



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 056 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 6 juin 2007

—
Président

M. Mervin Tweed

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

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

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

Le mercredi 6 juin 2007

•(1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour, mesdames et messieurs.

Nous vous souhaitons la bienvenue à la 56^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. À l'ordre du jour, nous avons, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006, l'examen du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquences.

Nous accueillons aujourd'hui les porte-parole du ministère des Transports, M. Franz Reinhardt, Mme Susan Stanfield, M. Merlin Preuss, M. Jacques Laplante et M. Alex Weatherston.

Soyez les bienvenus.

(Article 12)

Le président: À la fin de la dernière séance, nous examinions un amendement gouvernemental et on me dit que vous l'avez à nouveau devant vous. J'espère que tout le monde a eu l'occasion de l'examiner. Nous l'appellerons le nouveau G-3, c'est-à-dire le G-3.1. Nous avons déjà discuté pendant un certain temps de cet amendement, et je vous laisserai l'occasion d'en discuter encore, à moins que vous ne soyez prêts à continuer.

Je vous laisse en délibérer.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NDP): Je voulais seulement savoir quels changements contient le G-3.1 par rapport à l'ancien G-3 — et pas par rapport à la version initiale. Il y a eu un changement depuis lundi, n'est-ce pas?

Le président: Monsieur Jean.

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

Le changement depuis lundi a été apporté à la suite de certains de vos commentaires, monsieur Julian, dans le but de faire un compromis et dans l'espoir de trouver un terrain d'entente en ce qui concerne cet article. J'aimerais que le ministère signale les changements comme tels.

Le président: Je voudrais clarifier. Est-ce qu'il s'agit du G-3.1?

M. Franz Reinhardt (directeur, Services règlementaires, Aviation civile, ministère des Transports): C'est bien cela.

Le président: C'est le nouveau G-3, et vous allez conseiller au comité...

M. Franz Reinhardt: Un amendement a été apporté à ce G-3.1. Il s'en vient.

Le président: Y a-t-il un autre amendement que celui que j'ai?

M. Franz Reinhardt: En fait, à la fin de la séance de la semaine dernière, nous avons eu une discussion et une question a été posée

par M. Julian. Nous avons légèrement modifié l'alinéa (4) proposé pour tenir compte de ces préoccupations. Nous pensons avoir saisi...

Le président: Je vous arrête là. Je ne comprends plus très bien. J'ai un amendement G-3.1 devant moi et j'ai une motion G-3 révisée. S'agit-il du même texte?

M. Franz Reinhardt: Je pense que oui.

•(1535)

Le président: Quand je compare les deux textes, je pense que le G-3.1 et votre G-3 révisé sont identiques, mais ceci crée une certaine confusion pour le comité.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je pourrais peut-être donner quelques très brèves explications, monsieur le président. Les changements concernent uniquement la version anglaise, et pas la version française. Il s'agit du remplacement de « may » par « shall ». Ce changement a été apporté à la suite des préoccupations exprimées par deux groupes syndicaux — à savoir l'ALPA et l'Association des pilotes d'Air Canada — et aussi à la suite des interventions de M. Julian qui voulait une meilleure protection pour les dénonciateurs sauf, naturellement, quand la divulgation n'est pas faite de bonne foi ou qu'elle est intentionnelle. C'est de là que viennent ces changements.

Monsieur le président, je m'excuse au nom du gouvernement pour ces changements tardifs. Comme l'a signalé M. Julian, nous voulons trouver un compromis pour régler les problèmes qui ont été soulevés par les autres parties, solution que nous pensions tout aussi efficace ou plus efficace. Nous n'avons, naturellement, eu que deux jours pour apporter les modifications et faire faire la traduction.

M. Franz Reinhardt: Pour plus de clarté, monsieur le président, le feuillet qui a été distribué, qui porte la mention G-3 Motion révisée, devrait être l'amendement le plus récent, et le dernier, concernant la motion G-3.

M. Brian Jean: Monsieur le président — et je vous prie de m'excuser d'intervenir —, ce feuillet indique les termes qui ont été biffés et, par conséquent, les modifications apportées; en outre, le terme « shall » qui remplace « may », qui se trouvait dans la version anglaise originale, est souligné. Il y a aussi la partie soulignée du paragraphe (4), à savoir « à qui que ce soit » et « pourvu que les renseignements aient été d'abord communiqués de bonne foi », etc.

Le président: Je précise que vos troupes d'information contiennent un document intitulé G-3.1. Nous avons maintenant le document que M. Reinhardt a mentionné et qui est appelé G-3 Motion révisée. En réalité, nous discutons du G-3.1, mais nous remplaçons le texte intitulé G-3 Motion révisée. C'est davantage une question de procédure que de numérotation. Le dernier document mentionné par M. Reinhardt sera classé sous l'appellation G-3.1, si vous y consentez. C'est une question d'ordre technique.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): C'est celui-ci qui sera...

Le président: Oui.

[Traduction]

C'est l'amendement que nous examinons. Si le comité est d'accord, c'est ainsi que nous procéderons.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Reinhardt, l'employé qui voudrait fournir des renseignements à qui que ce soit sera protégé à la condition qu'il les ait déjà fournis dans le cadre du processus du système de gestion de la sécurité.

M. Franz Reinhardt: C'est cela.

M. Mario Laframboise: Est-ce l'objectif?

M. Franz Reinhardt: Oui.

[Traduction]

M. Peter Julian: Je voudrais demander à Mme Stanfield si le projet de loi contient d'autres dispositions qui atténueraient ou réduiraient l'impact de cette formulation. Le présent libellé représente une amélioration importante, mais je veux m'assurer qu'il n'y a pas d'autres articles qui auraient un impact sur ces amendements.

Mme Susan Stanfield (conseiller juridique, ministère des Transports): En toute honnêteté, c'est la première fois que j'examine la question et, par conséquent, je ne peux pas donner une réponse définitive. Il faudrait que je prenne le temps d'examiner le projet de loi.

M. Peter Julian: Je poserai alors la question à M. Reinhardt et à M. Preuss.

M. Franz Reinhardt: Nous avons examiné plusieurs fois ce projet de loi. Cet amendement a été révisé de façon à tenir compte des préoccupations que vous aviez la semaine dernière. Aucun autre texte ne s'y superpose. Ce que vous voyez est le texte final. L'employé qui signale un problème de bonne foi dans le cadre du processus interne sera encore protégé s'il met une autre personne au courant plus tard.

M. Merlin Preuss (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): Il existe une autre façon d'examiner cet amendement, monsieur Julian. Le concept qu'il représente n'est nulle part ailleurs. Cela ne devrait pas engendrer de conflit entre le texte initial et cette version-ci, car elle concerne l'employé dans ce contexte.

● (1540)

M. Peter Julian: Merci.

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

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

Le président: Nous passons à l'amendement NDP-7.2. Il se trouve à la page 36 de votre programme.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, vous y allez un peu trop vite pour moi.

Le président: Nous n'avons pas proposé l'amendement NDP-7 ou NDP-7.1. M. Julian avait alors manifesté un certain intérêt pour fusionner ces deux motions en une seule, qui est maintenant la motion NDP-7.2.

M. Peter Julian: Cela concerne les amendements que nous avons examinés lundi. À l'article 12, au lieu de modifier l'article qui a été modifié, j'ajouterais un nouveau paragraphe:(1.01) Nonobstant le paragraphe (1), le ministre des Transports ne peut pas désigner un service aérien commercial, un aéroport, un service de navigation aérienne ou un fabricant de produits aéronautiques destinés aux services aériens commerciaux, et le charger d'exercer une ou plusieurs des attributions prévues au paragraphe (2).

C'est le libellé qui nous a été recommandé par le rédacteur du projet de loi. Il créerait un nouveau paragraphe précisant quel type d'organisme serait qualifié pour être désigné.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Ma question s'adresse à M. Reinhardt.

À première vue, la proposition de M. Julian ne pose pas de problème, car je ne vois pas comment un service aérien commercial, un aéroport, un service de navigation aérienne — NAV Canada —, un constructeur ou fabriquant deviendrait un organisme désigné.

Pouvez-vous m'éclairer à ce sujet?

M. Franz Reinhardt: L'autre jour, je vous ai parlé de l'arrosage aérien sur les terres des fermiers, des cultivateurs. Il s'agit d'un service aérien commercial. Il ne s'agit pas de transport de passagers, c'est un *commercial air service*, en vertu de la partie 702. Alors, on voudrait pouvoir désigner ce genre de choses.

M. Mario Laframboise: L'association comme telle est-elle un service aérien?

M. Franz Reinhardt: L'association regroupe des opérateurs, mais ceux-ci ne travaillent pas pour rien. Comme ce sont des gens qui sont rémunérés, c'est donc considéré comme étant commercial.

M. Mario Laframboise: D'accord.

M. Franz Reinhardt: Par contre, il est certain que nous n'avons pas l'intention de désigner NAV Canada.

Peu de gens sont au courant qu'il existe de petites compagnies de navigation aérienne comme Serco, à l'aéroport Portage la Prairie ou dans des endroits de ce type. Il peut y en avoir quelques-unes. Elles sont très peu nombreuses, mais elles peuvent être de très bonnes candidates pour ce genre de chose.

En ce qui concerne les manufacturiers d'aéronefs, comme vous le savez, il y a tout de même une assez grosse population de manufacturiers de pièces d'avions et d'avions au Canada, comme Bombardier.

M. Mario Laframboise: Toutefois, vous envisagez peut-être d'aller...

M. Franz Reinhardt: Non, pour l'instant cela n'a pas été envisagé.

M. Mario Laframboise: J'ai de la difficulté à dire qu'un constructeur deviendrait un organisme désigné pour les clients.

M. Franz Reinhardt: Non, ce n'est pas notre intention.

Comme je vous l'ai dit, c'était surtout pour les services dont on a discuté la semaine dernière, comme le service d'arrosage aérien. Il peut y avoir des services commerciaux de géodésie qui font de la surveillance, trouvent des mines, etc. Encore une fois, c'est à vocation commerciale, puisque les gens paient pour les services qui sont assez autosuffisants et les gens peuvent faire une bonne surveillance de leurs propres activités. C'est pour cette raison que j'hésite à garder le mot « commercial » à cet endroit.

Toutefois, on n'avait pas l'intention de désigner NAV Canada. Cependant, d'autres services de navigation aérienne pourraient peut-être faire l'affaire.

• (1545)

M. Mario Laframboise: Autres que NAV Canada.

M. Franz Reinhardt: Autres que NAV Canada, oui.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Dans l'amendement proposé par M. Julian, on parle de « navigation aérienne et des constructeurs ou fabricants de produits aéronautiques ». Définition les « produits aéronautiques » dans la loi? Sinon, qu'est-ce que ce terme englobe?

[Traduction]

M. Franz Reinhardt: Les produits aéronautiques sont définis comme suit: moteurs, hélices et appareillages d'aéronefs, ainsi que leurs pièces ou autres éléments constitutifs, y compris les matériels et logiciels informatiques.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Ce sont donc des produits rattachés à un aéronef.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je me demande si je pourrais avoir des explications du ministère.

J'interprète cet amendement NDP-7.2 comme un amendement qui irait à l'encontre de toute capacité de désigner un organisme pour faire ce que vous voulez précisément qu'il fasse. Par conséquent, cet ajout invaliderait surtout l'article 12. Est-ce exact?

M. Franz Reinhardt: Oui. La plupart des associations possibles que nous pourrions désigner ou des types d'activités que nous pourrions désigner...

M. Brian Jean: Cet amendement annulerait donc précisément les résultats que vous voulez obtenir avec ce projet de loi. Est-ce bien cela?

M. Franz Reinhardt: Oui.

M. Brian Jean: Avez-vous d'autres commentaires à faire au sujet d'un aéroport et d'un service de navigation aérienne? J'aimerais entendre des commentaires sur les deux.

M. Franz Reinhardt: En ce qui concerne les aéroports, comme vous le savez, il y en a environ 7 000 — probablement 600 aéroports et 2 000 aéroports enregistrés — au Canada. Il y a de nombreux aéroports privés de type commercial, mais ils sont autonomes et pourraient facilement être désignés. Il ne semble pas y avoir de danger à cet égard. Le risque est très faible.

Comme vous le savez, nous avons fait entrave à l'application de ces dispositions la semaine dernière, en donnant le plein contrôle au ministre en matière d'examen des règlements. Nous pensons qu'après avoir fait cela, il n'est plus nécessaire de supprimer ces dispositions.

M. Brian Jean: Pourriez-vous attendre pour ce dernier commentaire que M. Julian ait terminé? Vous pourriez peut-être lui poser la question au sujet de son amendement.

Vous avez signalé que le secteur manufacturier ne serait peut-être pas nécessaire, mais que pensez-vous de l'autre... Un aéroport serait-il, à votre avis, un organisme désigné approprié? Pourriez-vous examiner la liste de l'amendement NDP-7.2?

M. Franz Reinhardt: Bien. En ce qui concerne les services aériens commerciaux, comme je l'ai signalé, il est certain que divers types de services aériens commerciaux seraient des candidats appropriés pour la désignation.

En ce qui concerne les aéroports, étant donné leur nombre au Canada, le risque est très faible.

Pour ce qui est des autres services de navigation aérienne que Nav Canada, il y a actuellement un petit service de navigation aérienne qui pourrait être facilement désigné.

En ce qui concerne les fabricants de produits aéronautiques, il y a toutes sortes de produits aéronautiques. Ils doivent répondre à certains critères précis d'accréditation et devront encore y répondre. Ils ne doivent pas nécessairement être licenciés comme tel. Par conséquent, je pense que c'est nécessaire.

M. Brian Jean: Si je comprends bien, les organismes ne peuvent être désignés que si le risque est faible.

M. Franz Reinhardt: C'est exact.

M. Brian Jean: En fait, certaines de ces catégories pourraient être considérées comme étant à faible risque et elles seraient plus efficaces pour l'application du système de gestion de la sécurité, ou SGS.

M. Franz Reinhardt: C'est exact. On fera également une étude de sécurité et une évaluation des risques qui devra être examinée par le ministre avant de prendre la décision.

En outre, toutes les règles et normes établies par les organismes désignés devront maintenant être examinées et approuvées par le ministre. Il existe une disposition de sécurité assurant la surveillance intégrale par le ministre.

M. Brian Jean: Il y a essentiellement trois niveaux, si je vous comprends bien.

M. Franz Reinhardt: C'est exact.

M. Merlin Preuss: Vous pourriez en ajouter un quatrième lorsqu'il s'agit de produits vendus à l'étranger. Il serait impossible que nous fassions quelque chose qui réduise la norme telle que perçue par les autres pays. Nous ne pourrions pas le permettre. Cela aurait un terrible impact sur notre économie, car ce secteur représente un chiffre d'affaires de 22 à 23 milliards de dollars.

• (1550)

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour.

Parmi la liste des exceptions qui sont mentionnées, celle qui m'inquiète le plus est le service aérien commercial. En effet, si une entreprise offre déjà un service commercial, je pense qu'il y a une possibilité de conflit d'intérêts, en ce qui a trait à un organisme désigné, avec d'autres entreprises dont elle pourrait être responsable.

Serait-il possible que l'organisme désigné soit une association de compagnies aériennes qui n'a pas un intérêt particulier dans une entreprise?

M. Franz Reinhardt: Comme je l'ai mentionné plus tôt, c'est sûr que le transport aérien de passagers n'est pas un candidat pour une désignation. On l'a mentionné et on a proposé un amendement à cet effet. Alors, il n'y a aucun danger.

Comme je l'ai mentionné, il y a d'autres services aériens commerciaux, par exemple pour la surveillance géodésique, la recherche du minerai, la surveillance des pipelines et toutes sortes de surveillances qui se font avec des petits avions. C'est un service commercial, mais il n'y a pas de passagers. Il n'y a pas de danger. Seul le pilote est présent. Ceux-là sont de bons candidats. Ceux qui offrent un service d'arrosage aérien sont également de bons candidats.

Bien entendu, si on désigne un organisme, il ne faudrait pas que ce soit... En général, l'intention est de désigner une association qui regroupe ces gens. Cependant, on traite quand même de service aérien commercial. Ces gens offrent individuellement un service aérien commercial, parce qu'ils sont rémunérés pour le travail qu'ils font.

M. Robert Carrier: Mais on pourrait identifier plutôt des associations de services aériens comme organismes...

M. Franz Reinhardt: Je vous comprends très bien, monsieur Carrier, mais je pense que la façon dont c'est rédigé actuellement fait en sorte qu'on ne peut le faire.

M. Robert Carrier: Je comprends.

M. Franz Reinhardt: Il faudrait changer la phraséologie. Or, je ne suis pas certain que ce soit nécessaire, étant donné toutes les autres protections qu'on a insérées dans le dernier amendement.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Le statut n'invalide pas fondamentalement l'existence de cet organisme. Il est restrictif. Nous avons déjà accepté le principe par le biais des divers processus d'amendement, d'abord avec les services aériens à horaire fixe, puis en ajoutant les passagers payants. On a ainsi certainement ajouté un niveau supplémentaire de sécurité pour s'assurer qu'en ce qui concerne tout organisme désigné, il y a...

[Français]

mise en vigueur de l'amendement également, qui fait en sorte que cela arrivera dans quelques années. Alors, ici, on limite essentiellement la portée de cet article dans le projet de loi.

[Traduction]

Cet amendement n'annule donc pas cet article. Il en réduit considérablement la portée, mais je ne me battrais tout de même pas à mort pour cet amendement.

Le président: S'il n'y a plus d'autres commentaires, je mettrai l'amendement NDP-7.2 aux voix.

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

Le président: Nous examinons maintenant l'amendement NDP-8.3.

Lorsque nous avons accepté, à la dernière séance, de passer à l'amendement G-3, c'était uniquement parce que certains membres estimaient que c'était un amendement qui en incluait plusieurs, y compris ces numéros-là, mais puisque nous ne les avons pas examinés, nous les avons reportés. L'amendement a été présenté et

j'aimerais savoir si M. Julian veut poursuivre la discussion sur cet amendement, ou passer à la mise aux voix, ou encore le retirer.

M. Peter Julian: Monsieur le président, il s'agit d'un amendement important. Nous avons déjà expliqué — et de nombreux témoins l'ont confirmé — que l'élément de confidentialité doit nous préoccuper. Un grand nombre de témoins, à commencer par David Jeanes, puis Greg Holbrook et le juge Moshansky, ont insisté sur le fait qu'il est essentiel de veiller à ce que les dénonciateurs soient protégés — nous nous en occupons maintenant —, mais aussi à ce que ce processus de communication de renseignements ne baigne pas dans une confidentialité excessive. Ken Rubin et Richard Balnis ont fait des commentaires très convaincants à ce sujet.

Actuellement, l'information est essentiellement tenue secrète. Un tribunal ou le ministre comme tel peuvent la faire communiquer de force, mais nous avons vu que ce n'était pas très flatteur pour le processus, quand nous avons discuté des problèmes de sécurité ferroviaire. Nous l'avons constaté grâce à l'enquête de M. Bell sur la sécurité ferroviaire.

Cet amendement concerne l'information qui doit être communiquée en vertu d'une loi fédérale. Nous savons que la Loi sur l'accès à l'information a déjà une capacité restreinte en matière de communication intégrale de renseignements. En fait, le ministère pourrait citer divers domaines, qu'il s'agisse de raisons d'ordre commercial ou d'autres types de motifs, où l'information ne peut pas être communiquée en vertu de l'accès à l'information. Cet amendement apporte un modeste degré de sécurité supplémentaire pour s'assurer que l'information qui doit être divulguée publiquement est du domaine public, et c'est important pour les Canadiens qui doivent choisir une compagnie aérienne pour voyager. Il est important pour eux de protéger leur famille. Il est important que cette information de sécurité soit connue si on en a besoin pour les voyages.

J'estime qu'il est important de trouver des possibilités de rendre ce projet de loi moins extrême sur le plan de la confidentialité et qu'il faut davantage qu'une procédure judiciaire longue et ardue ou que l'intervention du ministre. C'est un article beaucoup trop restrictif et, par conséquent, cet amendement apporterait une certaine ouverture, quoiqu'il soit juste de dire que c'est nettement en deçà de ce que M. Rubin, qui est le doyen de l'accès à l'information, aurait aimé. C'est en tout cas beaucoup plus ouvert que ce ne l'est actuellement.

• (1555)

Le président: Monsieur Bélanger.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, au cours de la dernière rencontre, il y a eu un échange entre M. Julian et les gens du ministère relativement à une demande d'accès à l'information pour une vérification d'Air Transat. M. Julian avait dit que, selon ses renseignements, cette demande avait été refusée. M. Preuss avait dit qu'il vérifierait si on lui donnait l'information sur ce sujet. Cet exercice est-il complété? Si oui, peut-on en connaître les résultats?

[Traduction]

M. Franz Reinhardt: Je laisserai la parole à M. Preuss.

M. Merlin Preuss: J'ai répondu à une question précise concernant une vérification, monsieur Bélanger. J'ai demandé à M. Julian de m'indiquer la date de la vérification en question.

Je pense que si les résultats n'ont pas été divulgués, ils devraient l'être, à votre comité, du moins. Je ne suis au courant d'aucune lacune où que ce soit. En ce qui concerne une vérification, ce n'est certainement pas quelque chose que j'ai dit personnellement; je n'ai certainement pas dit qu'il n'y avait pas de rapport et que vous ne pourriez pas l'avoir.

L'hon. Mauril Bélanger: Il me semble qu'il y a un rapport, monsieur le président, si dans un cas précis, l'information a été demandée et que des fonctionnaires affirment qu'elle devrait être accessible mais qu'un membre du comité signale qu'elle ne l'est pas. Nous devons le savoir. Je suis désolé que nous n'ayons pas eu ces renseignements depuis lundi.

Pourrions-nous obtenir des éclaircissements à ce sujet? Je pense que ça nous aiderait beaucoup pour plusieurs des amendements que nous avons à examiner.

Le président: Monsieur Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: Dès que nous aurons la date précise à laquelle la vérification a été faite et que nous saurons qui l'a exécutée, nous pourrions demander aux employés de notre service de l'accès à l'information de préparer les documents. Je me souviens qu'il en avait été question la dernière fois que nous sommes venus. Indiquez-nous la date et nous...

Le président: Pour plus de clarté, dans ce cas, je signale que la question a été soulevée; vous nous aviez demandé de vous communiquer la date de la vérification et dit qu'alors, vous pourriez faire des recherches et nous communiquer l'information.

M. Franz Reinhardt: Exactement.

Le président: Avez-vous ce renseignement, monsieur Julian?

M. Peter Julian: La question a été abordée dans le cadre de l'exposé que le Syndicat canadien de la fonction publique a fait devant ce comité, monsieur le président.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Puis-je faire un commentaire, monsieur le président?

Le président: Oui, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je me souviens de la discussion. C'était dans le cadre de l'exposé du SCFP, mais ce n'est pas le SCFP qui l'a demandé. C'est un membre du comité qui a fait la demande. On lui a répondu: « Pourriez-vous nous indiquer la date et nous le ferons ».

Par conséquent, monsieur Julian, si vous n'avez pas la date...

J'aimerais beaucoup obliger M. Reinhardt et M. Preuss à tenir parole, mais on ne leur a pas communiqué cette date. Je n'arrive même pas à être convaincu qu'ils nous ont laissé tomber. Ce n'est, à mon avis, pas juste à leur égard, ni à notre égard, d'affirmer que l'information était à usage restreint. Je ne sais même plus quel jour le Syndicat canadien de la fonction publique a témoigné.

Le président: J'approuve.

Monsieur Julian, si vous avez une date précise, vous pourriez peut-être la communiquer à M. Preuss ou à M. Reinhardt et nous obtiendrons la réponse pour vous.

• (1600)

M. Peter Julian: Certainement.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: On s'était donné comme objectif de faire nos recherches. Je serais probablement prêt à accepter la position du ministère en ce qui a trait à la confidentialité des vérifications.

Cependant, j'ai un problème. Je porte à votre attention la déclaration que M. Louis Ranger a faite devant nous le 7 novembre 2006. Il a dit: *TC plans to continue withholding such audits by treating them as confidential, commercial or technical information*. Je suis prêt à accepter la position du ministère, mais si les vérifications ne sont pas rendues publiques et qu'elles sont considérées comme des documents confidentiels selon la nouvelle loi, cela pose problème. Je veux bien vous suivre, mais la dernière fois, vous nous avez dit que les vérifications seraient rendues publiques. Vous enlevez les noms des vérifications, je l'ai compris.

M. Franz Reinhardt: Je ne sais pas dans quel contexte M. Ranger a fait cette déclaration. Il faudrait que je connaisse le contexte. Cependant, je peux vous dire que depuis que l'accès à l'information existe dans le monde de l'aviation civile, quand on reçoit une demande d'accès à l'information pour les vérifications, ces demandes sont traitées directement par le coordonnateur de l'accès à l'information. On sait qu'il y a une jurisprudence en vertu de l'article 20 selon laquelle on doit consulter la tierce partie, mais que l'information doit être transmise. Quand on transmet les conclusions de la vérification, on indique aussi les mesures correctives que les compagnies ont décidé d'adopter, car on veut que ce soit équilibré. Si on a 10 conclusions — ce que l'on appelle *findings* en anglais — sur une compagnie, celle-ci nous soumettra 10 mesures correctives. On veut que la personne faisant la demande d'accès ait une vue équilibrée de ce qui s'est passé et de ce que la compagnie a fait par la suite. On transmet les deux, et les vérifications sont toujours transmises. C'est la politique depuis toujours.

M. Mario Laframboise: Comme je vous le disais, j'ai votre parole. Il reste que ça ne se trouve dans aucun texte de loi. Ne pourrait-on pas l'inclure là-dedans?

M. Franz Reinhardt: Non. Dans la Loi sur l'accès à l'information, on vous dit ce qui doit être rendu public à la suite d'une demande. Il y a eu des interprétations de la part des cours et il existe une jurisprudence très claire à ce sujet. À moins que l'information soit susceptible de causer de graves dommages sur le plan commercial parce que des droits de propriété sont en cause, l'information doit être rendue accessible. Les gens sont très protégés.

M. Mario Laframboise: Vous m'avez convaincu. J'ai examiné tout cela. En résumé, quand vous faites un audit, vous recueillez les déclarations de tous ceux qui, en vertu des SGS, donnent volontairement des informations. Les noms sont gardés secrets. Vous vous en servez, vous faites un audit et vous transmettez les grandes lignes de ce qui allait et de ce qui n'allait pas, à votre avis. En fin de compte, d'après ce que vous nous dites, les conclusions de l'audit seront disponibles en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

M. Franz Reinhardt: Absolument.

M. Mario Laframboise: Je veux être convaincu de cela. Le problème est qu'en ayant la déclaration de M. Ranger, ma réaction est de vouloir lui parler afin d'être sûr de ne pas me tromper. Il y a aussi la déclaration de M. Julian concernant l'audit d'Air Transat. Vous devez savoir, évidemment, s'il y a eu un audit à Air Transat. Ce n'est pas une petite compagnie.

M. Franz Reinhardt: Il y en a eu plusieurs. Il s'agit de savoir duquel il s'agit. Nous étions de bonne foi. M. Preuss lui a demandé de lui indiquer la date, de façon à pouvoir lui donner ce qu'il demandait. Il faut que les documents soient rassemblés. Il s'agit d'obtenir la date.

[Traduction]

Le président: Je pense avoir demandé à M. Julian de fournir la date.

M. Peter Julian: Oui, mais le greffier peut fournir la date également. C'est un des documents qui a été présentés à l'occasion du témoignage du Syndicat canadien de la fonction publique.

Le président: J'en suis conscient, mais vous avez soulevé la question. J'aurais espéré que vous nous donniez la référence pour que nous puissions...

M. Peter Julian: Je peux, mais il est dans mon bureau et, par conséquent, je ne pourrai pas y avoir accès avant la fin de la réunion.

Le président: Très bien. Je comprends ça.

M. Peter Julian: C'était dans un témoignage qui a été entendu par tous les membres du comité. Je ne l'ai pas inventé.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, le Syndicat canadien de la fonction publique, ou SCFP, m'a envoyé une note; elle contient peut-être l'information que vous cherchez.

J'en cite un passage: « Le SCFP a présenté une demande d'accès à l'information concernant la vérification de janvier 2004 du système de gestion de la sécurité d'Air Transat. La réponse de Transports Canada se trouve dans la trousse de documents du SCFP accompagnant l'exposé fait au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités le 2 mai 2007 ». À l'onglet en question, il est indiqué que les pages 84 à 104 de ce rapport étaient exemptes en conformité des alinéas 20(1)b) et d) et du paragraphe 19 (1).

C'est l'information que j'ai, et j'espère que grâce à cela, la question pourra être tirée au clair. C'est important.

•(1605)

M. Franz Reinhardt: On ne peut s'empêcher de se demander, monsieur Bélanger, s'il s'agissait vraiment d'une vérification ou si c'était une façon de parler de la part du SCFP?

L'hon. Mauril Bélanger: Je ne le sais pas. C'est l'information que j'ai, et je la communique au comité.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci. Mes questions s'inscrivent dans la foulée des précédentes.

Je pense que la réponse qui a été donnée à M. Laframboise est que cette information serait disponible, en biffant, comme il se doit, le nom des personnes concernées. Est-ce exact? La teneur des conclusions d'une vérification du système de gestion de la sécurité serait accessible. Est-ce bien cela?

M. Merlin Preuss: Non, les résultats de la vérification seraient accessibles dans leur intégralité. Il s'agit d'un document officiel du ministère. On peut y avoir accès par l'intermédiaire de l'accès à l'information et protection des renseignements personnels (AIPRP), au même titre que les vérifications judiciaires qui sont faites. Si nous faisons une évaluation du SGS, quand le règlement est en place, cette évaluation n'est pas différente de la vérification que nous avons faite il y a dix ans au sujet des Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée.

À titre de rappel, je signale qu'en l'occurrence, les mesures de protection que nous avons mises en place concernent les données obtenues dans le cadre du processus du SGS, qui se trouvent dans ce système. Elles n'ont aucun rapport avec ce que nous ferions officiellement, qu'il s'agisse d'une inspection ou d'une vérification, d'une évaluation ou encore d'une validation ou d'un rapport au sujet

d'un incident. On exerce un contrôle très strict pour permettre aux personnes de signaler des problèmes sans crainte de représailles.

M. Don Bell: À supposer qu'un employé signale un problème dans le cadre du SGS et qu'il estime que la compagnie n'a pas pris les mesures appropriées. On respecte la procédure à suivre en tout premier lieu, c'est-à-dire le SGS ou le système interne, si vous voulez l'appeler ainsi. L'employé estime qu'on n'a pas pris de mesures appropriées. Il divulgue ces renseignements à un membre du comité, à Transports Canada ou encore les communique à une autre personne.

M. Franz Reinhardt: Oui.

M. Don Bell: Nous pouvons alors avoir accès à cette information. Est-ce bien cela?

M. Franz Reinhardt: C'est exact; en procédant ainsi, les individus concernés sont entièrement protégés par les amendements proposés actuels.

M. Don Bell: Bien.

M. Franz Reinhardt: Si ça ne fonctionne pas au premier palier, ils sont encore protégés au deuxième palier.

M. Don Bell: Bien, mais ils ne sont pas protégés s'ils communiquent d'abord ces renseignements ici plutôt que de passer par le système interne de la compagnie. Est-ce bien cela?

M. Merlin Preuss: Je pense qu'il existe deux paliers de protection. Le premier vient de la question de savoir si quelqu'un reçoit une rétribution. Par conséquent, ce que nous avons fait dans l'amendement G-3, c'est signaler que ça n'a pas d'importance et que, pour autant qu'on soit passé d'abord par le système de gestion de la sécurité, on bénéficiera des mêmes protections que les dénonciateurs.

M. Don Bell: Bien.

M. Merlin Preuss: En ce qui concerne l'information comme telle, si on la signale au SGS, ce projet de loi a pour but d'assurer certaines protections en ce qui concerne ce document. Si on passe à l'étape suivante et qu'on nous remet ce document en nous le présentant comme un rapport d'incident, nous l'avons en mains et il peut être communiqué par AIPRP.

M. Don Bell: Bien.

M. Merlin Preuss: Il entre dans le domaine public par le biais de l'AIPRP.

M. Don Bell: Et les individus concernés ne perdent pas leur protection pour autant qu'ils soient d'abord passés par le Système de gestion de la sécurité. Est-ce bien cela?

M. Merlin Preuss: Non, ils ne perdent pas leur protection, mais l'information comme telle est communiquée.

M. Don Bell: Dans ce cas, monsieur le président, la question suivante consiste à demander ce qui se passerait en ce qui concerne une vérification qui serait ordonnée par le ministre ou par Transports Canada. Je fais sans doute mentalement un lien avec les problèmes ferroviaires que nous avons examinés et les vérifications qui ont été ordonnées par Jean Lapierre, qui était ministre alors. Il avait dit que les résultats de ces vérifications seraient rendus publics, mais ils ne l'ont pas été. Le commentaire qui a été fait alors, c'est qu'il était nécessaire d'avoir l'accord des tiers concernés.

Par conséquent, si le ministère fait une vérification, est-ce qu'il y a à cet égard une différence entre la Loi sur l'aéronautique et la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Franz Reinhardt: Ce sont tous des cas semblables, et l'article 20 de la Loi sur l'accès à l'information est applicable; cette disposition exige qu'on consulte le tiers, qui a l'occasion de signaler s'il s'agit de droits exclusifs. Dans ce cas, ces droits sont protégés. Sinon, l'information est divulguée et, d'après la jurisprudence établie par des cours de niveau supérieur, elle doit l'être.

M. Don Bell: Qu'est-ce que les droits exclusifs impliquent? S'agit-il d'information concernant la concurrence?

M. Franz Reinhardt: Des intérêts commerciaux, un brevet spécial que l'entreprise a peut-être sur ses produits ou des renseignements de cette nature.

M. Don Bell: Mais s'il s'agit d'une indication du nombre de cas de non-conformité...

M. Franz Reinhardt: Non, cette information n'est pas protégée.

M. Don Bell: ..., du type d'information que nous avons en ce qui concerne ces vérifications sur les chemins de fer, qui serait...

M. Franz Reinhardt: Il y a obligation de rendre des comptes.

M. Don Bell: Obligation de rendre des comptes.

M. Franz Reinhardt: Il est essentiel de rendre des comptes et ce type d'information n'est pas protégée.

M. Don Bell: Merci.

• (1610)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma question s'adresse à Mme Stanfield.

On a inclus dans le projet de loi des dispositions visant à garantir qu'un service d'inspection soit maintenu. Nous nous sommes tous entendus là-dessus, et il y a eu une modification à cet effet de la part du gouvernement. Pourrait-on ajouter une disposition qui dirait: « et les rapports d'inspection seront rendus publics »?

Est-ce que le fait d'inclure une telle disposition dans la loi vous énerverait?

[Traduction]

Mme Susan Stanfield: Est-ce à moi que s'adresse la question?

C'est une question qui concerne les politiques, et je laisserai à mes collègues du ministère la responsabilité de répondre.

[Français]

M. Franz Reinhardt: Ce n'est pas que ça m'énerverait, monsieur Laframboise, mais je sais que ça énerverait beaucoup les gens du ministère de la Justice. C'est déjà permis en vertu d'autres lois. Ce serait un précédent. Nulle part ailleurs on ne verrait une telle chose. Pour cette raison, je me dis que ce serait redondant. Vous m'avez déjà dit que quand c'est redondant, c'est plus fort, donc c'est mieux. Par contre, le ministère de la Justice nous demande pourquoi il faudrait inclure des dispositions dans une loi alors qu'elles sont déjà couvertes par d'autres lois. Ce thème revient fréquemment.

M. Mario Laframboise: J'aimerais que vous me parliez encore une fois de la déclaration du sous-ministre.

À votre avis, quel type d'information pourrait être gardée?

M. Franz Reinhardt: Par exemple, dans le cadre des enquêtes sur l'application de la loi, si une accusation est portée contre une compagnie donnée, tant que la preuve de sa culpabilité n'a pas été faite, on ne rend pas cette information publique. On ne veut pas causer de tort. Les gens sont présumés innocents tant qu'ils ne sont pas trouvés coupables. On protège donc ce type d'information.

Cependant, une fois que la décision est rendue ou que le tribunal s'est prononcé, notre dossier est ouvert. Nous pouvons alors divulguer l'information, sauf les noms des personnes, qui sont effacés.

Par ailleurs, comme je vous l'ai dit déjà, l'information est protégée dans les cas où des droits de propriété sont en cause. De plus — et c'est peut-être ce que M. Ranger voulait dire —, on se doit de communiquer avec les gens de la compagnie pour leur donner l'occasion d'être entendus, de dire ce qu'ils ont à dire avant que l'information soit divulguée. Il s'agit là d'un genre d'équité procédurale. Quoi qu'il en soit, si on se fonde sur la jurisprudence et sur ce que font les coordonnateurs de l'accès à l'information, on constate que cette information est normalement rendue publique par la suite.

[Traduction]

Le président: N'y a-t-il plus d'autres commentaires?

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Monsieur le président, je voudrais confirmer que j'ai remis à M. Preuss un exemplaire de la note de service qui a été mentionnée. J'en ai parlé avec M. Thompson du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) et il ne s'est pas opposé à ce que je communique la note de service qui m'avait été envoyée. Si le comité veut qu'on en fasse circuler un exemplaire, je le ferai volontiers. Il faudra que nous fassions faire une photocopie de l'exemplaire que j'ai remis à M. Preuss.

L'hon. Joseph Volpe: Le contenu de cette note de service a été consigné officiellement au compte rendu.

M. Don Bell: Oui, en partie, mais je voulais le confirmer.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: À ce même propos, étant donné que M. Bélanger a lu officiellement la note de service et qu'il a fait référence aux alinéas 20(1)b) et 20(1)d) et au paragraphe 19(1) de la Loi sur l'accès à l'information, pour demander des précisions à ce sujet, je suis certain que Mme Stanfield nous expliquera les motifs pour lesquels, en vertu de ces dispositions, le ministère refuserait de révéler ces renseignements à la suite d'une demande d'AIPRP.

Mme Susan Stanfield: Je peux parler de ce que dit la loi.

L'hon. Joseph Volpe: C'est tout ce qui nous intéresse. Merci.

Mme Susan Stanfield: L'article 19 de la Loi sur l'accès à l'information concerne les renseignements personnels.

L'hon. Joseph Volpe: Les questions liées à la protection de la vie privée.

Mme Susan Stanfield: Vous l'avez lu l'article en parallèle avec la Loi sur la protection des renseignements personnels pour comprendre ce qui se passe quand il s'agit de renseignements personnels, car la Loi sur la protection des renseignements personnels protège les renseignements personnels que détient le gouvernement. Par conséquent, l'accès à l'information concerne en fait une demande d'information sur une personne ou une entreprise faite par un tiers. La Loi sur la protection des renseignements personnels concerne les obligations du gouvernement de protéger les renseignements personnels qu'il recueille dans le cadre de ses activités.

L'hon. Joseph Volpe: S'agit-il de l'article 20?

Mme Susan Stanfield: Il s'agit de l'article 19 de la Loi sur l'accès à l'information qui porte sur les renseignements personnels. Est-ce le paragraphe 19(1) auquel on avait fait référence?

L'hon. Joseph Volpe: Oui.

Mme Susan Stanfield: Il dit ceci: « Sous réserve du paragraphe (2), le responsable d'une institution fédérale est tenu de refuser la communication de documents contenant les renseignements personnels visés à l'article 3 de la Loi sur la protection des renseignements personnels ». Cet article contient toute une série d'informations précisant tout ce qui est considéré comme renseignements personnels.

L'article 20 de la Loi sur l'accès à l'information porte sur des renseignements concernant des tiers. S'agissait-il des alinéas 20(1)b) et c)?

L'hon. Joseph Volpe: Il s'agit des alinéas 20(1)b) et d).

Mme Susan Stanfield: Le paragraphe 20(1) dit ceci:

Le responsable d'une institution fédérale est tenu, sous réserve des autres dispositions du présent article, de refuser la communication de documents contenant

[...]

b) des renseignements financiers, commerciaux, scientifiques ou techniques fournis à une institution fédérale par un tiers, qui sont de nature confidentielle et qui sont traités comme tels de façon constante par ce tiers;

[...]

d) des renseignements dont la divulgation risquerait vraisemblablement d'entraver des négociations menées par un tiers en vue de contrats ou à d'autres fins.

• (1615)

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je voudrais m'adresser aussi à Mme Stanfield.

Par conséquent, l'amendement qui dit que « les renseignements doivent, aux termes d'une loi fédérale, être communiqués » ne concerne actuellement que la Loi sur l'accès à l'information.

Mme Susan Stanfield: Il pourrait s'agir également d'autres lois fédérales concernant la communication de renseignements ou de dispositions d'autres lois.

M. Peter Julian: Non, mais c'est une exigence précise, aux termes d'une loi fédérale. Par conséquent, il ne pourrait s'agir actuellement que d'une demande d'accès à l'information. N'est-ce pas cela?

Mme Susan Stanfield: Je ne peux pas le dire avec certitude, car je ne sais pas si d'autres lois contiennent des dispositions concernant la communication de renseignements. Cela concerne surtout l'accès à l'information.

M. Peter Julian: Oui. Je pense donc qu'on peut dire avec certitude que ça se limite surtout aux exigences de la Loi sur l'accès à l'information en matière de communication de renseignements.

Mme Susan Stanfield: Il y a d'autres lois.

M. Peter Julian: Par conséquent, ce qui ressortait des discussions de lundi, c'est la possibilité que toute une série de lois soient applicables. Ce n'est pas le cas; c'est spécifiquement associé à la communication de renseignements.

Vous avez discuté de toute une série d'exemptions qui existent déjà. Nous avons déjà eu la même discussion au sujet d'une demande aux termes de la Loi sur l'accès à l'information faite par le Syndicat canadien de la fonction publique concernant la vérification du système de gestion de la sécurité d'Air Transat. Cette information n'a pas été communiquée, tel qu'on l'a signalé au cours du témoignage; les pages avaient été effacées. En outre, d'autres renseignements n'étaient pas accessibles. Par conséquent, la quantité de renseignements qui peuvent être communiqués en vertu de l'accès à l'information, même aux termes de cette loi, est restreinte. Il existe des restrictions.

Mme Susan Stanfield: Oui.

M. Peter Julian: C'est ce que je voulais dire.

Je m'adresse à nouveau à vous, monsieur le président.

En gros, nous ne faisons qu'ouvrir une porte concernant une autre méthode par laquelle ces renseignements pourraient être communiqués au public, dans des circonstances très limitées. J'estime que cet amendement est nécessaire pour avoir cette option. Les possibilités d'obtenir les renseignements sont très restreintes. On ne peut pas s'attendre à ce que le public s'adresse aux tribunaux et on ne peut pas s'en remettre entièrement au ministre; par conséquent, une troisième possibilité est indispensable. L'objet de l'amendement NDP-8.3 est d'ouvrir une troisième porte; je reconnais toutefois que c'est bien en deçà des recommandations ou des suggestions faites par de nombreux témoins.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: D'après le dernier commentaire de M. Reinhardt, l'accessibilité de l'information est déjà prévue dans la loi, mais on a un texte de loi qui stipule que c'est confidentiel, sauf dans trois cas. Dans ces circonstances, s'il y a une énumération mais qu'on ne se réfère pas aux lois applicables, comme dans l'amendement, il me semble problématique que la Loi sur l'accès à l'information puisse s'appliquer.

M. Franz Reinhardt: La loi dont Mme Stanfield a lu des extraits est la Loi sur l'accès à l'information. Il est question à l'article 20 du test qu'on doit appliquer avant de rendre l'information accessible. On parle de

[Traduction]

des secrets industriels de tiers, on parle de droits exclusifs...

[Français]

M. Robert Carrier: Même si dans une autre loi on dit que les renseignements sont confidentiels, c'est la Loi sur l'accès à l'information qui prime?

M. Franz Reinhardt: Oui. La loi sur l'accès à l'information a préséance sur toute autre loi canadienne. Cependant, nous avons demandé, dans le cadre d'un des amendements, que les cas de protection de l'information soient reflétés dans l'annexe II de la Loi sur l'accès à l'information, précisément pour que l'information ne soit pas divulguée.

Comme je l'ai expliqué longuement lundi — et je croyais à ce moment-là que c'était clair —, sans cette protection, les compagnies ne permettront pas que les gens fassent des rapports à l'interne et que l'information soit utilisée pour améliorer la sécurité. On va perdre au complet cette source d'information.

L'information que M. Julian veut obtenir est déjà disponible; rien n'a changé. Pour ce qui est de la situation actuelle en matière d'accès à l'information dans le cas des audits, rien n'a changé non plus. On parle ici de l'information interne dans le cadre des SGS seulement. Si on ne la protège pas, on la perd.

• (1620)

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Vous m'avez convaincu que cette situation ne devait s'appliquer qu'aux audits. Or, quand je fais de la recherche sur les audits, que j'entends des déclarations comme celle de M. Ranger ou des informations comme celles livrées par M. Julian, j'ai des réserves. Certains rapports ne sont pas disponibles. C'est ce qu'il faut régler.

Si vous ne faites pas autre chose, je vais être forcé, faute de mieux, de me rallier à M. Julian — excuse-moi, Peter, pour ce commentaire —, dont l'amendement dit:

d) les renseignements doivent, aux termes d'une loi fédérale, être communiqués.

Ceux qui ne doivent pas être communiqués aux termes d'une loi fédérale ne le seront pas. Ce n'est pas ce que j'aurais voulu. J'aurais aimé qu'une disposition précise que les audits seront rendus publics et que ce soit conforme à la Loi sur l'accès à l'information. Cela me conviendrait tout à fait. Le problème est que je ne suis pas convaincu. C'est pourquoi je vais appuyer l'amendement de M. Julian, même si j'aurais aimé qu'on en arrive à quelque chose de plus clair.

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Votre description semble indiquer que le règlement sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels et les lois interviennent. Étant donné que j'ai eu l'occasion d'examiner l'amendement de M. Thompson, j'estime que ce projet de loi ne contient aucune disposition qui ait des incidences là-dessus.

Il y a cinq ans, on aurait eu le même résultat pour ce rapport. Ce sera la même chose demain, si vous adoptez ces amendements au projet de loi. Il n'y a en fait aucun rapport avec ce que nous voulons faire en l'occurrence. En fait, sauf votre respect, la proposition de M. Julian n'y changerait absolument rien. Elle ne concerne pas ceci. C'est une question distincte. C'est peut-être un enjeu, mais c'est différent du but visé par les amendements.

Je comprends ce que vous dites, mais le système d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels est déjà là. S'il n'est pas assez vigoureux, ce que nous faisons en l'occurrence n'y changera rien, à mon avis.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je suis d'accord avec vous. Faute de mieux, je dois prendre cette décision.

[Traduction]

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

Le président: Pour le même groupe de numéros d'amendements que nous avons reportés à la dernière séance, nous arrivons à l'amendement NDP-9, à la page 45. Il avait été reporté.

Monsieur Julian, il faut que vous le proposiez.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Cet article contient les exemptions dont nous venons de discuter.

Le projet de loi dit actuellement ceci:

(2) Il ne peut être fait usage de renseignements communiqués dans le cadre d'un processus visé au paragraphe (1)

— en d'autres termes, celui du système de gestion de la sécurité — lorsque des mesures sont prises ou des procédures sont engagées contre le titulaire de document d'aviation canadien ou l'employé les ayant signalés relativement à une contravention à la présente loi ou à ses textes d'application.

L'amendement NDP-9 supprime simplement les termes « le titulaire de document d'aviation canadien ». Par conséquent, cette disposition continuerait de protéger l'employé et c'est un point sur lequel les témoins semblent être généralement d'accord. Il est essentiel d'offrir une certaine protection à l'employé pour que cette personne soit protégée dans le contexte des incidents qui aboutissent à des accidents, comme l'a si bien spécifié le juge Moshansky.

Je pense que le titulaire de document ne doit pas recevoir ce qui est en fait une carte de sortie de prison sans frais et qu'il ne doit pas pouvoir bénéficier de la même protection.

Monsieur le président, ce que j'espère si nous adoptons cet amendement, c'est que le gouvernement décide de présenter lundi prochain des amendements ayant pour objet de réviser le statut du titulaire de document. C'est de bonne guerre. Il peut décider de le faire. Il est toutefois très clair que nous ne pouvons pas offrir la même protection aux titulaires de documents qu'aux employés. L'octroi de cette exemption par rapport à leurs responsabilités nous mettrait dans une situation précaire, car la conséquence serait que si le processus est respecté, comme nous l'avons déjà vu, les mesures prises sont relativement longues et ardues. Nous avons eu l'occasion de constater, dans le cas de la sécurité ferroviaire, que ce type de situation ne sert pas les intérêts du public.

L'amendement a pour objet de biffer les termes « le titulaire de document d'aviation canadien ». Le gouvernement pourrait alors décider de présenter un autre amendement lundi. Je suis certain qu'il aurait le temps de le faire au cours des prochains jours. Il est toutefois essentiel de prévoir une certaine protection pour que, lorsque les entreprises se comportent de façon irresponsable, comme c'est parfois le cas — nous avons d'ailleurs entendu des témoignages qui le confirment —, elles ne reçoivent pas une carte de sortie de prison sans frais.

• (1625)

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

Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je suis favorable à l'amendement parce que son seul effet est d'ajouter, aux lignes 22 et 23, les mots « contre l'employé les ayant signalés ». On ajoute le mot « contre ».

On parle bien de l'amendement NPD-9? Je pense que c'est simplement une technicalité acceptable.

M. Peter Julian: On retire les mots « le titulaire du document ». C'est substantiel.

M. Robert Carrier: Il s'agit de ne pas protéger la compagnie.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: J'aimerais clarifier une chose, monsieur le président.

L'effet va essentiellement être de séparer le traitement de l'employé de celui du titulaire du document. C'est quand même substantiel et important. C'est un principe. Concernant l'information qu'ils fournissent dans le cadre du processus, les employés sont protégés, mais le fait de protéger les compagnies contre les preuves fournies lors de ce processus n'a aucun sens. C'est une situation où la compagnie peut être irresponsable. Si elle est à l'abri...

M. Robert Carrier: ... des mesures disciplinaires...

M. Peter Julian: ... et des procédures engagées contre elle, ça n'a pas de sens.

[Traduction]

Le président: Monsieur Reinhardt, avez-vous un commentaire à faire? Non?

M. Franz Reinhardt: J'en ai un.

Je pense que dans le contexte de la sécurité — et il s'agit à nouveau du système de gestion de la sécurité —, si j'étais un employé, que je travaillais pour un titulaire de document assujéti à un SGS et que je savais que le fait de signaler des anomalies à l'interne causerait des problèmes et entraînerait des accusations contre mon employeur, je ne le ferais jamais. C'est exactement ce que nous tentons d'éviter. Il s'agit ici d'employés qui communiquent de l'information à l'employeur pour trouver une solution ensemble et prendre des mesures correctives dans le contexte du SGS. Ce sont des renseignements que Transports Canada n'a même pas.

Le ministère n'a donc pas cette information. Si nous remarquons ce problème dans le cadre des systèmes d'examen, nous ne nous en servons pas contre l'employé ou contre l'employeur et ce n'est pas de l'information qui peut être divulguée en vertu du droit d'accès à l'information. C'est la culture de sécurité qui est essentielle. Sinon, même si vous accordez une protection à l'employé mais qu'il sait que son entreprise n'est pas protégée en ce qui concerne les rapports internes, il n'aura jamais recours à ce mécanisme.

Nous avons assuré une protection suffisante au premier dénonciateur par le biais de l'amendement G-3. Il offre une protection suffisante. Il est toutefois essentiel que l'employeur soit protégé au même titre que l'employé dans une culture de sécurité.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je ferai rapidement quelques observations à ce sujet.

Nous avons vu dans le cas de la sécurité ferroviaire comment il ne fallait pas mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité. L'octroi d'une carte de sortie de prison sans frais est une très mauvaise façon de mettre le SGS en oeuvre. Nous avons suivi l'enquête sur la sécurité ferroviaire. Nous avons vu les problèmes qui se posent. Si le comité décide que les entreprises peuvent obtenir une carte de sortie de prison sans frais, ça signifie essentiellement que les preuves acquises par le biais du SGS ne peuvent pas être utilisées contre celles-ci. Si une entreprise est irresponsable, et certaines le sont, en raison de cet article, on ne peut pas utiliser ces éléments de preuve contre elle. Dans ce cas, Transports Canada, après un décès ou des blessures, devra tenter de trouver des preuves par d'autres moyens pour tenter des poursuites contre une entreprise, s'il y arrive. C'est absolument insensé.

Le gouvernement a l'occasion de remanier le projet de loi et de présenter à nouveau des amendements qui seront certainement plus raisonnables. Le comité peut l'aider à le faire en adoptant cette motion. Cet amendement incitera le gouvernement à présenter ce qui sera, à mon avis, un amendement plus responsable, en faisant une distinction entre les responsabilités des compagnies et les conséquences éventuelles de l'irresponsabilité.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Je suis désolé, mais j'ai besoin que ce soit plus clair dans mon esprit.

Si je comprends bien le sens du paragraphe (2) proposé, avec le processus interne auquel vous avez fait référence — le processus de SGS —, si un employé porte un problème à l'attention de l'entreprise dans le contexte de ce processus et si celle-ci agit de façon appropriée et satisfaisante, la question est réglée. Par conséquent, le problème de sécurité a été réglé.

Si l'entreprise ne règle pas le problème et que l'employé ne sait pas qu'il a d'autres options, comme faire appel directement au comité ou à Transports Canada, ou encore rendre l'affaire publique, après avoir suivi la procédure prescrite... Et si ultérieurement survient un

problème ou un incident qui est porté à l'attention de Transports Canada, on fait une enquête et on découvre que de l'information avait été communiquée par le biais du SGS. D'après cette disposition, cette information ne peut pas être utilisée dans les poursuites contre le titulaire de document. C'est ainsi que j'interprète cette disposition.

• (1630)

M. Franz Reinhardt: Cette information ne peut pas être utilisée à des fins exécutoires, mais elle peut être utilisée aux termes de l'article 7.1, qui concerne les mesures relatives aux certificats. Transports Canada peut suspendre un certificat. Il peut s'agir d'une suspension de 30 jours, de 60 jours ou même d'un an. Il peut aussi annuler un certificat en vertu de l'article 7.1 de la loi qui stipule que le ministre peut suspendre le certificat quand des organismes ne remplissent plus les conditions de délivrance de leur certificat. Le ministre a le plein pouvoir. S'il a besoin de preuves pour aller devant le tribunal afin de démontrer qu'une entreprise ne respecte plus ses obligations, le ministre peut le faire. La protection existe et on peut encore avoir recours à l'article 7.1.

M. Merlin Preuss: Il y a une autre possibilité de fermer la boucle. Ce n'est pas contre le problème signalé qu'on prendra des mesures d'exécution. Si une entreprise ne réagit pas de façon appropriée, conformément aux normes et aux attentes du SGS, nous prendrons des mesures contre elle en nous appuyant sur des articles comme celui-là pour l'obliger à se conformer. Si on ne révèle pas que l'entreprise omet de prendre les mesures qu'elle devrait prendre, on en revient à ce dont nous discutons hier, à savoir faire une vérification judiciaire pour tenter de la coincer.

L'information est communiquée librement à l'entreprise, sous nos yeux, et nous pouvons observer ce qu'elle fait. Si elle n'agit pas de façon appropriée, nous prenons des mesures relatives aux certificats. Ça devient beaucoup plus grave lorsqu'il s'agit d'une entreprise qui n'a pas mis en place les systèmes nécessaires pour régler les problèmes systémiques qui se posent.

M. Don Bell: Cette information serait-elle alors accessible, dans le cas d'un transporteur public qui a un service passagers, par exemple? Il est possible qu'en fin de compte, cette information soit accessible à d'autres parties qui intentent peut-être des poursuites judiciaires. Je pense aux membres de la famille d'un passager qui décède, par exemple.

M. Merlin Preuss: La réponse est que ce n'est pas différent de la situation actuelle. Si... [*Note de la rédaction: Inaudible*]... le rapport au sujet duquel nous devons prendre des mesures semblables — tel que je l'ai exposé —, ça devient un exercice de validation ou un certain type d'inspection. Ça peut être signalé et le rapport est alors soumis au système d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, je veux seulement m'assurer que nous sommes toujours dans le même état d'esprit ou que c'est la même chose que ce que j'avais compris la semaine dernière. Si cet article est adopté tel quel, sans amendement, soustrait-il toute compagnie ou tout exploitant qui a un SGS à l'obligation qu'ils ont de toute façon de signaler tout incident et de se conformer à un règlement?

M. Franz Reinhardt: Non. En vertu de la Loi sur le Bureau de la sécurité des transports et des règlements corrélatifs, il y a des événements à signaler, y compris des incidents et des accidents; si la compagnie ne les signale pas, on peut lui imposer des sanctions très lourdes.

L'hon. Mauril Bélanger: Cela supplante-t-il le pouvoir qu'ont Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports, ou toute autre institution qui en a le droit, d'user de ce pouvoir, en dehors de l'information recueillie par le biais du SGS?

M. Franz Reinhardt: Non.

L'hon. Mauril Bélanger: Très bien. Par conséquent, ça s'inscrit, je présume, dans la logique de la création d'un nouvel espace dans lequel nous voulons inciter les employés et les employeurs à produire de l'information. Ça vient s'ajouter à ce qui est déjà en place, sans le supprimer.

M. Franz Reinhardt: C'est exact. En résumé, c'est le meilleur des deux mondes, monsieur Bélanger.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je ne suis pas sûr que ce soit vrai, monsieur le président. En fait, nous avons plus d'une centaine de postes d'inspecteurs de vol à combler, d'après l'information qui nous a été communiquée. Cette situation a certainement eu un impact sur la capacité réglementaire de Transports Canada.

Ce que prévoit le texte est clairement l'exclusion de toute mesure ou toute procédure en ce qui concerne un titulaire de document. Étant donné l'article proposé, il y a peut-être une contradiction entre cela et l'article 7.1. Il y aurait clairement une certaine incohérence en ce qui concerne la définition et qui dit incohérence dit un certain délai. Il s'agit de sécurité aérienne. On ne peut pas tolérer des retards pendant qu'on se demande si l'on peut tenter des poursuites contre une compagnie pour des agissements dangereux ou irresponsables.

Il est donc très clair que cette information est exclue dans le texte de la loi. On ne peut pas prendre de mesure dans le cadre d'une procédure. Ce n'était peut-être pas l'intention du gouvernement, mais c'est ce qui est dans le projet de loi.

Par conséquent, je recommande d'adopter cet amendement. Il permettra peut-être au gouvernement de formuler cet article proposé de façon plus claire, car il est manifeste qu'une compagnie contre laquelle Transports Canada prend des mesures pour obtenir de l'information recueillie par le biais du système pourrait s'appuyer sur cet article dans toute procédure légale contre le gouvernement. Ça causerait des retards.

L'intention du gouvernement n'est peut-être pas bien exprimée dans cet article proposé. Il doit être remanié et la façon la plus simple et la plus efficace de le faire est de retrancher les termes « le titulaire de document d'aviation canadien » et de permettre au gouvernement de présenter des amendements la semaine prochaine.

• (1635)

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci.

Je reviens sensiblement au même sujet. Tous les renseignements dont on parle touchent ce qui est visé au paragraphe (1). Il y est question des informations que le personnel ou les employés pourraient signaler. Au paragraphe (2), on dit qu'aucune procédure ne peut être engagée contre le titulaire de document d'aviation.

On ne parle pas ici de divulgation publique, donc ça reste à l'interne. Il reste que si le ministère des Transports ne peut prendre aucune mesure à la suite d'une dénonciation en bonne et due forme, on peut se demander à quoi servent les dénonciations. En fin de compte, on retire toute utilité.

M. Franz Reinhardt: Je peux vous répondre, monsieur Carrier. L'erreur de M. Julian a été de ne pas lire l'article au complet. Vous devez lire le paragraphe (2) au complet. Je vais le lire en anglais.

[Traduction]

(2) Il ne peut être fait usage de renseignements communiqués dans le cadre d'un processus visé au paragraphe (1) lorsque des mesures sont prises ou des procédures sont engagées contre le titulaire de document d'aviation canadien ou l'employé les ayant signalés relativement à une contravention à la présente loi ou à ses textes d'application.

C'est uniquement pour l'application de la loi. Comme nous l'avons déjà signalé, on peut toujours les utiliser à l'alinéa c):

c) le ministre estime qu'il est nécessaire de le faire dans le cadre de l'application de l'article 7.1.

Si l'on veut prendre des mesures relatives aux certificats, c'est clair aux termes de l'article 7.1. Je peux vous lire cet article, si vous voulez, mais je ne pense pas que ce soit nécessaire.

[Français]

M. Robert Carrier: Je ne comprends plus.

[Traduction]

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous êtes en train de compliquer les choses. Je parle d'un point de vue purement juridique. Ainsi, l'alinéa 5.392(1)c) permet au ministre, dans le cadre de l'application de l'article 7.1, d'obtenir les renseignements et de s'en servir pour radier la licence, etc. Par contre, il est écrit, au paragraphe 5.392(2), et je cite:

(2) Il ne peut être fait usage de renseignements [...]

M. Franz Reinhardt: Je peux vous donner un exemple, monsieur Laframboise. Je pense que cela simplifiera les choses.

M. Mario Laframboise: Non, je parle du point de vue juridique. C'est un problème juridique.

M. Franz Reinhardt: Oui.

M. Mario Laframboise: Je ne veux pas qu'on utilise un article contre un autre.

M. Franz Reinhardt: On y a pensé judicieusement quand on a rédigé ces articles. Si les gens rapportent de nombreuses petites infractions, de une à dix petites infractions, mais que le système et la compagnie vont bien, le ministre, voyant cela, n'utilisera pas ces données contre la compagnie pour chacune des petites infractions. Par contre, si à un certain moment donné le ministre pense que l'agrégat d'information démontre un manque sur le plan du rendement ou du contrôle par la compagnie, il peut utiliser l'article 7.1 et adopter des mesures, suspendre le certificat de la compagnie. Il peut faire cela, mais il s'engage à ne pas adopter des mesures pour chaque petite infraction commise.

M. Mario Laframboise: J'aurais eu tendance à dire, par exemple: « [...] paragraphe (2) [...] sous réserve du paragraphe (1) ». J'aurais aussi ajouté: « [...] il ne peut être fait usage de renseignements dans le cadre du processus visé au paragraphe (1) [...] » J'aurais eu cette réaction, à titre de légiste, compte tenu de ma formation juridique...

•(1640)

M. Franz Reinhardt: Monsieur Bélanger, j'ai eu la même réaction que vous...

M. Mario Laframboise: C'est monsieur Laframboise.

M. Franz Reinhardt: J'ai reçu la même formation que vous. J'ai parlé avec les législateurs, on a discuté de tout ça à fond, et ils m'ont convaincu. En effet, en anglais, il est écrit « *for a contravention* » et en français, il est écrit « relativement à une contravention ». Ça permet quand même au ministre d'adopter des mesures administratives relatives aux certificats.

[Traduction]

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

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

Le président: Nous examinons maintenant l'amendement NDP-9.1. Je signale au comité qu'il est très semblable à ce que nous avons déjà examiné. Je voudrais que M. Julian présente la motion; le comité pourra peut-être alors régler la question assez rapidement, au lieu de recommencer la même discussion.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, il s'agit d'un projet de loi important. Nous ne pouvons pas aller trop vite; nous faisons déjà des erreurs.

Il s'agit de l'article proposé qui concerne le processus « de collecte, d'analyse et d'utilisation de renseignements recueillis dans le cadre de ce processus provenant d'un enregistreur de données de vol, les renseignements recueillis dans le cadre de ce processus qui se retrouvent en la possession du ministre... ». Il s'agit donc d'un traitement différent des renseignements, mais de la même situation.

Actuellement, ces renseignements

ne peuvent être communiqués par lui, sauf dans les cas suivants:

- a) un tribunal ou un autre organisme qui a le pouvoir de contraindre à la production et à l'examen...
- b) les renseignements sont communiqués...

— le projet de loi ne dit pas comment —

sous une forme qui empêche de les associer à une personne identifiable...

Il ne précise pas comment. Par conséquent, à tous égards, nous avons les paragraphes a) et c) indiquant que:

le ministre estime qu'il est nécessaire de le faire dans le cadre de l'application de l'article 7.1.

C'est une clarification importante que nous n'avions pas lundi. L'article 7.1 limite les interventions possibles à la suspension, l'annulation ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien. Par conséquent, c'est une restriction encore plus sévère que lorsque nous en avons discuté lundi.

Nous mettons en place la même structure de renseignements que celle qui a compromis la sécurité ferroviaire. Nous devons maintenant avoir recours au système judiciaire ou, dans les cas extrêmes, dans ceux où des personnes ont déjà perdu la vie, les renseignements pourraient être communiqués « lorsque le ministre décide de suspendre, d'annuler ou de refuser de renouveler un document d'aviation canadien ».

Il n'est peut-être pas dans l'intérêt du public de ne permettre d'obtenir ces renseignements que par le biais du système judiciaire. C'est insensé. Ce n'est pas du tout acceptable. Si vous signalez aux Canadiens qu'il s'agit de renseignements importants qu'une entreprise possède à l'interne, si c'est une bonne compagnie et qu'elle a bonne réputation, les gens trouveront peut-être que c'est compréhensible.

Cependant, certaines compagnies... Le juge Moshansky et d'autres personnes en ont d'ailleurs témoigné. Je pense que le témoignage le plus convaincant est celui de Mme Kirsten Brazier. Elle a parlé de la tendance à relâcher les normes de sécurité pour des raisons de compétitivité.

Nous sommes sur le point de nous mettre dans une situation où ces renseignements seront très protégés et ne seront pas accessibles au public. Même si l'on ouvre une petite porte aux restrictions imposées en matière d'accès à l'information, ça n'a absolument aucun sens. Nous avons procédé de façon très consciencieuse jusqu'à présent mais, aujourd'hui, j'ai l'impression qu'on commence à bâcler ce qui était un examen minutieux du projet de loi C-6. Il n'est certainement pas dans l'intérêt public de forcer des individus à avoir recours au système judiciaire pour la communication de certains renseignements alors que des vies sont peut-être en danger.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Je reviens toujours au même problème, car je n'ai pas de meilleure disposition.

Vous m'avez convaincu du fait que les audits sont les seuls documents devant être rendus publics parce que vous avez la chance d'enlever tout ce qui est personnel ou d'autres choses semblables. Mais par la suite, lorsqu'on constate que des pages entières sont raturées, n'apparaissent pas et ainsi de suite, est-ce que tout le monde trouve cela normal? Trouvez-vous cela normal?

Je me demande s'il n'y aurait pas un moyen de dire qu'il y aura des rapports d'inspection et que c'est ce qui sera rendu public, et qu'il y a en effet des renseignements personnels qu'on ne doit pas divulguer, etc. D'ailleurs, vous nous avez expliqué que dans un rapport d'inspection, vous enlevez tous les renseignements nominatifs et que vous essayez seulement de donner la grande tendance.

C'est bien ce que vous nous avez expliqué au début?

•(1645)

M. Franz Reinhardt: En fait, les renseignements personnels sont protégés, mais le reste des renseignements est accessible, monsieur Laframboise. Le reste de l'information est disponible. Dans cet amendement-ci, on parle de *flight data recorders*.

M. Mario Laframboise: Je comprends cela.

M. Franz Reinhardt: C'est de cela qu'on a discuté dans le cas de l'amendement précédant celui-ci. Ce ne sera pas disponible. Ils ne seront pas obligés d'utiliser les *flight data recorders*. On les encourage à le faire. On veut plus d'information.

M. Mario Laframboise: Oui, je comprends.

M. Franz Reinhardt: Si on ne les protège pas, ils ne l'utiliseront pas. Comme ils ne sont pas obligés de l'utiliser, le ministre n'aura jamais l'information. Voilà, c'est ma réponse.

M. Mario Laframboise: Oui, mais M. Bell vous a dit que le ministre Lapierre avait rendu public... Qu'avait-il rendu public au juste?

M. Franz Reinhardt: Ce que M. Lapierre avait rendu public?

M. Mario Laframboise: Il avait été forcé de rendre public... C'est vous, monsieur Bell qui avez dit cela?

[Traduction]

M. Don Bell: Non. Le ministre Lapierre a signalé à propos de la question de la sécurité ferroviaire que lorsqu'on aurait les résultats des vérifications qui devaient être faites, ils seraient rendus publics. Ils ne l'ont pas été. Son successeur a dit qu'il ne les divulguerait pas, parce que le tiers l'exigeait — c'est l'accord passé avec la société ferroviaire. C'est ce que je crains. Nous avons finalement ces résultats en notre possession.

M. Franz Reinhardt: Ils ont été finalement rendus publics.

M. Don Bell: La question est que s'ils avaient été rendus publics plus rapidement, nous aurions peut-être eu ces renseignements et certains des incidents ultérieurs auraient pu être évités. C'est possible, mais ce n'est pas certain.

[Français]

M. Franz Reinhardt: Je ne suis pas au courant de ce qu'il en est dans le secteur ferroviaire, mais je peux vous dire qu'en principe, ces documents doivent être rendus publics.

M. Mario Laframboise: Sauf que tant qu'il n'y a pas une disposition dans la loi, des situations comme celle-là peuvent se produire. Vous me dites qu'une disposition est déjà prévue...

M. Franz Reinhardt: Vous l'avez, monsieur Bélanger, dans d'autres lois.

M. Mario Laframboise: C'est monsieur Laframboise.

M. Franz Reinhardt: Monsieur Laframboise, je m'excuse.

[Traduction]

Le président: Les présentes discussions sont traduites et c'est un peu difficile de suivre deux conversations.

[Français]

M. Franz Reinhardt: C'est prévu dans d'autres lois, monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Sauf que théoriquement, pour le secteur ferroviaire, d'autres lois auraient dû prévoir que ce rapport soit rendu public. Le ministre a dû demander qu'on le rende public.

M. Franz Reinhardt: Je n'ai pas de commentaires à faire là-dessus, monsieur.

M. Mario Laframboise: C'est quand même vrai. Vous avez dit qu'il a fini par être rendu public. Le fait que les rapports d'inspection soient rendus publics en respectant la Loi sur l'accès à l'information ne me pose pas de problème. Pourquoi n'inscrit-on pas une disposition stipulant que les rapports d'inspection seront rendus publics dans le respect de la Loi sur l'accès à l'information? Cela éviterait des situations comme celles qui se sont produites dans le secteur ferroviaire. Si ces documents étaient automatiquement rendus publics, on n'aurait pas besoin d'une telle disposition. M. Bell a dit que le rapport d'inspection n'avait pas été rendu public alors qu'il aurait dû l'être, tout en respectant de la Loi sur l'accès à l'information et en protégeant certains renseignements. Le ministre a dû intervenir.

Pourquoi refusez-vous d'avoir une disposition comme celle-là?

M. Franz Reinhardt: Monsieur Laframboise, je ne suis pas en désaccord avec vous sur le principe et je vous ai dit pourquoi. Je vous ai parlé des discussions qu'on a eues avec des gens du ministère de la Justice. Ils nous ont dit qu'étant donné qu'une telle disposition existait déjà dans d'autres lois, il serait redondant de la mettre dans cette loi. C'est semblable à la discussion que nous avons eue sur le Code canadien du travail, les marchandises dangereuses et le Bureau de la sécurité des transports.

Je ne vous dis pas que je suis en désaccord avec vous sur le principe, mais je vous répète ce qu'on nous a confirmé du point de vue juridique.

M. Mario Laframboise: Si l'on en croit ce qu'ont dit le sous-ministre M. Ranger et M. Bell sur le secteur ferroviaire, il peut parfois arriver que des rapports d'inspection ne soient pas rendus publics, alors qu'ils devraient être rendus publics d'office.

Je tends la main à M. Jean. On s'entend tous pour dire que le rapport d'inspection est déjà épuré et qu'on a donné les grandes lignes. Compte tenu de ce qui s'est déjà passé dans le secteur ferroviaire, il faudrait avoir une disposition claire pour éviter que cela ne se reproduise. Il devrait aussi être clair que les rapports d'inspection seront rendus publics dans le cas du transport aérien également.

Pourquoi ne présente-t-on pas un amendement amical qui conviendrait à tous?

[Traduction]

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Je signale avant tout que mes commentaires sur le secteur ferroviaire concernent le Canadien National, et pas Via Rail.

J'ai une question à poser au sujet de l'alinéa proposé 5.393(1)b). Je me rends compte qu'on propose de l'ajouter, mais j'en reviens au paragraphe proposé 5.393(1) dans lequel il est question de renseignements provenant d'un enregistreur de données de vol.

Quelle est la différence entre une boîte noire et un enregistreur de données de vol? S'agit-il d'appareils identiques ou de deux appareils différents?

• (1650)

M. Franz Reinhardt: La plupart des boîtes sont oranges, mais on les appelle boîtes noires. C'est un vieux système...

M. Don Bell: Certaines contiennent des données vocales.

M. Franz Reinhardt: Ce sont des enregistreurs de conversations de poste de pilotage et il s'agit d'une bande continue... c'étaient des bandes d'une durée de 30 minutes mais, maintenant, la durée est un peu plus longue. Certaines sont plus longues.

Les enregistreurs de données de vol... mais ce n'est pas ce dont nous discutons. Les enregistreurs de conversations de poste de pilotage sont entièrement protégés aux termes de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité aérienne. En cas d'accident, ils sont protégés en vertu de cette loi. Le principal objet de ces appareils est l'utilisation dans les enquêtes sur les accidents. Si quelqu'un perd la vie, on voudrait avoir des enregistrements des paramètres de vol de l'aéronef, de l'altitude, des paramètres du moteur, et toutes sortes de renseignements analogues.

Dans le secteur de l'aviation, on a toutefois fait preuve d'un grand esprit d'innovation et on s'est rendu compte qu'on pouvait utiliser cet appareil en cas d'accident et relever ses paramètres pour contrôler la performance des moteurs, à des fins économiques et à des fins de sécurité, déterminer comment les membres d'équipage pilotent l'appareil, car il est possible qu'ils volent à une vitesse excessive ou aient d'autres comportements semblables. On peut donc surveiller grâce à ces paramètres. Les responsables du secteur de l'aviation peuvent plus ou moins suivre sur un système d'affichage, une image, des chiffres et des données; ils peuvent donc suivre la performance et la rectifier, l'améliorer ou apporter quelques changements en matière d'entretien ou aux façons de procéder des équipages.

C'est donc ce que font les compagnies de leur propre initiative, et elles ont recours à ces dispositifs pour accroître la sécurité. Par conséquent, maintenant, nous les protégeons.

C'est un appareil semblable aux boîtes noires, ou du moins à une partie de ces boîtes noires.

M. Don Bell: Par conséquent, l'enregistreur de conversations de poste de pilotage est un appareil différent. Je pense que l'exemple qui me vient à l'esprit est l'affaire récente dans le cadre de laquelle la famille du pilote décédé estimait avoir le droit d'entendre ce qui s'était passé.

M. Franz Reinhardt: La Cour suprême a rendu un jugement en ce qui concerne les bandes d'enregistrement de contrôle de la circulation aérienne mais, pour ce qui est de l'enregistrement des discussions de poste de pilotage, un juge peut faire un exercice d'équilibre si une requête a été présentée. Il fera un compromis entre l'intérêt de la protection de l'information et l'opportunité de l'utiliser... C'est spécifié dans la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, et j'ai l'article ici. Je peux vous le communiquer, si vous le voulez.

M. Don Bell: Ça n'a absolument aucun rapport. Il n'est pas question d'accident. Il est simplement question de l'information recueillie régulièrement par le biais du SGS.

M. Franz Reinhardt: Exactement.

M. Don Bell: Il n'y a aucun rapport avec ceci, dans ce cas. Il s'agit ici de l'enregistreur de données de vol qui fournit des données informatiques, contrairement à l'enregistreur de conversations de poste de pilotage.

M. Franz Reinhardt: C'est clair. Un enregistreur de données de vol n'est pas un enregistreur de conversations de poste de pilotage.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, j'aimerais demander à Mme Stanfield si elle pourrait nous communiquer pour lundi prochain un avis juridique sur les aspects de l'accès à l'information qui sont inclus et sur ceux qui sont exclus par le projet de loi. Par conséquent, si vous pouviez nous donner un avis sur l'application au projet de loi C-6 des dispositions en matière d'accès à l'information, je pense que ça nous serait utile.

M. Franz Reinhardt: Puis-je... Non? C'est à vous de choisir.

M. Peter Julian: Non, elle est ici, et elle a...

Mme Susan Stanfield: Je dois consulter un collègue avant de pouvoir répondre à cette question.

M. Peter Julian: Certainement. Bien.

J'en reviens à certains des témoignages que nous avons entendus, monsieur le président.

Mme Kirsten Brazier a notamment fait le commentaire suivant:

Si la sécurité nous tient vraiment à coeur et que nous voulons vraiment avoir le service le plus sûr au monde, nous devons commencer à partager les informations dans le but d'analyser nos erreurs et d'en tirer les leçons. Au lieu d'aseptiser les statistiques et de limiter les informations sur la sécurité — comme les rapports sur les difficultés de service, les rapports d'accidents et d'incidents du Bureau de la sécurité des transports, et les CADORS —, nous devrions rendre toutes ces informations plus accessibles afin que les exploitants puissent en tirer les leçons.

Cela faisait partie de son témoignage sur le projet de loi C-6.

Voici aussi le témoignage de Ken Rubin:

Les SGS ont déjà des conséquences sur l'accès à l'information, car on a déjà refusé de me donner le premier rapport de SGS sur Air Transat produit en 2003. J'ai obtenu de Transports Canada des documents datés de novembre indiquant qu'il y a déjà eu 200 rapports d'enquête secrets de SGS que le public ne verra jamais, quelle qu'ait pu être la gravité des infractions.

J'ai constaté que le ministre et ses collaborateurs sont venus dire au comité qu'il n'y avait que 100 dossiers. Où sont les centaines de rapports de SGS? Quand seront-ils rendus publics?

Des douzaines de vérifications réglementaires que moi-même ou n'importe qui aurait pu demander ont déjà été stoppées et seraient maintenant inaccessibles puisqu'elles ont été transférées en partie au SGS. Il y a un jeu de pouvoir de la pire espèce.

Je pourrais citer de nombreux autres commentaires semblables, monsieur le président. Les témoins ont constamment fait remarquer que la question de la confidentialité ne sert pas l'intérêt public.

Par conséquent, j'attendrai un avis juridique, mais je pense qu'il serait fallacieux de prétendre que l'accès à l'information s'applique aux renseignements contenus dans tout ceci. C'est de l'information pour laquelle il faut en fin de compte ouvrir des portes. Ce doit être un système de freins et de contrepoids et ce que nous faisons malheureusement aujourd'hui, c'est supprimer ces freins et contrepoids en évitant de nous attaquer à certains des pires problèmes que poserait le projet de loi C-6, tel qu'il se présente actuellement.

Nous avons amélioré toute une série d'autres articles moins importants et ayant moins d'impact sur la vie des Canadiens. Par conséquent, je n'arrive pas à comprendre pourquoi nous ne réglons pas les plus gros problèmes signalés par les témoins.

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

● (1655)

Le président: Nous examinerons maintenant l'amendement NDP-10, à la page 48. J'attire votre attention sur les similarités avec l'amendement NDP-9.

Je voudrais que M. Julian présente l'amendement.

M. Peter Julian: Monsieur le président, c'est le deuxième volet des renseignements qui sont exclus de toute possibilité d'être rendus publics sauf si le ministre annule un certificat ou si quelqu'un entreprend des démarches devant les tribunaux.

L'objet de cet amendement est de revenir aux principes qui ont été énoncés, qui protégeaient les employés — les membres de l'équipage —, mais pas l'exploitant, surtout dans un cas où ce dernier s'est comporté de façon irresponsable. Nous avons le devoir de protéger les voyageurs. Nous avons le devoir de permettre à notre système de fonctionner; en excluant l'usage de renseignements « lorsque des mesures sont prises ou des procédures sont engagées contre l'exploitant », on donne en fait une carte de sortie de prison sans frais.

Je pense que les conservateurs auraient de la difficulté à défendre ce principe lorsqu'il s'agit de criminels. Ils donnent en fait une carte de sortie de prison sans frais à des exploitants qui pourraient être considérés comme totalement irresponsables et cela aurait, monsieur le président, certaines conséquences politiques, car on aurait beaucoup de difficulté à justifier la situation.

Si l'intention du gouvernement n'était pas de donner une carte de sortie de prison sans frais et si son intention était de protéger certains renseignements et de permettre ce système de freins et de contrepoids, l'adoption de cet amendement lui permettrait de faire ses devoirs et de présenter un type d'amendement qui ferait une distinction claire entre un employé qui communique des renseignements à l'interne et une compagnie qui n'a peut-être pas agi de façon responsable.

Par conséquent, l'adoption du présent amendement permettrait au gouvernement de faire son travail. Nous pourrions revenir lundi et examiner la proposition que le gouvernement fait pour protéger les compagnies. C'est extrême. Si ce projet de loi est renvoyé à la Chambre, il ne sera tout simplement pas accepté par les voyageurs. Ils nous demanderont à quoi nous avons pensé, monsieur le président. J'estime par conséquent qu'il est utile de retirer cette protection à l'exploitant pour l'attribuer dans un contexte où, de l'avis général, les membres de l'équipage — les employés — seront protégés contre les repréailles.

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

• (1700)

Le président: Nous passons maintenant à la page 49 et à l'amendement G-4.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Cet amendement est une réponse à la requête de l'Association des pilotes d'Air Canada et de l'ALPA, qui voulaient qu'on ajoute cette disposition que je trouve assez explicite. En ce qui concerne ses incidences, je n'en ferai pas lecture officielle.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'ai un peu de difficulté à vous suivre. Vous avez dit: « le titulaire de document d'aviation canadien », alors que nous parlons du paragraphe 5.393(1) proposé, qui parle de « l'utilisateur d'aéronefs ». Or, les mots « le titulaire de document d'aviation canadien » figurent à la page précédente, au paragraphe 5.392(1).

M. Franz Reinhardt: Je peux vérifier la page exacte, la page 16.

[Traduction]

Le président: Du projet de loi?

[Français]

M. Franz Reinhardt: C'est exact. On dit bien: « le titulaire du document d'aviation canadien ». En fait, on fait référence à l'opérateur.

M. Mario Laframboise: On parle du paragraphe 5.393(1), qui commence ainsi: « Si l'utilisateur d'aéronefs dispose d'un système de gestion [...] ».

M. Franz Reinhardt: C'est exact.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bélanger.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Le paragraphe 3 n'est pas un sous-paragraphe. Le paragraphe 5.392(2) ne parle seulement de faire rapport à l'opérateur. Par ailleurs, le paragraphe (3), qui dit: « Le titulaire de document d'aviation », ce qui inclut naturellement les opérateurs. Alors, je ne crois pas qu'il y ait d'exclusivité mutuelle ici.

M. Mario Laframboise: Non, mais il reste que ce paragraphe dit: « Il ne peut être fait usage de renseignements communiqués [...] » Cela veut donc dire que l'utilisateur d'aéronefs pourrait en faire usage. C'est pour cette raison que je vous dis qu'il y a une corrélation, parce qu'on est au paragraphe qui parle de l'utilisateur d'aéronefs.

M. Franz Reinhardt: On parle de « *flight data recorder* ». Le paragraphe 5.393(1) anglais commence ainsi:

[Traduction]

Si l'utilisateur d'aéronefs dispose d'un système de gestion doté d'un processus de collecte, d'analyse et d'utilisation de renseignements provenant d'un enregistreur de données de vol

[Français]

En français, on dit: « utilisateur d'aéronefs ». Les rédacteurs législatifs ont cru bon d'utiliser, pour définir le titulaire de certificat d'opérateur, l'expression: « *holder of Canadian aviation document* ». Le titulaire de certificat d'opérateur ne peut utiliser les informations recueillies à ce titre contre ses employés dans le but d'imposer des mesures disciplinaires.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Eh bien, monsieur le président, c'est parallèle. Étant donné que nous avons deux alinéas proposés concernant différents types de renseignements, l'amendement le plus approprié serait le G-3. L'amendement G-4 est en fait fondé sur l'amendement G-3; en outre, nous avons modifié ce dernier et nous en avons déjà deux versions. À l'exception de la dernière ligne, il s'agit pratiquement de l'amendement G-3 initial, qui n'a pas été adopté.

Il sera peut-être nécessaire d'apporter une légère modification mais, pour être logique, l'amendement G-3 est celui qui serait approprié, car il s'agit de deux types de renseignements différents. Je pense que nous nous sommes entendus sur le traitement et la protection qu'il faudrait donner à l'employé dans ces deux alinéas.

Le président: Monsieur Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: Monsieur Julian, ce n'est pas une personne qui communique des renseignements en l'occurrence, car il s'agit d'un enregistreur de données de vol. C'est du matériel électronique qui enregistre les paramètres; par conséquent, aucune personne n'a à communiquer de renseignements. Ce que nous disons, c'est que lorsque l'employeur examine l'information et constate que certains membres de l'équipage n'ont pas fait un travail satisfaisant, on ne peut pas prendre de mesures disciplinaires contre les individus concernés. Il n'y a aucune intervention de dénonciateur dans ce cas-là non plus, car il n'y a personne pour dénoncer quelqu'un — à moins que la machine ne soit considérée comme le dénonciateur.

C'est par conséquent la différence.

• (1705)

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Je comprends. C'est pourquoi je n'avais pas choisi d'ajouter le paragraphe (4).

Mais il reste que je maintiens qu'à la fin du paragraphe (3), compte tenu que le paragraphe 5.393(1) indique: « Si l'utilisateur d'aéronefs dispose d'un système [...] », il ne doit pas communiquer de renseignements personnels, etc. J'aurais dit: « Si l'utilisateur d'aéronefs ne peut faire usage de renseignements recueillis dans le cadre d'un processus [...] ».

De votre côté, vous dites: « Le titulaire de document d'aviation canadien [...] » Si vous me dites que c'est le même que l'utilisateur d'aéronefs, je vais faire la corrélation. Sinon, le paragraphe (3) devrait être comme au paragraphe (1), soit « L'utilisateur d'aéronefs [...] ».

[Traduction]

M. Franz Reinhardt: C'est possible. Nous avons suivi les recommandations du ministère de la Justice. Je comprends vos préoccupations, monsieur Laframboise, et elles sont logiques. En fait, l'utilisateur d'aéronef dont il est question au paragraphe 5.392(1) proposé ne peut pas l'utiliser contre ces personnes.

M. Brian Jean: Un amendement de pure forme?

Le président: J'aimerais que vous rédigiez le texte, s'il s'agit d'un amendement de pure forme. Je donne la parole à M. Bell.

M. Don Bell: Je voudrais seulement comprendre la différence entre le paragraphe (2) proposé et celui-ci. Je comprends que l'exploitant a un système de gestion de la sécurité. C'est bien. Il l'utilise. Mais il s'agit en l'occurrence d'une source d'information qui n'est pas humaine. Il ne s'agit pas de protéger un dénonciateur. Il s'agit d'un système mécanique qui supervise les événements. Vous avez cette information et elle n'est pas associée à un accident; elle est associée à la gestion de la sécurité opérationnelle, du contrôle de l'efficacité du programme.

M. Franz Reinhardt: Oui.

M. Don Bell: Dans le paragraphe (2) proposé, il est écrit qu'il ne peut être fait usage de renseignements communiqués dans le cadre d'un processus visé au paragraphe (1), à savoir l'enregistreur de données de vol, je présume, « lorsque des mesures sont prises ou des procédures sont engagées contre l'utilisateur d'aéronef, les membres de son équipage de l'utilisateur ou... toute personne employée... par lui relativement à une contravention à la présente loi ».

C'est une référence à la loi. Ce n'est pas une référence à la capacité de l'employeur de prendre des mesures disciplinaires à l'égard de ses employés.

M. Franz Reinhardt: Non. Une contravention à la loi est que le ministre ne prenne pas de mesures contre une personne qui a enfreint la loi. L'employeur ne peut toutefois pas prendre de mesures disciplinaires contre ses employés. Les employés sont protégés par le paragraphe (3) proposé que nous ajoutons.

M. Don Bell: Le paragraphe (3) proposé. Quand des accusations sont portées contre un employeur pour des raisons de sécurité et que l'enregistreur de données de vol contient des informations indiquant que les employés n'ont pas respecté les règles de sécurité, pourquoi ne pourrait-il pas prendre des mesures disciplinaires contre eux?

M. Franz Reinhardt: Monsieur Bell, ils ont des conventions collectives stipulant les conditions auxquelles des procédures disciplinaires peuvent être prises. Le syndicat voulait qu'on en tienne compte.

Par conséquent, si on indique « si ce n'est en conformité avec les conditions établies » dans le cadre de ce processus, ce sont les conditions en question. Si, dans une convention collective, il est précisé clairement que si une personne agit deux ou trois fois d'une façon allant à l'encontre de ce qu'on lui avait appris au cours de sa formation, ou de ce qu'on lui avait recommandé, ou même de ce qu'on lui avait demandé de ne plus faire, et qu'elle récidive, on pourrait instaurer ce que nous appelons tout simplement une culture de discipline conforme aux conditions prévues. Ces conditions sont spécifiées dans la convention collective. Il n'y a donc aucun danger.

Le but est de permettre aux employés d'admettre leurs erreurs et d'avoir recours à ce système et, pour cela, les employés veulent avoir l'assurance que s'ils commettent une infraction due à une erreur ou à une raison semblable, l'employeur n'en profitera pas pour prendre des sanctions sur-le-champ. La convention collective s'applique toutefois.

M. Don Bell: C'est par conséquent d'une protection pour l'employé.

M. Franz Reinhardt: C'est exact.

M. Don Bell: Bien.

Le président: Monsieur Laframboise, avant que je donne la parole à M. Jean, d'après vos commentaires — et je pense que M. Reinhardt a approuvé —, on pourrait, par le biais d'un amendement de pure forme, remplacer les termes: « The holder of a Canadian aviation document » par « The operator of aircraft ». Est-ce bien cela?

• (1710)

M. Franz Reinhardt: Oui.

Le président: Et en français...

[Français]

M. Mario Laframboise: Alors, les mots « Le titulaire de document d'aviation canadien » seront remplacés par « L'utilisateur d'aéronefs ».

[Traduction]

Le président: « L'utilisateur d'aéronefs », oui

Y a-t-il d'autres commentaires? Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je pense que c'est un amendement de pure forme, monsieur le président.

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

Le président: Nous examinons maintenant l'amendement G-5, à la page 50.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Il s'agit également d'un amendement proposé par l'ALPA et par l'Association des pilotes d'Air Canada pour s'assurer, avant de passer l'accord, que le ministre consulte les employés de l'exploitant qui sont concernés. Il est relativement explicite et il a été recommandé par plusieurs témoins.

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

Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Pour être sûr de comprendre, monsieur le président, il ne s'agit pas nécessairement des exploitants qui ont un système de gestion de la sécurité. Ils peuvent avoir un SGS ou ne pas en avoir. Est-ce bien cela?

M. Brian Jean: Je m'excuse... de quoi s'agit-il? Je m'excuse.

L'hon. Mauril Bélanger: L'article 5.394 proposé — nous sommes maintenant dans la partie de cette grande section du projet de loi portant sur les accords relatifs à l'analyse de données de vol — pourrait concerner un utilisateur d'aéronefs qui a un SGS ou des utilisateurs qui n'en ont pas. Est-ce bien cela?

M. Franz Reinhardt: Oui. Il est toutefois fort probable, monsieur Bélanger, qu'à ce niveau-là — ce type d'équipement est très coûteux —, il s'agisse d'un exploitant commercial qui a un SGS.

L'hon. Mauril Bélanger: Bien, mais il est possible que...

M. Franz Reinhardt: C'est possible.

L'hon. Mauril Bélanger: J'aimerais poser une dernière question pour en finir avec la partie concernant les SGS. Elle porte sur un sujet que j'avais déjà abordé, monsieur le président. Si vous me permettez de poser une question, j'espère ne pas digresser trop longtemps.

Dans une des discussions que j'ai eues avec nos témoins, nous avons exprimé le souhait que les inspecteurs de vol participent périodiquement à des réunions de l'employeur avec les employés sur l'administration du SGS. Je ne pense pas que ce soit indiqué quelque part. Je voudrais le confirmer. Je ne suis pas certain que cela doive être précisé dans la loi mais, étant donné que nous avons une étape du rapport, cela pourrait être intégré à ce moment-là. Je voudrais seulement comprendre si j'ai raison.

Je voudrais adresser la question à M. Reinhardt — avec qui j'ai eu cette discussion — pour voir s'il y a une conclusion.

Monsieur Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: Oui, je me souviens de cette discussion, monsieur Bélanger. Nous avons dit qu'il serait approprié de le préciser dans le protocole d'évaluation que Transports Canada a établi en ce qui concerne le SGS, afin de permettre aux inspecteurs de participer à une réunion avec des employés et l'employeur, dans le cadre de l'évaluation du SGS.

L'hon. Mauril Bélanger: Dois-je interpréter cela comme un engagement de la part de Transports Canada d'inclure dans son protocole d'évaluation des SGS une clause stipulant que les inspecteurs de vol participeront périodiquement aux réunions de l'employeur avec les employés concernant le SGS? Est-ce bien cela?

M. Franz Reinhardt: Oui.

Monsieur Preuss.

M. Merlin Preuss: Oui.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci.

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

L'hon. Mauril Bélanger: Merci beaucoup pour votre réponse.

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement NDP-10.1, monsieur Julian, qui se trouve à la page 51 de votre programme.

M. Peter Julian: Monsieur le président, la formulation actuelle du paragraphe proposé ne permet pas de communiquer les renseignements, ou de les rendre accessibles, « sauf en conformité avec l'accord, à moins qu'un tribunal ou un autre organisme qui a le pouvoir de contraindre à la production et à l'examen ne lui ordonne de le faire ». On en revient à ce que de nombreux témoins nous ont suggéré, à savoir une certaine accessibilité des renseignements.

À la suite de l'amendement du NPD, le deuxième paragraphe se présenterait comme suit: « sauf en conformité de l'accord ou une loi fédérale ou provinciale ». Par conséquent, une loi fédérale ou provinciale exigeant la communication des renseignements en permettrait la divulgation.

• (1715)

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Cela signifie-t-il, dans ce cas — si j'interprète le texte correctement —, qu'un tribunal ou un organisme qui a le pouvoir de contraindre à la production et à l'examen, ayant ordonné de communiquer les renseignements, ne pourrait pas le faire?

M. Peter Julian: La façon dont cette disposition est formulée... Vous avez raison, monsieur Bell. Mais ce n'est pas l'objet. J'accepterais certainement un amendement de forme qui le permettrait.

M. Don Bell: En fait, vous voulez ajouter l'accord ou une loi fédérale ou provinciale. Est-ce bien cela?

M. Peter Julian: Oui, et c'est l'objet de l'amendement. Nous voyons occasionnellement des fautes d'orthographe et des fautes de

rédaction au cours de ce processus. L'objet n'était pas de supprimer la référence au tribunal. Il était d'ajouter une loi fédérale ou provinciale.

M. Don Bell: Il s'agit de renseignements... Il s'agit d'employés qui ne sont pas responsables du SGS. Nous parlons de l'enregistreur de données de vol. Il ne s'agit pas d'un exploitant qui a un SGS, n'est-ce pas?

M. Peter Julian: Non.

M. Don Bell: C'est en dehors du SGS. Il ne s'agit pas d'accident. Nous discutons — j'examine le paragraphe 5.394(1) proposé — « de renseignements provenant d'un enregistreur de données de vol ».

M. Franz Reinhardt: C'est exactement de ce type de renseignements que nous discutons. Il s'agit de l'enregistreur de données de vol, sauf qu'en l'occurrence, il y a un accord entre le ministre et l'utilisateur d'aéronefs, après avoir consulté les employés, pour que l'information puisse être téléchargée à Transports Canada pour accroître la sécurité aérienne. Ce n'est qu'une version différente de l'autre, qui concerne l'interne. C'est toutefois exactement la même disposition.

C'est pourquoi ils ont besoin de la protection. Sans cette protection, ils ne signeront jamais un accord.

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

Le président: Monsieur Volpe, au sujet de l'amendement NDP-10.2.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, nous avons examiné cinq ou six amendements proposés qui sont presque identiques à d'autres amendements qui ont été rejetés. Je vous ai demandé lundi de grouper certains de ces amendements, car nous répétons toujours les mêmes arguments pour chaque amendement. Je ne voudrais pas vous manquer de respect, monsieur le président, mais nous examinons une série d'amendements ou d'amendements proposés qui sont en fait les mêmes que des amendements précédents concernant un autre paragraphe. La lecture la plus superficielle indiquerait qu'on ne peut vraiment pas les accepter, car ils iraient à l'encontre des choix que nous venons de faire.

Je tiens ma langue depuis 45 minutes mais, en ce qui concerne celui-ci, si vous acceptez de longues discussions, ainsi que sur d'autres amendements que celui-ci, sans prendre de décision sur la demande que j'ai faite l'autre jour, nous n'utiliserions pas de façon très efficace le temps dont dispose le comité.

Le président: J'ai l'amendement NDP-10.2 à faire examiner, puis j'en aurai une série que nous avons groupés. Lorsque nous aurons réglé celui-ci, nous pourrions en grouper d'autres, au gré du comité.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, malgré tout le respect que je lui dois, je ne suis pas d'accord avec les commentaires de M. Volpe.

Étant donné que nous prenons des décisions qui feront une différence en ce qui concerne le degré d'efficacité des SGS ou le type de catastrophe dont nous avons été témoins en matière de sécurité ferroviaire... je ne pense pas que ce soit une perte de temps. Les questions sont intelligentes. Les interventions sont relativement brèves. Je ne suis pas d'accord qu'on nous bouscule.

C'est pourquoi je veux présenter l'amendement NDP-10.2.

• (1720)

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

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Il s'agit essentiellement à nouveau de la suppression de l'utilisateur d'aéronefs d'un autre article. Nous avons examiné trois articles proposés qui offrent des cartes de sortie de prison sans frais. Combien de ces cartes allons-nous distribuer à des compagnies qui, d'après ce que nous avons entendu lors des témoignages, sont peut-être irresponsables? Il s'agit tout simplement d'assumer nos responsabilités à l'égard du public canadien. De nombreux témoins ont signalé que ce n'était pas une bonne politique gouvernementale de les laisser sortir librement de prison.

Par conséquent, voici un troisième article pour lequel, si nous n'adoptons pas l'amendement, nous accordons un degré de liberté supplémentaire aux compagnies. La plupart d'entre elles en useront de façon responsable, mais pas toutes. Nous avons été témoins de certains problèmes avec Air Ontario. La possibilité d'un « Air CN » est de plus en plus probable si nous continuons à distribuer des cartes de sortie de prison sans frais comme des friandises à des compagnies qui seraient peut-être tentées de réduire leurs frais de sécurité pour réaliser plus de profits.

Nous avons eu l'avertissement, surtout de Dax Air — un témoignage très convaincant — indiquant que, dans ce contexte, même des compagnies sérieuses auraient de plus en plus de difficulté à égaler les profits de concurrents plus irresponsables. J'espère par conséquent que le comité cessera de distribuer ces cartes après l'avoir déjà fait à deux reprises, et qu'il adoptera cet amendement.

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

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je voudrais faire un rappel au Règlement. Nous avons une motion à examiner à 17 h 15.

Le président: Nous y arrivons tout de suite, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous donne la parole, car c'est votre motion.

M. Brian Jean: Comme vous l'avez peut-être remarqué, monsieur le président, j'ai probablement pris la parole 400 ou 500 fois moins que je le fais habituellement pour qu'on puisse avancer afin, sur le conseil de certains collègues, d'essayer de régler le plus grand nombre possible de questions. J'aimerais toutefois qu'on examine la motion et je demande qu'on présente un amendement de pure forme pour la modifier afin de prolonger la séance de ce soir jusqu'à ce que ce soit complété, plutôt que de rallonger d'une heure les séances des mercredis et jeudis.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vous demande une seule chose. L'activité de fin de session du Bloc québécois a lieu ce soir. Je suis d'accord pour prolonger les séances les autres jours, mais pas ce soir. J'aimerais que vous respectiez cela.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: À 18 h 30, nous avons la réunion du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis. Je suis membre de ce groupe et plusieurs conservateurs en font partie également. Je comprends l'objectif de M. Jean, mais je désapprouve qu'on nous impose ça aujourd'hui. S'il veut qu'on en termine avec le projet de loi, nous le ferons la semaine prochaine. Je ne pense pas que cela pose des difficultés, quoi que nous verrons bien quels seront les résultats d'aujourd'hui. En nous imposant toutefois une prolongation de la

séance aujourd'hui, on mettrait non seulement les membres du Bloc dans une position difficile; cela mettrait aussi plusieurs d'entre nous dans une situation vraiment délicate.

Le président: Monsieur Bélanger.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, en toute conscience, je ne peux appuyer une telle motion. Vous savez qu'on a tous des engagements: on doit aller voter ou autre chose.

Je suis prêt, pour ma part, à discuter avec le président ou le sous-comité pour établir un moment où tout le monde pourra se réunir pour une période de temps prolongée. Je n'ai aucune objection à ce qu'il y ait des séances additionnelles, que ce soit demain ou vendredi, si on y tient absolument, ou n'importe quand la semaine prochaine.

On propose de siéger ce soir jusqu'à 18 h 30 ou même pour une période indéterminée, jusqu'à ce que l'étude de ce projet de loi soit terminée. Je ne peux appuyer cela. Je pense qu'il faut quand même faire preuve de bonne volonté de part et d'autre. Je pense aussi qu'on a démontré cette bonne volonté pour faire avancer l'étude de ce projet de loi.

De toute évidence, il ne sera pas débattu à l'étape du rapport ni en troisième lecture avant l'automne. On pourrait même continuer à siéger lorsque le Parlement ajournera, parce qu'effectivement, on a le droit de le faire, à la limite, même si je ne pense pas qu'on ait besoin de le faire. Dès qu'on aura terminé l'étude de l'article 12 — et on avance très bien —, le reste suivra assez allégrement. On pourrait même terminer lundi, pendant les heures de séance régulières du comité.

Alors, en toute conscience, je ne peux appuyer cette motion.

● (1725)

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Nous avons une motion à examiner, monsieur le président. Personne n'a proposé d'amendement de forme et j'aimerais par conséquent que nous l'examinions telle quelle. En toute franchise, sans vouloir offenser qui que ce soit, surtout les membres du Bloc, étant donné qu'ils ont été très coopératifs, je signale qu'ils en sont avisés depuis un certain temps et nous ne siégerions que jusqu'à 18 h 45 ou... en tout cas, juste une heure de plus. Pour le moment, j'ai également un engagement qui commence à 17 h 30 auquel je voudrais me rendre également, mais je pense que ceci est très important pour les Canadiens.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je voudrais faire preuve de respect à l'égard de mes collègues qui sont de ce côté-ci. J'écoute depuis une heure sans insister sur l'importance de ce projet de loi et des amendements sur lesquels je vous ai demandé de prendre une décision lundi. Mon vif souhait qu'on mette en place une loi efficace n'a aucune limite dans le temps; c'est d'ailleurs probablement le cas aussi pour d'autres membres du comité. Par conséquent, je vous demande d'examiner ma requête dès que cette motion sera réglée. Plus vite nous mettrons la motion aux voix et mieux ce sera. Je l'appuierai, d'ailleurs.

Le président: La motion en question propose que le comité rallonge la durée des séances des lundis et mercredis de 60 minutes et ce, jusqu'à ce que le projet de loi C-6, article par article, soit complété.

M. Don Bell: Je comprends que cette motion ne s'applique pas ce soir, car nous avons un vote ce soir. Je présume que nous aurons terminé quand nous sortirons pour le vote, dans une dizaine de minutes.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Nous sommes mercredi; cela s'appliquerait à aujourd'hui. En ce qui concerne les votes, il y a un article du règlement qui a préséance et qui indique — je pense qu'il a été adopté il y a deux semaines — qu'on suspendrait la séance pour les votes puis qu'on reviendrait pour siéger encore une heure.

M. Don Bell: Nous continuerions donc dans ce cas jusqu'à 18 h 30, car c'est votre heure, n'est-ce pas? C'est l'heure qui viendrait s'ajouter à l'heure normale, soit 17 h 30. C'est la raison pour laquelle je pose la question.

M. Brian Jean: La motion rallongerait la durée des séances de 60 minutes. Je pense qu'on peut l'interpréter comme on veut, mais la réalité est qu'à cette étape, tous les membres sauraient clairement où l'on va et comment on procède.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: J'aimerais proposer un amendement en vertu duquel la durée des séances des lundis et mercredis serait prolongée de 60 minutes, à partir de lundi prochain.

Le président: C'est donc un amendement.

M. Peter Julian: Oui.

Le président: Que le comité rallonge la durée des séances des lundis et mercredis de 60 minutes, à partir de lundi prochain, le 11 juin, et ce, jusqu'à ce que le projet de loi C-6, article par article, soit complété.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je voudrais tout simplement que tous mes collègues sachent que je ne prédis pas l'avenir, mais que, naturellement, il est possible que le Parlement ne siège pas lundi ni mercredi prochains. Je n'en suis pas sûr, bien entendu, et je pense que la plupart des personnes qui sont ici n'en sont pas certaines non plus. Je ne considère toutefois pas cela comme un amendement de pure forme, monsieur Julian, bien que je l'apprécie.

Le président: Nous avons un amendement à examiner proposant que la prolongation de 60 minutes commence le lundi 11 juin et ce,

tous les lundis et mercredis, jusqu'à ce que... L'amendement est-il adopté?

(L'amendement est rejeté.)

Le président: Nous passons maintenant à la motion comme telle, à savoir que le comité rallonge la durée des séances des lundis et mercredis de 60 minutes et ce, jusqu'à ce que le projet de loi C-6, article par article, soit complété.

M. Brian Jean: J'invoque le Règlement, monsieur le président. M. Zed a...

Le président: M. Zed a indiqué comment il votait en sortant d'ici, mais je pense que pour plus de clarté, monsieur Zed, je vous poserai la question: appuyez-vous la motion?

L'hon. Mauril Bélanger: Nous sommes deux à nous y opposer.

M. Paul Zed (Saint John, Lib.): Non.

• (1730)

Le président: Je recommence. Que tous ceux qui sont en faveur de la prolongation de 60 minutes de la durée des séances les lundis...

Je donne la parole à M. Storseth, qui veut faire un rappel au Règlement.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Je voulais seulement donner à M. Zed l'occasion de l'examiner.

M. Paul Zed: C'est fait.

(La motion est rejetée.)

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

M. Brian Jean: Voici en quoi consiste mon rappel au Règlement: j'ai reçu lundi un avis de convocation indiquant que la durée de la séance du mercredi 6 juin 2007 était de 15 h 30 à 18 h 30. Je comprends donc que le comité siégera jusqu'à 18 h 30.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je propose que la séance soit levée.

Le président: Une motion d'ajournement a été présentée. Elle n'est pas sujette à débat.

(La motion est adoptée.)

Le président: La séance est levée.

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

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

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.