



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des langues officielles

LANG • NUMÉRO 066 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 8 juin 2017

Président

L'honorable Denis Paradis

Comité permanent des langues officielles

Le jeudi 8 juin 2017

• (1105)

[Français]

Le président (L'hon. Denis Paradis (Brome—Missisquoi, Lib.)): Bonjour à toutes et à tous.

Tout d'abord, j'aimerais faire quelques remarques. Nous passons à un autre dossier ce matin, celui d'Air Canada. Je remercie tous les membres du Comité de leur collaboration pour tout ce qui touche au dossier du Commissariat aux langues officielles. Nous venons de terminer une autre étape.

Nous accueillons ce matin des représentants du Commissariat aux langues officielles au sujet de l'étude de la mise en oeuvre de la Loi sur les langues officielles à Air Canada.

Nous allons procéder de la façon suivante: la première partie de la réunion sera publique. Je sais que des informations confidentielles nous seront transmises, mais nous allons par la suite siéger à huis clos. Nous allons commencer par une réunion publique.

Il nous fait plaisir d'accueillir les représentants du Commissariat aux langues officielles: Mme Pascale Giguère, directrice et avocate générale à la Direction générale des affaires juridiques; Mme Mary Donaghy, commissaire adjointe à la Direction générale des politiques et des communications; M. Jean Marleau, commissaire adjoint intérimaire à la Direction générale de l'assurance de la conformité et Mme Carole Séguin, enquêtrice principale à la Direction générale de l'assurance de la conformité.

Vous disposez d'une dizaine de minutes pour votre présentation. Ensuite, nous prendrons quelques minutes pour entendre des informations additionnelles à huis clos. Nous passerons par la suite aux interventions et aux questions des membres du Comité.

Je vais décider plus tard à quel moment nous siégerons à huis clos. Je vous invite immédiatement à faire votre présentation.

La greffière souligne qu'il s'agit présentement d'une séance de breffage. Pour ceux qui nous écoutent, je précise qu'il s'agit d'une séance de breffage à la suite des séances que nous avons tenues relativement au dossier d'Air Canada.

Je vous remercie beaucoup de votre présence.

Madame Giguère, vous avez la parole.

Me Pascale Giguère (directrice et avocate générale, Direction générale des affaires juridiques, Commissariat aux langues officielles): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vais tout de suite commencer par un point d'information en soulignant que nous n'avons pas nécessairement d'information confidentielle à transmettre au Comité. Par contre, si celui-ci souhaite approfondir certaines questions, à ce moment-là, peut-être, le huis clos sera une option.

Nous avons de l'information à transmettre à votre comité, ce matin. Nous sommes heureux de procéder de cette façon, tant et aussi longtemps que cela conviendra au Comité.

Au nom de la commissaire aux langues officielles par intérim, Mme Ghislaine Saikaley, et au nom de mes collègues qui m'accompagnent ici aujourd'hui, Mme Mary Donaghy, commissaire adjointe à la Direction générale des politiques et des communications, M. Jean Marleau, commissaire adjoint par intérim à la Direction générale de l'assurance de la conformité, et Mme Carole Séguin, enquêtrice principale à la Direction générale de l'assurance de la conformité, j'aimerais d'abord remercier le Comité d'avoir entrepris cette importante étude sur la mise en oeuvre de la Loi sur les langues officielles à Air Canada.

Il va sans dire que le Commissariat aux langues officielles a suivi vos travaux avec intérêt. Nous attendons votre rapport avec enthousiasme.

[Traduction]

Nous souhaitons comparaître devant vous aujourd'hui pour vous présenter un exposé technique et vous fournir de plus amples détails sur quelques-unes des solutions proposées dans le rapport.

Après 10 années à titre de commissaire, M. Fraser a jugé bon d'attirer l'attention du Parlement sur la problématique récurrente que constitue le niveau de conformité d'Air Canada à la Loi sur les langues officielles en lui présentant un rapport spécial.

Ce n'est que la seconde fois dans l'histoire qu'un commissaire aux langues officielles dépose un rapport spécial au Parlement.

[Français]

Le rapport spécial visait à faire le bilan des interventions du commissaire auprès d'Air Canada ainsi que de celles des cinq commissaires qui l'ont précédé. Le rapport fait également état des conclusions — y compris les vôtres — des comités parlementaires qui ont examiné la situation à Air Canada au cours des ans.

[Traduction]

Dans le rapport, le commissaire propose que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada soit modifiée afin de clarifier certaines des obligations linguistiques de cette société et de renforcer les mécanismes d'exécution en cas de non-respect des droits linguistiques.

Dans sa recommandation unique adressée au Parlement, le commissaire indique qu'il faudrait, de toute urgence et de façon prioritaire, confier l'étude du rapport spécial à l'un des deux comités permanents des langues officielles.

Comme il le souligne lui-même dans sa recommandation, le rapport spécial est le dernier outil à la disposition du commissaire. Toutes les mesures prises auparavant n'ont pas produit de résultats tangibles. Le commissaire souhaite donc que l'un des deux comités permanents des langues officielles se penche sur son rapport spécial en vue de formuler des recommandations bien senties au gouvernement quant aux modifications législatives qui s'imposent pour renforcer les mécanismes d'exécution applicables à Air Canada.

• (1110)

[Français]

Depuis le dépôt du rapport spécial en juin 2016, la situation n'a guère changé. Nous continuons de recevoir des plaintes et de faire des recommandations, mais cela entraîne très peu de progrès.

Je vais demander à mon collègue M. Jean Marleau de vous présenter brièvement un tableau sommaire de la dernière année en ce qui concerne la conformité d'Air Canada.

M. Jean Marleau (commissaire adjoint intérimaire, Direction générale de l'assurance de la conformité, Commissariat aux langues officielles): Merci.

[Traduction]

Encore cette année, Air Canada a été l'institution fédérale qui a reçu le plus grand nombre de plaintes liées au service à la population.

Pendant l'exercice 2016-2017, le nombre de plaintes recevables à l'encontre d'Air Canada a presque triplé par rapport au niveau de 2015-2016. La majorité des plaintes déposées contre Air Canada ont trait aux problèmes de longue date qui ont été maintes fois portés à l'attention des commissaires qui se sont succédé au fil des ans. Les enquêtes ont sans cesse démontré que les services en vol et au sol ne sont pas toujours accessibles et de qualité égale pour les voyageurs des deux groupes linguistiques.

Tous les commissaires ont dû faire enquête sur des cas semblables de non-respect des exigences linguistiques par Air Canada. Leurs interventions et leurs nombreuses recommandations n'ont toutefois presque rien changé à la situation, car il demeure difficile pour Air Canada de se conformer à la Loi sur les langues officielles.

Bref, notre pouvoir de recommandation n'est pas suffisant.

[Français]

Me Pascale Giguère: C'est exactement pour cela, vu que la situation perdure depuis de nombreuses années, que le commissaire Fraser a jugé cette question suffisamment importante pour demander au Parlement de se pencher sur le problème.

L'étude entreprise par votre comité est donc extrêmement importante afin d'analyser les options présentées dans le rapport spécial et de fournir des recommandations au Parlement sur les modifications législatives appropriées.

[Traduction]

Comme le commissaire a décidé de s'en remettre aux législateurs pour étudier cette question importante, votre travail permettra au Parlement d'adresser des directives claires au gouvernement relativement aux modifications législatives qu'il convient d'envisager, si tel est effectivement le cas.

[Français]

Permettez-moi maintenant de vous parler des pistes de solution proposées dans la section 3 du rapport spécial.

[Traduction]

Dans la section 3 du rapport spécial, le commissaire Fraser conclut que le régime d'exécution a peu d'effet sur le niveau de conformité d'Air Canada. Il propose donc au Parlement quatre options en vue de renforcer ce régime d'exécution.

[Français]

Les mécanismes d'exécution présentés à titre de pistes de solution par le commissaire sont le mécanisme d'ententes exécutoires, les dommages-intérêts légaux, les amendes et les sanctions administratives pécuniaires.

[Traduction]

Permettez-moi de vous parler de chacune de ces options.

Premièrement, les ententes exécutoires ou accords de conformité viennent d'être ajoutés à la boîte à outils du commissaire à la protection de la vie privée. En concluant un tel accord de conformité, une organisation s'engage à prendre certaines mesures en vue de se conformer à la loi. Bien qu'il s'agisse d'un pas dans la bonne direction, cet outil n'est pas en soi un gage de succès et ne produira des résultats que s'il est combiné à d'autres interventions.

[Français]

La deuxième option proposée est celle des dommages-intérêts légaux. La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pourrait être modifiée afin de donner à la Cour fédérale le pouvoir d'accorder des « dommages-intérêts légaux ». Ce type de dommages-intérêts est différent puisque le demandeur n'a pas à faire la preuve d'un préjudice découlant de l'infraction. Une fourchette de dommages-intérêts pourrait être prévue pour différentes infractions à la loi afin que la Cour fédérale puisse évaluer le montant approprié en considérant divers facteurs.

[Traduction]

L'imposition d'amendes est la troisième option envisagée. Comme les amendes peuvent être des mesures incitatives pour le respect de la loi, il conviendrait de modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada afin de dresser une liste des différentes infractions pouvant faire l'objet d'une amende. Ce type de sanction n'est pas nouveau en matière de droits linguistiques. En effet, tant la Loi sur les langues officielles du Nunavut que la Charte de langue française du Québec comportent des dispositions prévoyant des amendes pouvant être imposées par les tribunaux. À l'échelon fédéral, d'autres agents du Parlement ont aussi accès à un outil semblable. La commissaire à l'information et la commissaire au lobbying peuvent en effet compter sur des mesures législatives prévoyant de telles amendes.

• (1115)

[Français]

Finalement, la quatrième option mise en avant concerne les sanctions administratives pécuniaires, ou SAP. De nombreux régimes fédéraux prévoient déjà ce genre de sanction. Les SAP sont imposées par l'organisme qui veille à l'application de la loi plutôt que par les tribunaux, dans ce cas-ci par le Commissariat aux langues officielles.

Parmi les agents du Parlement, la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique a le pouvoir d'imposer des SAP, et Air Canada est déjà assujéti à plusieurs régimes de sanctions administratives pécuniaires, provenant notamment de l'Office des transports du Canada qui peut imposer des SAP aux compagnies aériennes dans le domaine de la publicité, des prix et des services aériens.

Également, l'Agence des services frontaliers du Canada ainsi que le Tribunal de la concurrence ont le pouvoir d'imposer des sanctions administratives pécuniaires à l'égard des compagnies aériennes, incluant Air Canada.

Après avoir passé en revue les différentes options pour renforcer le régime d'exécution applicable à Air Canada, le rapport fait également mention, à la page 28, de la position d'Air Canada selon laquelle l'obligation d'offrir des services dans les deux langues officielles devrait s'appliquer à l'ensemble des transporteurs aériens au Canada. L'uniformisation des obligations linguistiques, selon nous, justifierait encore plus la pertinence d'envisager un régime d'exécution approprié.

[Traduction]

La section 3 se termine par un survol de la position du commissaire qui estime que, à la suite de la restructuration d'Air Canada, des modifications législatives demeurent nécessaires pour continuer à assurer la protection des droits linguistiques des voyageurs ainsi que des employés d'Air Canada.

Le commissaire a sans cesse fait valoir aux ministres des Transports qui se sont succédé qu'il fallait présenter un nouveau projet de loi. Malgré tout, aucune modification législative n'a été apportée depuis 2004. Le commissaire souligne également qu'il faut modifier la Loi sur le transport aérien afin de préciser clairement que la Convention de Montréal n'a pas pour effet d'empêcher l'octroi de dommages-intérêts en vertu de la Loi sur les langues officielles.

[Français]

En conclusion, malgré des améliorations sporadiques et des plans d'action prometteurs, le commissaire était d'avis que le temps était venu de constater que les pouvoirs qu'il possède en vertu de la loi sont insuffisants à l'égard d'Air Canada. Puisque ce rapport spécial au Parlement est le dernier outil dont disposait le commissaire, il recommande au Parlement de confier l'étude de son rapport à l'un des deux comités permanents des langues officielles.

Nous croyons que votre rapport sera décisif pour l'avenir des obligations linguistiques d'Air Canada et, en ce sens, nous aimerions vous proposer les noms de certains témoins qui pourraient également contribuer à votre réflexion dans le cadre de votre étude. Nous avons donc remis à la greffière une liste contenant quelques suggestions.

De plus, nous avons préparé un recueil condensé regroupant certains extraits de documents pertinents. Certains sont cités dans notre rapport spécial et concernent les questions qui y sont abordées.

Au nom de mes collègues, je vous remercie. Nous serons heureux de répondre à vos questions dans la mesure du possible.

Le président: Merci beaucoup de votre présentation, madame Giguère.

Nous allons commencer immédiatement la période de questions et commentaires avec Mme Boucher.

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous d'être ici ce matin. Je vous remercie aussi pour cette magnifique « bible ».

Je remarque que, depuis 40 ans, Air Canada n'a pas beaucoup évolué. Malgré de nombreux rapports et recommandations destinés à Air Canada, très peu de choses ont été faites par un gouvernement ou l'autre.

Un peu plus tôt, vous avez mentionné que vous avez reçu trois fois plus de plaintes en 2016-2017. Pour comparer, combien y en avait-il l'année précédente? Quelles sont les plaintes les plus fréquentes concernant Air Canada? Elles proviennent sûrement des francophones. Quel genre de plaintes recevez-vous le plus souvent?

• (1120)

M. Jean Marleau: Je vous remercie de la question.

Nous comparons le nombre de plaintes que nous avons reçues relativement à Air Canada, l'année passée, au nombre de plaintes reçues l'année précédente. Il y a donc eu trois fois plus de plaintes. Leur nombre est passé à 101 cette année, en 2016-2017.

En ce qui concerne les plaintes, en effet, cela provient souvent des francophones, c'est bien connu.

En ce qui a trait aux sortes de plaintes, ce sont celles dont on a déjà discuté dans le passé. Elles concernent les services en vol ou avant le vol. C'est une combinaison, il y a des plaintes factuelles, etc. On pourrait donner plus de détails au besoin, mais ce sont les mêmes plaintes classiques puisque, cette année encore, elles se répètent.

Mme Mary Donaghy (commissaire adjointe, Direction générale des politiques et des communications, Commissariat aux langues officielles): Je voudrais simplement attirer votre attention sur le fait que dans cette « bible », vous trouverez tout l'historique des plaintes. Cela ne vous donnera pas d'informations précises sur la nature de ces plaintes, mais vous pourrez au moins en constater le nombre, pour chaque année.

Mme Sylvie Boucher: Quand je regarde cette liste, je vois qu'en 2016-2017, le nombre total de plaintes est de 1018. C'est donc dire qu'il y a eu 101 plaintes de plus. La situation ne va pas en s'améliorant, malgré que nous rencontrions plus souvent qu'à notre tour les gens d'Air Canada, que nous leur posons des questions et qu'ils nous disent être très attentifs au problème des langues officielles. Ce que nous voyons ici prouve un peu le contraire. Autrement dit, le service qu'Air Canada offre à la minorité linguistique n'est pas adéquat. C'est ce que je comprends en regardant votre tableau.

M. Jean Marleau: C'est exact.

Mme Sylvie Boucher: Je me demande, compte tenu de tout le travail que vous avez investi dans le dossier d'Air Canada, si vous avez l'impression que ces gens ont la volonté d'améliorer la situation.

Avez-vous cette impression lorsque vous ou le commissaire discutez avec eux?

Me Pascale Giguère: Le rapport indique, je crois, qu'il y a eu des améliorations sporadiques. On ne parle donc pas ici d'une trajectoire en ligne droite. On nous a soumis des plans d'action qui nous semblaient prometteurs.

Dans la section 1 du rapport, on décrit un peu l'historique des plaintes et des vérifications. Il en ressort qu'au fil des ans, les divers commissaires aux langues officielles ont pensé à maintes reprises que la situation se dénouerait et que ces gens se conformeraient aux règles. Ils ont observé quelques améliorations suivies de reculs. Le constat global que fait le commissaire dans son rapport spécial est que la situation ne s'est guère améliorée depuis 1969. C'est d'ailleurs ce qu'ont constaté l'ensemble des commissaires au fil des ans.

À l'onglet 5 du document que nous vous avons remis, se trouve un rapport du Comité mixte permanent des langues officielles qui date de février 2002. Nous vous avons fourni ce document pour que vous puissiez prendre connaissance de l'historique qui a été rédigé par le Comité mixte permanent des langues officielles à cette époque.

Je crois que si on lit l'historique, qui résume en fin de compte tout ce que les divers commissaires et comités ont fait, on constate que ce comité en arrivait à la même conclusion, c'est-à-dire qu'après plusieurs années, il n'y avait toujours pas de progrès tangible, malgré des promesses qui semblaient indiquer que des améliorations auraient lieu à un moment donné.

Le président: Merci beaucoup, madame Boucher.

Nous allons passer à M. Lefebvre.

● (1125)

M. Paul Lefebvre (Sudbury, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais vous signaler que cela fait plus d'un an que nous discutons de ce sujet. La première fois que les gens d'Air Canada sont venus nous rencontrer, nous avons été déçus. Ils sont revenus par la suite devant le Comité, et j'ai senti une attitude plus positive. Nous croyions qu'Air Canada avait compris, qu'elle voulait aller de l'avant et poser des gestes. Cependant, à présent, vous nous apprenez que les résultats sont pires que ceux de l'année dernière et de l'année précédente. Je me pose donc des questions.

La semaine dernière ou il y a deux semaines, nous avons reçu une représentante du ministère des Transports. Je dois vous avouer que je suis resté un peu perplexe et même un peu inquiet, étant donné ce sentiment qu'il y avait une amélioration. Du côté de Transports Canada, sa représentante nous a plus ou moins dit que le ministère devrait peut-être annuler l'obligation d'offrir des services dans les deux langues, inscrite dans la loi. Ce n'était pas aussi explicite, mais c'était sous-entendu. C'est de cette façon que je l'ai compris, et c'est cela qui m'inquiète.

Cela étant dit, je sais que vous avez mentionné, madame Giguère, trois possibilités dans votre allocution. Il y a les recommandations du rapport du commissaire aux langues officielles. Il y a aussi l'option d'exiger que toutes les compagnies aériennes canadiennes, ou celles qui fournissent du transport à l'échelle nationale, offrent des services dans les deux langues. Enfin, il y a celle d'annuler complètement cette obligation, comme l'a laissé sous-entendre la représentante de Transports Canada. Concernant les deux options, soit d'imposer à tous la même obligation ou de reculer et de laisser tomber, comment réagissez-vous?

Me Pascale Giguère: Nous ne sommes pas en position de vous fournir des opinions. Comme nous l'avons indiqué, nous offrons un breffage technique au Comité, et la possibilité d'approfondir ce qui est dans le rapport du commissaire. Cependant, nous pouvons vous dire qu'effectivement, dans ce rapport, nous avons inclus la position d'Air Canada, en toute transparence. Nous savons qu'Air Canada réclame que les obligations linguistiques soient imposées uniformément à l'ensemble des transporteurs aériens. Ce n'est donc pas une option que le commissaire a mise en avant. Nous avons voulu, en

soumettant les options que nous privilégions, donner aussi la perspective d'Air Canada afin que le rapport fasse vraiment état de l'ensemble des options soumises de part et d'autre.

La raison pour laquelle nous vous avons remis un document, aujourd'hui, c'est afin de vous informer de l'intention du Parlement de maintenir les obligations linguistiques d'Air Canada au fil des années. À la table des matières, à la première section, les trois premiers documents du dossier le démontrent. Je crois donc que nous pouvons, de façon factuelle, dire qu'il y a toujours eu un engagement — c'est ce que nous percevons — de la part du Parlement de maintenir les obligations linguistiques d'Air Canada. Les différents gouvernements qui se sont succédé ont maintenu cet engagement.

M. Paul Lefebvre: Ils ont maintenu cette position. Je comprends cela.

Vous avez mentionné qu'en 2004 le gouvernement a mis quelque chose en place relativement à Air Canada ou qu'il a fait quelque chose... J'ai mal compris ce que vous disiez dans votre allocution. Vous avez dit qu'en 2004, un événement était survenu. Pouvez-vous nous expliquer un peu plus en détail de quoi il s'agit?

Me Pascale Giguère: En 2004, Air Canada s'est retirée de la protection offerte par la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Elle s'était placée sous la protection de cette loi en 2003 et, en 2004, elle s'est sortie de cette situation, sur le plan financier, à l'aide d'une structure corporative extrêmement différente de ce qu'elle était auparavant. Air Canada allait dorénavant être gérée par une société de portefeuille, et certaines de ses filiales allaient être complètement évacuées de sa structure et devenir des entités juridiques indépendantes.

Il y a donc eu, tout à coup, un effritement des droits linguistiques qui étaient, auparavant, garantis par l'article 10 de la loi qui gouvernait Air Canada. Les commissaires, Mme Adam puis M. Fraser aussitôt qu'il a été nommé, ont fait des représentations pour que le gouvernement intervienne afin de maintenir les obligations en vigueur auparavant. Des gouvernements successifs ont déposé des projets de loi, mais aucun n'a vu le jour. Ils sont tous morts au *Feuilleton*.

● (1130)

M. Paul Lefebvre: Vous avez parlé des mécanismes qu'on pourrait mettre en place, à savoir les ententes exécutoires, les dommages-intérêts légaux, les amendes et les sanctions administratives pécuniaires.

Vous avez dit que d'autres ministères ou commissions utilisent de tels mécanismes. Pourriez-vous nous donner un peu plus d'information à ce sujet? Vous avez dit que d'autres commissions prévoient des pénalités si un organisme ne respecte pas ce qui est prévu. Est-ce quelque chose qu'on devrait revoir également? Il y a un précédent, car cela existe déjà au sein du gouvernement.

Me Pascale Giguère: Dans le rapport, on donne déjà certains exemples pour chacune des options qui sont mises en avant. On indique si d'autres agents du Parlement ont ce pouvoir et si ce dernier est déjà utilisé dans le cas d'Air Canada, notamment en ce qui concerne des sanctions administratives pécuniaires. Je pourrais certainement passer en revue chacune de ces options, mais ce serait un peu long. Grosso modo, pour ce qui est des droits linguistiques, on retrouve certains exemples. J'ai déjà parlé des amendes. Ce mécanisme nécessiterait qu'on modifie la loi, bien sûr, mais il serait administré par les tribunaux, donc par la Cour fédérale, qui aurait le pouvoir de donner des amendes. Il y a quelque chose de semblable qui est prévu dans la loi sur les langues officielles du Nunavut en ce qui concerne les droits linguistiques.

Le président: Madame Giguère, excusez de vous interrompre, mais je dois maintenant donner la parole à M. Choquette.

M. François Choquette (Drummond, NPD): Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre dans la même veine.

Dans le rapport spécial, quatre options sont proposées: les ententes exécutoires, les dommages-intérêts légaux, les amendes et les sanctions administratives pécuniaire. Quand j'ai demandé aux représentants de Transports Canada s'ils avaient commencé à examiner ces options, ils nous ont répondu qu'ils attendaient qu'on leur fasse des recommandations. Je pensais qu'ils avaient aussi reçu le rapport. En fait, j'espère qu'ils l'ont reçu. Quoi qu'il en soit, ils n'avaient pas encore commencé à regarder cela, ce qui est dommage.

Parmi ces quatre options, laquelle semble plus facile à mettre en place? Je ne suis pas vraiment connaissant en cette matière. Est-ce qu'une de ces quatre options pourrait être mise en oeuvre sans qu'on doive présenter un projet de loi? Est-ce que ces quatre options pourraient être mises en place en procédant de manière réglementaire? Faudrait-il modifier une loi pour mettre en oeuvre une de ces quatre options?

• (1135)

Me Pascale Giguère: Les quatre options nécessiteraient qu'on modifie la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Certaines nécessiteraient des modifications plus succinctes, alors que d'autres nécessiteraient des dispositions plus détaillées.

Par exemple, les dispositions de la loi habilitante devraient prévoir quelles sont les infractions pour lesquelles on peut donner des amendes. Généralement, ce genre de dispositions prévoit non seulement l'infraction et les amendes minimales et maximales, mais également les facteurs atténuants ou aggravants. À titre d'exemple, si Air Canada commettait plusieurs fois la même infraction, le montant de l'amende pourrait augmenter.

Un tel régime ne serait pas extrêmement détaillé dans les lois, mais il nécessiterait quand même qu'on adopte certaines dispositions législatives. En ce qui concerne les sanctions administratives pécuniaires, il faudrait quand même modifier la loi habilitante pour donner le pouvoir...

M. François Choquette: Faudrait-il modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada ou simplement changer une loi qui se rapporte au commissaire?

Me Pascale Giguère: Toutes les modifications législatives que nous proposons concernent la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, pour la simple et bonne raison qu'Air Canada se distingue des autres institutions fédérales. Malgré le fait qu'elle soit assujettie à la Loi sur les langues officielles, elle fonctionne dans un contexte où les impératifs sont de nature commerciale et

financière. Les autres institutions fédérales ne posent pas nécessairement ce genre de problèmes systémiques.

M. François Choquette: Serait-il plus facile d'opter pour des sanctions administratives pécuniaires que pour des amendes? Est-ce que cela demanderait une moins grande modification ou une moins grande précision?

Me Pascale Giguère: Je vais tenter de répondre succinctement.

Je ne dirais pas qu'il y a une différence en ce qui concerne la facilité. Les deux régimes sont très différents l'un de l'autre. L'un est administré par la Cour fédérale, comme je l'ai mentionné. Il y a certaines dispositions qui fixent les paramètres, mais la Cour a la discrétion à déterminer le montant de l'amende, selon les circonstances soumises.

En ce qui a trait aux sanctions administratives pécuniaires, c'est un régime qui est administré par l'institution qui veille au respect de la loi. Dans ce cas-ci, c'est donc administré par le Commissariat aux langues officielles. C'est un régime qui nécessiterait tout de même que ses dispositions soient davantage détaillées, qu'elles soient comprises dans la Loi ou qu'elles soient incluses dans un règlement ou une politique. Il pourrait donc exister un document d'accompagnement à la Loi et qui ferait en sorte que les modifications législatives seraient moindres. Cependant, il faudrait un autre document qui détaillerait le régime.

Il est quand même nécessaire d'avoir un certain nombre de détails puisque, de par leur nature même, les sanctions administratives pécuniaires nécessitent un certain niveau de prévisibilité. Dans ce cas-ci, Air Canada devrait donc avoir une idée juste quant à...

M. François Choquette: Un montant minimal, par exemple?

Me Pascale Giguère: Oui. Air Canada devrait aussi pouvoir savoir quand elle serait sujette à des sanctions administratives pécuniaires, quel en serait le montant, etc.

Il doit donc y avoir un régime relativement détaillé, mais qui n'a pas nécessairement besoin d'être inséré dans la loi habilitante.

M. François Choquette: D'accord.

Je sais que M. Graham Fraser n'est pas ici aujourd'hui pour l'expliquer, mais j'aimerais savoir pourquoi vous avez choisi de nous proposer quatre options plutôt que de présenter celle que vous préférez? Il s'agit peut-être du mécanisme d'ententes exécutoires puisque que vous le suggérez en premier.

Avez-vous présenté les options par ordre de priorité en vous disant qu'il fallait placer les ententes exécutoires en premier, parce que ce serait une solution plus simple et efficace? Est-ce que je comprends bien le motif qui sous-tend l'ordre des suggestions?

Me Pascale Giguère: Non, il n'y a aucun ordre précis dans la façon dont nous les avons présentées.

Lorsque nous étions en train de rédiger le rapport spécial, nous avons tenu des réflexions au sujet des options que nous voulions présenter. Nous aurions pu ne pas en présenter, mais nous nous sommes dit que cela aiderait peut-être le Parlement si le commissaire présentait lui-même quelques options disponibles. Nous en avons évalué plusieurs et en avons sélectionné quelques-unes.

Une des raisons pour lesquelles nous avons sélectionné celles-ci, c'est qu'elles se trouvent déjà dans la boîte à outils de certains agents du Parlement. Nous ne vous demandons donc pas de chercher à l'extérieur de ce qui a déjà été fait en ce qui touche les agents du Parlement. Il peut aussi s'agir de mécanismes déjà applicables à Air Canada, qui ne seraient pas très différents de ce qu'Air Canada connaît déjà.

M. François Choquette: Air Canada est-elle déjà assujettie aux quatre options, ou seulement aux sanctions administratives pécuniaires?

Me Pascale Giguère: Air Canada est déjà assujettie aux sanctions administratives pécuniaires.

M. François Choquette: Air Canada l'est déjà. Est-ce également le cas en ce qui concerne les trois autres options?

Me Pascale Giguère: Non.

J'ai dit: soit que les options se trouvaient dans la boîte à outils des agents de Parlement, soit qu'il s'agissait de mécanismes auxquels Air Canada est assujettie. En ce qui concerne les ententes exécutoires, Air Canada n'est pas assujettie à ce mécanisme.

M. François Choquette: Les SAP sont donc le seul outil auquel Air Canada est assujettie? Elle connaît donc elle-même cet outil.

Me Pascale Giguère: Tout à fait.

M. François Choquette: Quant aux autres options, elles sont utilisées par d'autres institutions.

Me Pascale Giguère: Oui, d'autres institutions utilisent les différentes options.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Choquette.

• (1140)

M. François Choquette: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Arseneault, vous avez la parole.

M. René Arseneault: Merci, monsieur le président.

Je partagerai mon temps de parole avec M. Picard.

Je remercie les témoins d'être ici. C'est bien intéressant et c'est un beau document. Ce sera ma « bible » pour la fin de semaine. Je vais tâcher de l'approprier et de l'apprendre sur le bout des doigts.

Lorsqu'on a commencé l'étude sur Air Canada, j'avais un esprit assez impartial. Je voulais connaître tous les tenants et aboutissants concernant Air Canada. Toutefois, je me souviens encore de la comparution du président-directeur général et de sa façon de voir les choses, que je qualifierais de cavalière et nonchalante en ce qui a trait au sérieux des plaintes. C'est l'image qui m'est restée.

J'ai suivi, par l'entremise du site Web, les aventures du M. Thibodeau, l'un des plaignants qui a été mis au défi par Air Canada. Il a relevé le défi. J'ai entendu plein de preuves. De plus, la semaine dernière ou la précédente, les fonctionnaires de Transports Canada nous ont dit, plus ou moins, qu'Air Canada faisait de fortes pressions pour qu'on lui retire cette obligation de se conformer aux langues officielles. C'est ce que j'ai compris. J'ai peut-être mal compris, mais je vous avoue franchement que mon opinion commence à être teintée par la bonne volonté, ou non, d'Air Canada de respecter intégralement la Loi sur les langues officielles.

Je comprends tout de même que le nombre de plaintes — c'est ce que nous faisait valoir Air Canada — doit être mis dans son contexte: combien y a-t-il de passagers et combien y a-t-il de plaintes? Il y a quand même beaucoup de passagers, il y en a des milliers et des milliers par année, alors que le nombre de plaintes est beaucoup moindre.

Nonobstant cela, j'apprécie beaucoup vos suggestions qui constituent des mesures dissuasives. On veut, de façon coercitive, obliger quelqu'un à respecter ses engagements, son entente ou son contrat. Ce sont des mesures dissuasives vraiment intéressantes. Il y en a quatre et un mélange des quatre serait aussi parfait.

Je n'ai pas d'opinion sur l'ordre de priorité, mais avez-vous étudié la possibilité que, si des sanctions administratives pécuniaires étaient imposées à Air Canada, les frais encourus par les plaignants soient remboursés? Dans n'importe quel cas, pour le plaignant, il est compliqué de se plaindre. J'ai été avocat, et la justice est souvent très juste pour ceux qui ont les moyens de se la payer.

Pour déposer une plainte à partir du Nouveau-Brunswick, du Cap-Breton, de Vancouver ou du Nord de la Saskatchewan, il faut passer par les tribunaux fédéraux. Cela représente des coûts importants. Cela figure probablement dans les sanctions administratives pécuniaires.

Me Pascale Giguère: Il est sûr que la tendance des compagnies privées est toujours de refiler au client les coûts d'exploitation. Si Air Canada était assujettie à des sanctions administratives pécuniaires, il est possible que cette dépense se retrouve dans les coûts de fonctionnement. Nous n'avons pas de réel contrôle sur cela.

Par contre, cela aurait un avantage. En effet, les institutions privées sont souvent très au courant des risques financiers qu'elles encouront. Lorsqu'elles ont des choix à faire, des priorités à respecter, elles vont souvent éviter de poser des gestes qui entraînent des coûts financiers. Les avocats qui conseillent les compagnies privées, entre deux choix, vont souvent conseiller à celles-ci de ne pas poser de geste qui aurait des conséquences financières.

Malgré le fait que ce que vous dites pourrait se matérialiser, un mécanisme comme les sanctions administratives pécuniaires est efficace car, en fin de compte, cela a des conséquences financières. Normalement, cela décourage les institutions privées d'entreprendre quelque chose qui va nuire aux gains qu'elles pourraient faire autrement.

Engager du personnel bilingue peut coûter cher à Air Canada, mais si la compagnie a le choix entre engager du personnel bilingue et payer des sanctions administratives pécuniaires, elle choisira probablement la méthode qui coûtera le moins cher.

Cela peut donc dissuader une institution fédérale ou privée de maintenir un comportement qui l'empêche de faire des économies.

• (1145)

M. René Arseneault: Je vais examiner cela de l'autre angle, celui du plaignant.

Dans ma pratique, même quand les gens avaient le droit de porter une plainte contre quelque organisme que ce soit, je dirais que, de façon arbitraire, 70 % d'entre eux ne le faisaient pas parce qu'ils n'avaient pas l'énergie ni les moyens de payer ne serait-ce que 100 \$ pour déposer une petite créance et payer 1 500 \$ en frais d'avocat, par exemple.

Le président: Monsieur Arseneault, je vous arrête ici. Vous avez dit que vous partagiez votre temps de parole avec M. Picard.

Monsieur Picard, vous avez la parole pour six minutes.

M. Michel Picard (Montarville, Lib.): Merci.

Peut-on évaluer les 101 plaintes par rapport au nombre total de voyageurs? Pour nous donner une perspective, a-t-on le nombre de plaintes qui concernent le service anglophone et celles qui concernent le service francophone?

M. Jean Marleau: Pas nécessairement.

M. Michel Picard: J'aimerais parler de l'approche qui consisterait à imposer des dommages-intérêts ou des sanctions administratives pécuniaires. En affaires, l'argent est le nerf de la guerre.

Si on imposait des amendes à la société, quelles seraient les conséquences? Refilerait-elle ces coûts aux clients?

Me Pascale Giguère: L'objectif est de faire en sorte qu'il y ait de moins en moins d'infractions à la loi et qu'il soit de moins en moins nécessaire d'imposer des sanctions administratives pécuniaires ou des amendes. Il s'agit d'un moyen dissuasif parce qu'il y a des conséquences.

Selon l'historique d'Air Canada en matière de services bilingues et ce que le commissaire Fraser dit dans son rapport spécial, ce sont les mêmes plaintes qui reviennent d'année en année. Les premiers commissaires aux langues officielles faisaient état des mêmes plaintes dans leurs rapports annuels. Dans la dernière année de mandat du commissaire Fraser, c'était pratiquement les mêmes plaintes.

L'imposition d'amendes empêcherait peut-être que de telles situations perdurent pendant plus de 25 ans.

M. Michel Picard: Dans ce cas, serait-il possible qu'Air Canada augmente le prix de ses billets de 5 \$, afin de se constituer un fonds pour couvrir les frais liés au règlement de plaintes éventuelles? Au bout du compte, ce serait le client qui paierait.

Me Pascale Giguère: Air Canada est déjà assujettie à des sanctions administratives pécuniaires par l'entremise d'autres entités, notamment l'Office des transports du Canada. On ne sait pas si cela se traduit par des coûts additionnels sur le billet qu'on achète, mais, chose certaine, Air Canada doit demeurer concurrentielle. Pour cela, il ne faut pas qu'elle augmente le prix des billets de façon incessante.

M. Michel Picard: Puisqu'on parle d'incitatifs, j'aimerais savoir quelque chose.

La Loi des langues officielles semble être l'une des choses qui relie Air Canada au gouvernement par son entente originale. Le fait de ne pas respecter cela pourrait constituer, du point de vue technique, un bris de contrat. Ainsi, le contrat deviendrait caduque et cela mettrait même en péril la propriété de l'entreprise.

Me Pascale Giguère: Air Canada n'est pas liée par un lien contractuel. En 1988, le gouvernement a adopté une loi pour privatiser Air Canada. C'est le Parlement qui a décidé de privatiser Air Canada, et il détient donc le pouvoir de reprendre cette société. Le Parlement est souverain et il peut adopter les lois qu'il désire. En ce moment, comme le lien n'est pas contractuel, on ne peut pas parler de bris contractuel.

M. Michel Picard: Autres que l'argent, y a-t-il des moyens coercitifs qu'on pourrait utiliser dans le cas d'Air Canada?

Me Pascale Giguère: Air Canada est une entreprise privée qui évolue dans le monde du transport aérien. Dans ce monde, des profits doivent être générés, mais la marge de profit est relativement mince et difficile à obtenir. L'argent est souvent ce qui guide les priorités des entreprises qui oeuvrent dans ce monde très concurrentiel.

• (1150)

M. Michel Picard: Le gouvernement dispose-t-il d'autres outils par l'intermédiaire d'autres ministères ou agences? Va-t-il falloir que j'appelle nos collègues provinciaux? Pourrait-il, par exemple, retirer à Air Canada des routes, des licences, des *stripes* sur ses avions, ou toute autre chose?

Me Pascale Giguère: Malheureusement, puisque le marché a été déréglementé et qu'Air Canada est une société privée, ce serait difficile de lui retirer des marchés. Cela aurait été possible quand elle était une société de la Couronne.

De 1937 jusqu'aux années 1950, l'industrie aérienne commençait à prendre de l'essor et le marché n'était pas très concurrentiel, Air

Canada a profité du fait que le gouvernement lui ait réservé certaines parts de marché et certaines routes; il lui a donné la priorité dans ce domaine. Maintenant qu'elle est une entreprise privée, c'est plutôt le marché qui fait en sorte que les routes sont occupées par une compagnie ou par une autre.

M. Michel Picard: Merci.

Ce sera tout pour moi, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Généreux, vous avez la parole.

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Merci, monsieur le président.

Bonjour, mesdames, messieurs.

Madame Giguère, vous avez répondu un peu plus tôt à une question de M. Arseneault et j'ai vraiment apprécié votre honnêteté pour ce qui est des sanctions administratives pécuniaires.

Imaginons que des sanctions pécuniaires soient associées aux plaintes, que chaque plainte donne lieu à une sanction de 100 \$ et qu'il y ait en moyenne 100 plaintes par année. Il en coûterait alors 10 000 \$ à l'entreprise.

Comme vous l'avez dit plus tôt, Air Canada est une entreprise privée. Elle doit donc faire des profits pour être en mesure de réinvestir dans l'entreprise, maintenir sa capacité concurrentielle, et ainsi de suite. En fait, les gens d'Air Canada pourraient décider de payer les 10 000 \$ en question et cesser d'engager des gens bilingues. Ils mettraient inévitablement les deux possibilités dans la balance pour comparer les incidences financières de ces dernières.

Encore une fois, j'apprécie l'honnêteté dont vous avez fait preuve en nous mentionnant cette possibilité. Il est important de comprendre cela. Il s'agit effectivement d'une entreprise privée.

Vous avez parlé plus tôt de témoins que le Comité pourrait entendre.

Qui sont ces témoins et d'où proviennent-ils?

Me Pascale Giguère: Je pense que nous vous avons distribué une liste.

M. Bernard Généreux: D'accord.

J'imagine que des avocats figurent dans cette liste.

Me Pascale Giguère: Oui.

M. Bernard Généreux: La liste inclut-elle des avocats du gouvernement?

Me Pascale Giguère: Nous y avons inclus l'administrateur général de l'institution. J'imagine que cette personne serait accompagnée de son conseiller juridique.

M. Bernard Généreux: D'accord.

Le président: Monsieur Généreux, nous regarderons la liste plus tard.

M. Bernard Généreux: D'accord.

Monsieur Marleau, vous avez parlé des plaintes qui avaient été formulées contre Air Canada à compter de 1970. Pendant que les autres parlaient, je me suis amusé à comptabiliser l'ensemble des plaintes qui, en moyenne, ont été déposées entre 1970 et 2017. Il y aurait eu 6 518 plaintes au cours de cette période. Je me suis peut-être trompé un peu, mais cela représente environ 133 plaintes par année.

Je veux simplement souligner qu'on peut faire dire pratiquement n'importe quoi aux chiffres, selon la perspective qu'on adopte. Pour l'année actuelle, le nombre de plaintes est effectivement deux fois et demie ou trois fois supérieur à celui de l'année dernière. Cependant, je pourrais aussi vous dire, bien que mon rôle ne soit pas de défendre Air Canada, que ces chiffres sont de 30 % inférieurs, pour ce qui est de la moyenne, à ceux des 40 dernières années.

Pour ce qui est des quatre options que le commissaire a précisées l'année dernière dans son rapport spécial, je pense qu'il sera important de faire comparaître des témoins additionnels. Nous parlons de plaintes à l'encontre d'Air Canada qui ont été déposées à compter de 1970. On indique le nombre de plaintes, le total de ces dernières et comment, à cet égard, Air Canada se classe par rapport à d'autres institutions. Nous voyons qu'Air Canada est souvent première, deuxième ou troisième. Il arrive assez rarement qu'elle soit quatrième ou cinquième.

Quelles sont les institutions auxquelles Air Canada est comparée dans ce palmarès?

Connaissez-vous leur nom?

• (1155)

M. Jean Marleau: La situation change d'année en année, évidemment. Il s'agit donc de ministères différents. Quoi qu'il en soit, le tableau démontre clairement que la situation à Air Canada est demeurée problématique au fil des ans. Vous avez parlé du nombre de plaintes, mais le fait est qu'Air Canada figure toujours à ce palmarès. Nous voulons aussi vous démontrer que nos recommandations n'amènent pas de changements. En effet, les mêmes types de plaintes reviennent. Dans l'histoire du Commissariat, Air Canada a toujours figuré parmi les cinq premiers sur cette liste où nous répertorions les plaintes. Encore cette année, elle figure au palmarès avec un nombre important de plaintes.

M. Bernard Généreux: La semaine dernière, nous avons appris que, sur la Colline du Parlement ou dans la région de la capitale nationale, le français n'avait pas la cote. Il s'agissait d'un reportage de Radio-Canada, si je ne m'abuse. On donnait comme exemple une situation où une seule personne était anglophone alors que les 10 autres étaient francophones, mais où tout le monde finissait par parler anglais. C'est le genre d'exemple que nous avons souvent entendu. C'est mon cas, étant donné que ma soeur travaille au sein de l'appareil public. Elle a vécu cette situation et la vit encore.

Est-ce que des plaintes visant d'autres organismes et ministères sont incluses là-dedans?

En matière de langues officielles, il va de soi que des plaintes autres que celles visant Air Canada sont déposées, au Canada.

Selon ce que nous avons entendu, le français est toujours mis à mal dans la région de la capitale nationale.

Est-ce que cela donne lieu à des plaintes visant d'autres organismes et ministères?

Est-ce qu'on a porté cela à votre attention?

M. Jean Marleau: Il y a certainement des plaintes qui proviennent d'ailleurs, de ministères, comme vous le dites.

Habituellement, la moitié des plaintes — je généralise grandement, parce que nous en recevons depuis plusieurs années — touchent le service au public. Cela a été le cas durant l'année 2016-2017. Les autres concernaient différentes parties de la Loi.

M. Bernard Généreux: Cela inclut-il Air Canada?

M. Jean Marleau: Oui. Toutefois, en ce qui concerne Air Canada, les plaintes portent presque exclusivement sur le service au public.

M. Bernard Généreux: C'est donc davantage lié à des situations dans les avions, où les gens n'ont pas été nécessairement en mesure de parler à des employés en français, par exemple.

M. Jean Marleau: C'est cela.

M. Bernard Généreux: Le fait qu'Air Canada soit une entreprise privée, dans un monde réglementé, la place évidemment en concurrence avec d'autres transporteurs. J'ai feuilleté l'ensemble du rapport tout à l'heure et, je me souviens que, dans des rapports précédents, il a été proposé plusieurs fois que l'ensemble des entreprises du domaine des transports soit assujéti aux langues officielles.

Évidemment, aucun gouvernement n'est jamais allé aussi loin. Inévitablement, encore une fois, dans le monde concurrentiel auquel Air Canada est soumis, à partir du moment où elle est soumise à cette loi et que les autres transporteurs ne le sont pas, elle doit payer des frais associés. Ses représentants nous l'ont d'ailleurs expliqué. Il y a des frais associés à la mise en oeuvre de l'application de la Loi. Les autres compagnies n'ont pas à débours cet argent.

Si on désire plus de concurrence, au Canada, si on souhaite que les règles soient justes pour tous, n'y aurait-il pas lieu d'assujétir à la Loi tous les transporteurs aériens?

Me Pascale Giguère: Dans le rapport, vous avez pu constater que nous faisons référence à un rapport de comité sénatorial, dans lequel ce dernier incite le gouvernement à évaluer cette possibilité.

Il faut aussi revenir au point de départ et se demander pourquoi Air Canada est assujéti à la Loi et que les autres compagnies aériennes ne le sont pas. Air Canada, évidemment, a un lien avec l'État canadien.

M. Bernard Généreux: Madame Giguère, lorsque Air Canada a dû se soumettre...

Le président: Monsieur Généreux, votre temps de parole est écoulé, mais je vais vous permettre de poser une dernière question.

Allez-y.

M. Bernard Généreux: C'est en 1982, si je ne m'abuse, lors de sa privatisation, qu'Air Canada a été soumise à la Loi.

Me Pascale Giguère: Elle l'est depuis 1969.

M. Bernard Généreux: Elle l'est depuis 1969. Elle l'était donc bien avant la privatisation. Cette information vient annuler la question que j'allais poser.

Le président: Merci beaucoup.

Cela met fin à la comparution des témoins.

Merci beaucoup de cet éclairage additionnel que vous nous avez apporté dans le dossier d'Air Canada. Encore une fois, au nom des membres du Comité, je vous remercie d'être venus nous rencontrer ce matin.

Nous allons suspendre la séance durant quelques minutes.

• (1155)

(Pause)

• (1205)

Le président: Nous reprenons la séance.

Monsieur Choquette, vous avez la parole.

M. François Choquette: Monsieur le président, je vais retirer la motion dont nous avons débattu la dernière fois parce qu'elle ne s'applique plus.

Le président: Elle est caduque.

M. François Choquette: Oui, elle est caduque. Il s'agit de celle où nous demandions à rencontrer des témoins au sujet des capacités de Mme Madeleine Meilleur.

Par contre, j'ai deux autres motions très courtes auxquelles j'aimerais que nous jetions un coup d'oeil aujourd'hui.

La première se lit comme suit:

Que le Comité recommande au premier ministre de rencontrer les intervenants de la Fédération des communautés francophones et acadienne du Canada et du Quebec Community Groups Network afin de les inclure dans le processus de sélection du prochain commissaire aux langues officielles. Que le président en fasse rapport à la Chambre.

La deuxième motion se lit comme suit:

Que le Comité recommande au premier ministre de respecter la Loi sur les langues officielles qui demande une véritable consultation auprès des chefs des partis de l'opposition, ce qui signifie plus que de simplement les informer du choix du gouvernement par voie d'une lettre. Que le président en fasse rapport à la Chambre.

Je ne voudrais pas que nous refassions tout le débat, parce que nous en avons déjà beaucoup parlé. Comme vous l'avez mentionné, nous voudrions aussi progresser concernant le rapport spécial sur Air Canada et rédiger notre propre rapport, celui du Comité, sur Air Canada. Toute cette controverse a duré cinq semaines et, heureusement, elle est maintenant chose du passé. Je sais que M. Samson dit parfois à la blague qu'il veut à présent postuler l'emploi de commissaire.

Toutefois, l'idée est de tout simplement s'assurer que le Comité, maintenant que la controverse n'a plus sa place, ne répète pas la même expérience. Sur quoi sommes-nous donc capables de nous entendre? Nous ne pouvons pas nous entendre sur tout, mais pouvons-nous nous entendre, en tant que Comité, sur deux éléments? Je crois que oui, et c'est ce que je vous suggère.

• (1210)

M. Bernard Généreux: Nous pourrions offrir le poste à un donateur au Parti conservateur.

Des voix: Ah, ah!

M. François Choquette: Au cours du processus, nous devons inclure le QCGN et la FCFA, qui doivent être consultés, peu importe de quelle manière. Voulons-nous simplement connaître les critères qu'ils aimeraient voir utilisés, ou autre chose? Peu importe, pourvu qu'ils soient inclus dans la consultation. C'est ce qu'ils ont demandé, d'ailleurs. Ils demandent encore actuellement à rencontrer le premier ministre. Il faudrait également, qu'il y ait consultation des chefs des partis de l'opposition reconnus, afin d'éviter des problèmes comme ceux que nous avons eus.

Je crois que nous pouvons atteindre un consensus au sujet de ces deux motions. Je suis bien sûr prêt à les modifier, au besoin, selon les remarques de mes collègues.

Le président: Étant donné que nous venons tout juste de prendre connaissance de ces deux motions, je vous propose que nous en discutons mardi prochain, au cours de notre séance du matin, car j'avais planifié autre chose pour aujourd'hui.

Monsieur Choquette, êtes-vous d'accord?

M. François Choquette: Monsieur le Président, je vais laisser les autres membres du Comité s'exprimer.

Le président: Madame Boucher, vous avez la parole.

Mme Sylvie Boucher: Je ne suis pas d'accord, monsieur le président, parce que les motions sont recevables. Aujourd'hui, nous effectuons les travaux du Comité. Ce sont des motions qui sont quand même recevables.

Le président: Elle sont recevables. Vous avez raison.

Mme Sylvie Boucher: Je crois que nous pourrions en parler aujourd'hui, et ce serait terminé. Nous pourrions ainsi passer à autre chose mardi prochain.

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

Monsieur Vandal, vous avez la parole.

M. Dan Vandal (Saint-Boniface—Saint-Vital, Lib.): Selon l'information que je possède, la FCFA a déjà formulé une demande en vue de rencontrer le premier ministre; peut-être que ses membres l'ont même déjà rencontré, je n'en suis pas certain.

Mme Sylvie Boucher: Non.

Le président: S'il vous plaît, madame Boucher.

Mme Sylvie Boucher: Ils ne lisent pas les journaux?

M. Dan Vandal: Je crois que ce serait bien qu'ils se rencontrent, et selon moi, même sans cette motion, ils vont se rencontrer pour discuter du processus.

Pour ce qui est de la deuxième motion sur la consultation, encore une fois, je crois que le premier ministre connaît bien la loi pour ce qui est de la nomination du commissaire aux langues officielles. À mon avis, nous n'avons donc pas besoin d'une motion telle que celle-ci.

Le président: Nous devrions disposer d'une motion à la fois.

Monsieur Lefebvre, vous avez la parole.

M. Paul Lefebvre: Monsieur le président, nous venons de recevoir la motion. Je propose que nous en discutons mardi, car il y a d'autres choses à l'ordre du jour aujourd'hui.

Le président: Monsieur Picard, vous avez la parole.

M. Michel Picard: Je ne suis que de passage, mais je vais pouvoir transmettre le message à Mme Lapointe.

Personnellement, je m'oppose à la première motion qui concerne les organisations, car je pense que le Cabinet est déjà disponible. J'ai visité quelques comités et le genre de recommandation où on demande qu'un groupe rencontre le premier ministre pourrait transformer son cabinet en département des ressources humaines et je crois que ce n'est pas le but. Je pense que son cabinet est déjà assez accessible et assez ouvert pour recevoir des membres d'organisations sans avoir à en faire une recommandation.

Pour ce qui est de la deuxième recommandation sur la consultation, je pense qu'il est dans l'intérêt de tout le monde de se parler et de discuter. Cependant, le terme « véritable » est subjectif et sera difficile à interpréter. Cela rendra difficile l'interprétation de la motion. Je m'oppose donc aux deux motions.

Le président: Merci.

Avez-vous d'autres commentaires?

S'il n'y a pas d'autres commentaires, je pense que nous pourrions en discuter informellement en dehors de ce forum et inscrire cela à l'ordre du jour de mardi matin, de façon à ce que nous puissions passer à d'autres sujets maintenant. Alors mardi matin, le premier sujet à l'ordre du jour sera les deux motions proposées par M. Choquette.

Je suspends la séance pendant une minute avant de revenir à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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