons dans les amendements, nous serons ici pour une heure encore et nous n'avons toujours pas examiné le budget des dépenses. Il y a quantité d'autres points à régler dans G-2.

Comme M. Bélanger l'a dit, le moment est opportun de suspendre l'étude article par article. Revenons-y lundi. L'adopter de force comme le propose M. Jean est une mauvaise idée.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, on discute de cet article depuis 40 minutes. Je ne force rien. Nous avons eu près d'un mois pour examiner cet article, faire des suggestions d'amendements. Nous aurons aussi trois ans à partir de la date de la proclamation du projet de loi pour apporter des changements ou faire des recommandations.

L'article est bon, tout comme l'amendement de M. Laframboise et j'aimerais qu'on le mette aux voix, à moins que M. Laframboise ne soit pas prêt à m'appuyer, auquel cas je ne veux plus de vote.

• (1745)

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

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: J'ai une question pour les fonctionnaires — et je ne voudrais surtout pas les mêler à une discussion politique. Si je vais trop loin, dites-le-moi.

Dans mes observations, j'ai dit qu'il fallait trouver le libellé qu'il convient pour relier les dispositions proposées dans cet amendement à l'amendement proposé par le gouvernement. Croyez-vous que ce serait une façon acceptable de procéder pour protéger l'intégrité de l'amendement dans son entier? Est-ce faisable — du point de vue technique, pas du point de vue politique?

M. Franz Reinhardt: Vous voulez dire pour composer avec l'amendement G-2 actuel?

L'hon. Joseph Volpe: Oui, pour composer avec l'amendement G-2, en plus de ce que contient déjà le projet de loi, d'après mon interprétation.

M. Franz Reinhardt: En ce qui concerne le ministère, nous sommes toujours prêts à travailler pour améliorer les propositions. Oui, c'est faisable; nous l'avons fait par le passé.

Je ne sais pas s'il y a d'autres observations sur...

L'hon. Joseph Volpe: Je ne veux mettre personne dans l'eau bouillante. Je veux voir ce que nous pouvons obtenir à partir de ce que nous avons.

M. Jean a peut-être raison lorsqu'il dit que nous discutons de cette question depuis déjà un certain temps. Mais l'article 12 va en fait au coeur même de tout ce que nous ont dit nos témoins. Il n'est pas

important que certains d'entre nous, quelle que soit notre affiliation politique, n'aient pas été autant frappés que les autres par la perception des témoins; le fait est que nous voulons préserver l'intégrité de ce que le gouvernement a proposé dans cette mesure législative, tant grâce à cet amendement proposé par M. Jean que par le lien que l'on peut faire grâce au libellé — et je ne propose pas de modifier des phrases entières, mais plutôt de choisir les mots qui conviennent pour faire un lien qui sera acceptable pour tous. Je voulais simplement savoir si c'était faisable du point de vue technique.

Si ce l'est — et c'est tout ce que je veux savoir — je vais continuer et proposer, monsieur le président, que nous évitions une confrontation en mettant la question aux voix.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais bien connaître la réaction de M. Laframboise. J'avais proposé un amendement favorable pour régler ce problème.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, j'ai un problème. Selon l'ordre de présentation des articles de la loi, cet amendement devrait se trouver à la fin. J'ai donc besoin du consentement unanime pour qu'on s'entende tout de suite sur le terme de 36 mois. Si on ne s'entend pas — j'essaie de discuter avec mes collègues —, on ne pourra pas discuter de cette partie de la loi, parce que je pense que je ne peux inclure le terme de trois ans à cet endroit. C'est pourquoi j'ai besoin qu'on s'entende tout de suite sur le fait que cette partie entrera en vigueur dans trois ans. Par la suite on pourra étudier le projet de loi article par article. Je n'aurai pas de difficulté avec cela. Cependant, pour le moment, on ne s'entend pas à ce sujet.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: En fait, l'article 49 est au bon endroit. Mais il n'est pas nécessaire que cela se trouve dans l'article 49; cela pourrait se trouver à la fin de cet article-ci. Les rédacteurs législatifs préfèrent mettre ce genre de disposition à la fin du projet de loi afin qu'ils puissent la trouver rapidement, mais je dois dire que j'ai déjà vu des choses semblables dans d'autres projets de loi — dans le corps du projet de loi.

Cela pourrait donc être un amendement favorable. À vous de décider, monsieur Laframboise. Je ne vais m'étendre sur le sujet, mais nous avons eu tout un mois pour...

[Français]

M. Mario Laframboise: Cela ne me dérange pas. Je veux déposer cet amendement, mais je n'ai pas les termes pour le faire à cet article précis. Nos collègues peuvent contester cela. J'en fais un amendement. Je ne sais pas si on peut ajouter un article 5.31.1 qui dirait que l'article 12 entrera en vigueur trois ans après l'entrée en vigueur de la loi. Voilà ce que je propose.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'ai préparé le texte, monsieur le président, et je propose l'amendement favorable suivant au paragraphe (1.12) :

L'article 5.31 entre en vigueur trois ans après que le projet de loi C-6 a reçu la sanction royale.

Cela peut donc être inscrit dans cette disposition. Ce serait totalement légal et la rédaction serait facile.

• (1750)

Le président: Je répète que ce que vous souhaitez doit être clair. Le libellé doit être clair.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Si ce n'est pas dans les deux langues... Excusez-moi, c'est vous qui avez la parole.

[Traduction]

L'hon. Mauril Bélanger: Non.

Désolé, monsieur le président, je n'ai pas la parole.

M. Brian Jean: C'est tout à fait légal. C'est totalement acceptable.

Je crois que j'ai la parole, monsieur le président.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Le paragraphe (1.12) proposé se lirait comme suit :

L'article 5.31 entre en vigueur trois ans après que le projet de loi C-6 a reçu la sanction royale.

J'ajouterai — puisque j'ai encore la parole — que j'ai vu de nombreux articles de loi indiquant que l'article ne peut entrer en vigueur que trois années après... Cela ne se trouve pas toujours à la fin de la mesure législative; cela peut être inclus dans des articles du projet de loi.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ça va. Je suis d'accord pour faire la proposition d'amendement.

[Traduction]

Le président: Le libellé du paragraphe (1.1.2) qui est proposé est le suivant :Le paragraphe 5.31 entrera en vigueur trois ans après que le projet de loi C-6 aura reçu la sanction royale.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ce n'est pas l'article 5.31. C'est l'article 12 de la loi.

[Traduction]

Le président: Je vais le relire.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je dirais que ce devrait être l'alinéa e) du paragraphe 5.38 qui est proposé.

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

M. Brian Jean: Monsieur Bélanger.

Hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, j'espère que les membres du comité accepteront ceci. Je pense qu'aujourd'hui et les jours précédents notre comité a fait des efforts très positifs pour faire adopter ce projet de loi, mais il y a des procédures de base que nous devrions respecter. J'aimerais voir les amendements par écrit dans les deux langues officielles avant que nous les mettions aux voix. Nous avons déjà eu des variantes ici. Par ailleurs, nous avons dépassé le temps qui était alloué à cette question aujourd'hui.

Monsieur le président, dans un esprit constructif visant à faire avancer le travail sur ce projet de loi, je réitère ma suggestion. Je propose que nous poursuivions l'étude article par article lundi prochain à 15 h 30.

Le président: Je pense qu'on est d'accord pour aller de l'avant à cet égard. C'est pour cette raison que j'ai laissé le débat continuer. Je tiens à ce que nous fassions la bonne chose. Je propose que nous revenions avec la motion et l'amendement lundi à 15 h 30. Ce sera le premier point à l'ordre du jour. Cela me préoccupe. Nous voulons placer cet amendement au bon endroit et dans le bon ordre. Je pense que cela donnerait également au comité la chance d'en parler davantage.

Encore une fois, avant de passer au prochain point à l'ordre du jour, j'encourage tous les membres du comité à s'adresser aux membres du personnel ici aujourd'hui si vous avez des préoccupations ou des problèmes concernant un article ou autre chose. Je sais que vous vous sentez sans doute à l'aise de faire cela, mais je vous encourage à le faire si vous avez des questions.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je n'ai pas de problème avec cela, monsieur le président. Je m'en remets à votre grande sagesse.

Je demanderais au greffier, si cela est possible, de mettre par écrit le libellé dont nous avons parlé et aussi la proclamation.

Je voudrais aviser tous ceux qui sont ici maintenant qu'il y aura une motion afin de prolonger les heures de notre comité pour examiner ce projet de loi et en faire l'étude article par article. Cette motion sera envoyée au greffier immédiatement.

Le président: Très bien.

Nous mettrons par écrit le bon libellé et nous le distribuerons aux membres du comité.

Monsieur Jean, je ne crois pas que ce soit nécessairement la responsabilité du greffier de rédiger l'amendement et le sous-amendement. Vous voudrez peut-être le rédiger en collaboration avec M. Laframboise et le présenter ensuite au comité en passant par le greffier.

M. Brian Jean: Absolument.

Merci, monsieur le président.

Le président: Très bien. Cela dit, je remercie encore une fois nos invités aujourd'hui.

Merci beaucoup. Nous vous reverrons lundi à 15 h 30. Bon week-end.

Nous allons maintenant passer au point suivant à l'ordre du jour.

Nous ferons une petite pause de quelques minutes et nous reviendrons pour examiner les questions budgétaires.

• _____ (Pause) _____

•

• (1755)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Nous allons maintenant passer un peu de temps à examiner le Budget principal des dépenses. Nous examinons les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70 et 75 sous la rubrique Transports.

M. André Morency, sous-ministre adjoint, se joint à nous.

Nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir ici.

Monsieur Bélanger.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de prolonger le débat. J'ai reçu à 17 h 10 une réponse partielle à mes questions qui portaient sur la somme d'argent que le ministère des Transports, au crédit 1, je crois, transfère à la Commission de la capitale nationale pour la dédommager de la perte de revenu qu'elle a subie à la suite des modifications apportées à son bail avec l'hôpital Queensway-Carleton.

S'agit-il bien du crédit 1?

• (1800)

M. André Morency (sous-ministre adjoint, Groupe des services généraux, Bureau de SMA, ministère des Transports): Le transfert a été fait l'année dernière. Dans les budgets des dépenses du ministère de cette année, il n'y a aucune mention de transfert. Les budgets ont été ajustés pour 2007-2008. Lors de notre dernière comparaison, monsieur Bélanger, vous avez fait remarquer que l'an dernier, dans le budget supplémentaire, il y avait eu un transfert de fonds du crédit 1 de Transports Canada au crédit 45 de la CCN. Vous avez raison, cela a été approuvé par le Parlement. Le transfert de fonds a été fait l'an dernier.

L'hon. Mauril Bélanger: Combien...

M. André Morency: Cette année, c'est déjà inclus, et le budget a été ajusté. Il n'y aura donc pas de transfert de fonds.

L'hon. Mauril Bélanger: Il y a quand même une somme d'argent du budget de Transports Canada, selon l'information que le ministre nous a donnée, qui va à la CCN. Cette somme, pour l'année financière en cours, est de 22 908 \$. Est-ce exact?

M. André Morency: Oui.

L'hon. Mauril Bélanger: Chaque année et jusqu'en 2013, une telle somme sera transférée des fonds de Transports Canada à la CCN.

M. André Morency: Sur approbation du Parlement, oui.

L'hon. Mauril Bélanger: D'accord.

Ensuite, on me confirme maintenant qu'un autre bail a été signé pour les années subséquentes à 2013, mais on n'a pas confirmé le montant dans les renseignements qui nous ont été distribués cet après-midi.

M. André Morency: Le bail est de 1 \$.

L'hon. Mauril Bélanger: Mais tout comme c'est le cas pour le bail présentement en vigueur, un transfert de 22 908 \$ est effectué, lequel reflète le montant fixé au préalable. Envisage-t-on de transférer un montant semblable du crédit 1 du ministère des Transports à la CCN, toujours dans le cadre d'un dédommagement pour un manque à gagner quelconque? Quel est ce montant?

M. André Morency: Le montant qu'avait prévu la CCN après 2013 était de 181 000 \$ par année.

L'hon. Mauril Bélanger: D'accord.

Monsieur le président, mes questions sont les suivantes. Quelle est la justification pour prendre de l'argent du ministère des Transports, qui a quand même certaines responsabilités statutaires, on le reconnaît et on est parfaitement d'accord, afin de couvrir le manque à gagner d'une autre agence qui, elle, accorde une subvention indirecte à un hôpital? Quelle est la justification de Transports Canada pour offrir cette somme d'argent?

M. André Morency: Monsieur Bélanger, ce n'est pas le ministère des Transports qui a suggéré que cela provienne de notre budget. C'est le gouvernement qui a décidé d'agir de cette façon pour dédommager la CCN. Chaque année, le président du Conseil du Trésor présentera le budget des dépenses de notre ministère, dans lequel il y aura un tel ajustement afin de compenser ce manque à gagner.

L'hon. Mauril Bélanger: Une raison doit être offerte pour justifier le transfert de cet argent.

M. André Morency: La CCN a communiqué avec le gouvernement pour obtenir son approbation afin de conclure un marché avec l'hôpital Queensway-Carleton pour la somme de 1 \$.

L'hon. Mauril Bélanger: Je comprends tout cela. Cela ne me pose pas de problème, monsieur Morency. Ce que je cherche à savoir, c'est la raison pour laquelle ce manque à gagner doit être comblé par Transports Canada. En vertu de quel programme le fait-on? J'ai examiné les plans et priorités du ministère, la partie III du Budget principal des dépenses, et je n'y ai rien trouvé qui justifie ce transfert aux yeux du public. Où est la transparence? Pourquoi transfère-t-on 23 908 \$ par année, et ensuite 181 000 \$ par année, du crédit 1 du ministère des Transports à la CCN? Je cherche seulement à savoir comment le gouvernement justifie ce transfert. Comment le gouvernement justifie-t-il ce transfert?

M. André Morency: Le ministère n'a pas de justification. Comme je l'ai déjà dit, la décision a été prise par le gouvernement, qui l'a communiquée au ministère.

L'hon. Mauril Bélanger: Quand vous dites « gouvernement », vous parlez de l'élément politique du gouvernement?

M. André Morency: C'est ça.

L'hon. Mauril Bélanger: Des recommandations ont-elles été faites au gouvernement par le ministère à cet effet?

M. André Morency: Non. La CCN, comme vous le savez, est une société de la Couronne au sein du portefeuille des Transports. Le ministère est là pour conseiller le ministre sur les questions touchant le mandat de la CCN, mais le ministère des Transports ne participe pas nécessairement à des décisions de cette nature-là.

L'hon. Mauril Bélanger: Donc, aucune recommandation n'a été émise par le ministère des Transports pour l'affectation ou le transfert de cette somme à la CCN.

M. André Morency: Non, le ministère des Transports n'a pas fait de proposition au Conseil du Trésor.

L'hon. Mauril Bélanger: Ça vient donc du gouvernement et non pas de la fonction publique, n'est-ce pas?

M. André Morency: Le gouvernement actuel a pris la décision.

L'hon. Mauril Bélanger: D'accord, je comprends.

[Traduction]

C'est maintenant clair pour moi, monsieur le président.

Je m'attends pas à ce que cela soit adopté, mais je pense, puisqu'on n'a pas expliqué pourquoi cet argent vient de Transports Canada, qu'il serait approprié... Je ne nie pas que cet argent pourrait venir d'une source quelconque, mais il doit avoir une explication ou une justification, et on ne nous l'a pas donnée. Donc, en ce sens, j'estime que nous devrions envisager — bien que je sache que ce ne sera pas adopté, mais nous devrions le faire pour la forme — de réduire le crédit 1 de 23 000 \$, car je pense que le montant a été arrondi.

J'en fais donc la proposition.

•(1805)

Le président: M. Bélanger propose, et je vous demanderai peut-être de le répéter une autre fois afin que Mark puisse...

L'hon. Mauril Bélanger: Je propose de réduire le crédit 1 de 23 000 \$.

Le président: M. Bélanger a proposé la motion en vue de réduire le crédit 1 de 23 000 \$.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je comprends que le gouvernement actuel a pris ce bail pour l'expansion de son campus de soins de santé, et je comprends donc que M. Bélanger ne veut pas que le gouvernement agrandisse le campus de soins de santé.

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

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Un instant. Je veux simplement comprendre, car vous n'avez pas l'air certain de ce que vous dites. Peut-être ne parlons-nous pas à la bonne personne. Je ne crois pas que M. Bélanger soit contre le remboursement de un dollar pour le bail. Il se demande simplement si c'est légal. Vous semblez nous dire que rien n'empêche Transports Canada de faire un chèque à la CCN et que par la suite, la CCN...

M. André Morency: Non, en ce qui concerne le budget que vous avez devant vous et que vous êtes en train de considérer, les ajustements ont déjà été faits. Il n'y a pas de transfert d'argent. L'an passé, comme M. Jean l'a dit, il y a eu un transfert d'argent du crédit 1 du ministère au crédit 45 de la CCN. Cela faisait partie des budgets supplémentaires et cela a été approuvé.

Dans le budget des dépenses que vous avez devant vous, les ajustements sont déjà faits. Cela veut dire que le budget du ministère des Transports a été réduit et qu'une compensation de 23 000 \$ a été versée au budget de la CCN.

M. Mario Laframboise: Donc, ça veut dire que je n'ai pas à me soucier de ça. D'accord, parfait.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bélanger.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, ce n'est pas ce qu'on nous a dit. Il faut faire attention. On nous a confirmé le 7 mai dernier que la ventilation du montant de 318 millions de dollars, je crois, qu'on nous avait présentée démontrait qu'effectivement il y avait 23 000 \$ qui allaient à la CCN. C'est ce qu'on nous a dit. Le document au sujet de la ventilation nous a été promis, mais on ne nous l'a pas donné.

M. André Morency: Les 318 millions de dollars n'incluent pas les 23 000 \$ qui vont à la CCN.

L'hon. Mauril Bélanger: Alors là, c'est un renseignement totalement différent de celui qu'on nous avait fourni le 7 mai. Vous pouvez vérifier. Le sous-ministre a confirmé le 7 mai que cette somme faisait partie des 318 millions de dollars et que si on obtenait les détails de la ventilation que le ministre a promis de nous envoyer, on y trouverait les 23 000 \$. À présent, vous me dites que ce n'est pas le cas.

M. André Morency: Non, je crois que le message qu'on voulait partager, c'est que le budget du ministère ainsi que le budget de la CCN ont été ajustés en fonction de ce montant.

L'hon. Mauril Bélanger: Alors, c'est fait de façon permanente.

M. André Morency: C'est cela.

L'hon. Mauril Bélanger: Alors, jusqu'en 2013, le budget du transport a déjà été réduit de 23 000 \$...

M. André Morency: C'est cela.

L'hon. Mauril Bélanger: ... et le budget de la CCN a augmenté de 23 000 \$.

M. André Morency: Ce montant compense celui que la CCN était supposée recevoir de toute façon.

L'hon. Mauril Bélanger: Est-ce que ça se poursuivra après 2013?

M. André Morency: Ça fait partie des plans, oui, mais on n'en est pas là; c'est dans cinq ans.

L'hon. Mauril Bélanger: D'accord. Dans ce cas, monsieur le président, je retire ma résolution et je serai obligé d'aller vérifier du côté de la CCN afin de voir si elle a effectivement reçu l'argent.

M. André Morency: Dans le Budget des dépenses, la CCN est encore inscrite dans le portefeuille des Transports. Le budget a été ajusté. Quant à savoir si les 23 000 \$ s'y trouvent, il y a toujours des éléments qu'on enlève et qu'on ajoute à un budget, d'une année à l'autre. Cependant, vous pouvez être assuré savoir qu'au moins les 23 000 \$ s'y trouvent.

L'hon. Mauril Bélanger: Si la somme a déjà été enlevée, je n'ai pas besoin de l'enlever moi-même.

M. André Morency: Non, elle est déjà transférée.

•(1810)

L'hon. Mauril Bélanger: Cependant, nous n'avons toujours pas de justification.

M. André Morency: Je ne peux pas vous dire autre chose: c'est ce que le gouvernement a décidé et c'est la façon dont il voulait procéder.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci.

[Traduction]

Je retire cette motion puisqu'il semble que le montant a déjà été versé, contrairement à ce qu'on avait dit le 7 mai.

(La motion est retirée.)

Le président: Merci, monsieur Bélanger.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je me demandais tout simplement, monsieur le président, si cela veut dire que le député est maintenant en faveur d'un plan pour l'expansion du campus de soins de santé à l'Hôpital Queensway Carleton.

Le président: Je ne pense pas qu'il soit ici en tant que témoin pour répondre aux questions.

Y a-t-il d'autres questions pour le sous-ministre?

Très bien. Nous allons donc mettre chaque crédit aux voix. Vous remarquerez que pour le crédit 1, le montant total pour le comité est de 238 809 750 \$. C'est le montant total du crédit moins les crédits provisoires actuels. C'est donc là le montant total que nous mettrons aux voix.

TRANSPORTS

Ministère

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement..... 318 413 000 \$

(Le crédit 1 est adopté.)

Le président: Pour le crédit 5, le total se trouve à l'extrême droite. C'est le montant que l'on obtient en soustrayant les crédits provisoires du montant du crédit, soit 54 945 000 \$

TRANSPORTS

Ministère

Crédit 5 — Dépenses en immobilisations.....73 260 000 \$

(Le crédit 5 est adopté.)

Le président: Pour le crédit 10 le total est de 234 858 633 \$ une fois que l'on a soustrait les crédits provisoires.

TRANSPORTS

Ministère

Crédit 10 — Subventions et contributions.....313 145 000 \$

(Le crédit 10 est adopté.)

Le président: Le crédit 15, soit 91 657 500 \$, est le montant qu'il reste après le crédit 10. C'est donc le total.

TRANSPORTS

Société canadienne des postes

Crédit 15 — Versements à la Société canadienne des postes à des fins spéciales..... 122 210 000 \$

(Le crédit 15 est adopté.)

Le président: Le crédit 20 est de 341 478 000 \$.

TRANSPORTS

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Crédit 20 — Paiements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.....455 304 000 \$

(Le crédit 20 est adopté.)

Le président: Je pourrais peut-être vous demander si vous voulez adopter la page, ou voulez-vous procéder crédit par crédit?

Des voix: Adoptons la page.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je préférerais que nous procédions crédit par crédit.

M. Brian Jean: Je proposerais une motion pour que nous options la page, que nous procédions une page à la fois.

Le président: Avez-vous des questions au sujet de la deuxième page? Je suppose que c'est là où nous en sommes. si tout le monde est à l'aise avec cela, alors je pense que je vais mettre les crédits 25, 30, 35, 40, 45 et 50 aux voix.

TRANSPORTS

Office des transports du Canada

Crédit 25 — Dépenses de programme.....22 611 000 \$

La Société des ponts fédéraux limitée

Crédit 30 — Paiements à la Société des ponts fédéraux limitée..... 10 450 000 \$

Marine atlantique S.C.C.

Crédit 35 — Paiements à Marine atlantique S.C.C..... 80 980 000 \$

Commission de la capitale nationale

Crédit 40 — Paiements à la Commission de la capitale nationale pour des dépenses de fonctionnement... 76 226 000 \$

Crédit 45 — Paiements à la Commission de la capitale nationale pour dépenses en immobilisations..... 17 935 000 \$

Bureau de l'infrastructure du Canada

Crédit 50 — Dépenses de fonctionnement..... 27 362 000 \$

(Les crédits 25, 30, 35, 40, 45 et 50 sont adoptés.)

Le président: Avez-vous des questions sur les crédits 55, 60, 65, 70 ou 75? J'ai l'impression d'être un encanteur.

TRANSPORTS

Bureau de l'infrastructure du Canada

Crédit 55 — Contributions..1 988 017 000 \$

Société du Vieux-Port de Montréal Inc.

Crédit 60 — Paiements à la Société du Vieux-port de Montréal Inc. pour dépenses de fonctionnement.... 18 800 000 \$

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.

Crédit 65 — Paiements aux ponts Jacques Cartier et Champlain Inc..... 65 839 000 \$

Tribunal d'appel des transports du Canada

Crédit 70 — Dépenses de programme..... 1 207 000 \$

VIA Rail Canada Inc

Crédit 75 — Paiements à VIA Rail Canada Inc..... 169 001 000 \$

(Les crédits 55, 60, 65, 70 et 75 sont adoptés.)

Le président: C'est tout et je vous remercie.

Pour la gouverne des membres du comité, avant de lever la séance, je voudrais vous dire que lundi nous examinerons le projet de loi C-6.

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.