



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 018 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 17 octobre 2006**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**

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

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

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

Le mardi 17 octobre 2006

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bon après-midi à tous.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins: M. Christian Jobin, M. Paul Gantous, M. Robert Dalpé ainsi que Mme Joanne Fisher et M. Brian Allen, qui sont en ligne. Nous sommes réunis aujourd'hui pour étudier le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence

Je vais d'abord demander à M. Jobin d'ouvrir la série d'exposés, après quoi les autres suivront, puis nous passerons aux questions de la part du comité. Monsieur Jobin, la parole est à vous.

[Français]

**M. Christian Jobin (coordonnateur):**

Je voudrais remercier les membres du Comité des transports de nous recevoir aujourd'hui.

Je représente plusieurs milliers de citoyens, incluant les gares de triage de plusieurs municipalités du Québec, dont Sainte-Foy, Limoilou, Charny, Saint-Jean-Chrysostome, pour la région de Québec, et Outremont, Côte-Saint-Luc, Mont-Royal, Pointe-Saint-Charles et Vieux-Montréal, pour la région de Montréal.

Ce que nous voulons, c'est retrouver la quiétude et faire en sorte que la cohabitation avec les compagnies ferroviaires soit harmonieuse. Le problème n'existe que depuis 1998, soit depuis la privatisation du CN. Les activités dans les gares de triage ont alors augmenté. Notre groupe est favorable au développement. Nous voulons cependant que la cohabitation soit harmonieuse. Compte tenu des impacts des gaz à effet de serre, on sait que l'utilisation des transports ferroviaires et maritimes sera nettement plus assidue. Nous sommes en faveur de ce changement. Toutefois, nous voulons que le CN et les compagnies ferroviaires comme le CN et le CP utilisent des moyens pour réduire le bruit et favoriser la cohabitation avec les résidents qui demeurent dans les zones adjacentes aux gares de triage.

On n'est pas ici aujourd'hui pour suggérer des solutions aux compagnies ferroviaires, mais on sait très bien qu'à l'heure actuelle en Europe, plusieurs pays ont trouvé des façons de permettre la cohabitation des résidents et des compagnies ferroviaires. Il y a des gares de triage souterraines, par exemple. De plus, certaines compagnies ferroviaires utilisent un système pneumatique pour diminuer le bruit.

Dans le projet de loi C-11, on parle de bruit déraisonnable. Dans le projet de loi C-26, on parlait de faire le moins de bruit possible. Ce que nous voulons, c'est que les compagnies ferroviaires ne génèrent pas de bruits pouvant affecter la santé des citoyens ou nuire à leur qualité de vie.

L'évaluation d'un bruit déraisonnable est une mesure qualitative. Nous voudrions que les mesures soient quantitatives, en l'occurrence qu'on utilise des systèmes pouvant mesurer les décibels de jour comme de nuit. Nous voudrions aussi qu'une politique nationale de réduction du bruit ferroviaire soit mise en vigueur, comme c'est le cas présentement dans les pays européens. En effet, on fait quotidiennement des contrôles de bruit, jour et nuit, dans les gares de triage. Les compagnies ferroviaires ont par le fait même l'obligation de corriger leurs façons de faire par l'entremise de nouvelles techniques, donc de la recherche et développement.

On sait que le CN fait de plus en plus d'argent et qu'il engrange des profits considérables. On voudrait que ces profits servent à la recherche et au développement en vue de diminuer le bruit et faire en sorte que la cohabitation avec les résidents soit plus harmonieuse. On veut aussi que l'Office des transports du Canada ait un pouvoir d'ordonnance, mais que les délais octroyés pour régler les problèmes occasionnés par les gares de triage soient très précis.

Dans le projet de loi C-26, on parlait de 30 jours. Dans le projet de loi C-11, on parle de 60 jours. On voudrait revenir à un délai de 30 jours pour ce qui est du règlement des différends. À Charny, par exemple, on a créé un comité de médiation qui a duré 18 mois. Or, ça n'a débouché sur aucun rapport ou aucune recommandation de la part du CN.

Comme je vous le disais plus tôt, je représente des milliers de citoyens. Ces gens sont présentement à bout de souffle. Tous les jours, entre les mois de mai et septembre, cette situation fait qu'ils ne peuvent pas ouvrir leurs fenêtres. Si la Loi sur les transports au Canada n'est pas amendée, la santé de ces gens sera vraiment en péril. À Charny, présentement, la santé de certains citoyens est gravement touchée. Il est important d'agir rapidement. Je suis moi-même un ancien parlementaire. J'ai travaillé aux projets de loi C-26 et C-44, qui n'ont pas vu le jour à cause de la prorogation de la Chambre en novembre 2003 et des élections de juin 2004.

Nous souhaitons que le projet de loi C-11 soit adopté et qu'on remplace le mot « déraisonnable » par un autre terme. On devrait plutôt parler de bruit qui ne porte pas atteinte à la santé des gens et de la mise en vigueur de mesures de contrôle pour quantifier le bruit, de jour comme de nuit.

Nous sommes en faveur du développement ferroviaire, mais nous voulons qu'il soit harmonieux et qu'il se fasse dans le respect des populations. Nous souhaitons aussi que les compagnies ferroviaires respectent les règlements municipaux et provinciaux sur les territoires où elles oeuvrent. Si un seul citoyen faisait le même bruit que ce qu'on entend à la gare de triage de Charny, il serait immédiatement poursuivi en justice. Nous sommes présentement aux prises avec une compagnie qui fait un tel bruit et nous ne pouvons rien faire.

Permettez aux citoyens qui vivent aux environs des gares de triage de retrouver la justice et la joie de vivre, en mettant en vigueur des mesures de contrôle comme celles qu'on retrouve présentement dans les pays européens.

Je remercie les membres du comité.

• (1540)

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie .

Monsieur Dalpé, la parole est à vous.

[Français]

**M. Robert Dalpé (Comité Anti-Bruit):** Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir invité à présenter mon point de vue sur le projet de loi C-11.

Depuis 10 ans, j'habite dans le voisinage immédiat de la gare de triage Hochelaga. À titre personnel aussi bien que collectif et, plus récemment, avec l'appui de mon député, M. Réal Ménard, j'ai entrepris avec des voisins plusieurs démarches qui ont échoué, faute de cadre réglementaire.

Nous sommes vraiment très favorables à l'idée que le projet de loi C-11 soit adopté le plus rapidement possible, avec les quelques petits ajustements que je vais mentionner à l'instant. Pour que mes propos soient clairs, j'ai décidé de me limiter à deux points. Je vais cependant beaucoup insister sur chacun d'eux.

Le premier est l'absence de cadre réglementaire concernant l'impact environnemental des activités ferroviaires. Depuis la décision des tribunaux de modifier le champ de compétence de l'Office des transports du Canada, aucun organisme n'applique quelque norme environnementale que ce soit dans ce domaine. Dans le cas des autres modes de transports, il y a des normes environnementales et des mécanismes pour les faire appliquer. Pour ce qui est du transport ferroviaire, les autorités chargées de la réglementation nous suggèrent toujours de négocier avec la direction des compagnies ferroviaires. En tant qu'individus sans moyens, nous devons donc tenter de faire appliquer des normes qui, pour le moment, n'existent pas. En outre, comme on l'a mentionné plus tôt, aucun arbitre ne peut trancher s'il y a un désaccord entre les deux parties. Mon premier point se résume donc à l'importance d'adopter un cadre réglementaire et d'habiliter l'Office des transports du Canada, en vertu de la loi, à appliquer des normes environnementales.

Je vais maintenant aborder mon deuxième point.

Dans le projet de loi C-11, on traite de la notion de bruit. C'est la seule à y être explicitement mentionnée. Nous voudrions que d'autres aspects soient clairement mentionnés, de manière à ce qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. L'Office des transports lui-même revient toujours sur les trois questions suivantes: le bruit, la fumée et les vibrations. Je veux insister sur la pollution par les odeurs et la fumée. Ce que nous déplorons davantage que le bruit, à la gare de triage Hochelaga, c'est la pollution par la fumée. Les locomotives sont très souvent en mauvais état de fonctionnement. En outre, il y a ce problème chronique qui vient du fait qu'on laisse les locomotives en régime ralenti immobilisé, comme on le dit dans le jargon du métier. Il s'agit là d'un euphémisme. En fait, on parle de locomotives dont le moteur fonctionne pendant plusieurs heures alors qu'elles sont immobilisées.

À l'heure actuelle, aucun règlement n'est appliqué par les compagnies ou mis en vigueur par un organisme du gouvernement fédéral. Les locomotives peuvent donc rester immobilisées pendant

des heures, ce qui entraîne une pollution évidemment inutile et — ce qui nous étonne toujours — un important gaspillage de carburant.

Je dirai, en guise de conclusion, que je compte sur l'application, dans le domaine du transport ferroviaire, d'un cadre réglementaire général et précis en matière d'environnement, semblable à ce qu'on applique aux autres modes de transport. Ce cadre devrait être assorti de mesures contraignantes, et ces dernières devraient être appliquées par une autorité compétente. De plus, cette réglementation doit viser une meilleure protection de l'environnement. Cela inclut à la fois le bruit, la qualité de l'air, l'économie d'énergie et la qualité de la santé des citoyens.

• (1545)

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Gantous, la parole est à vous.

**M. Paul Gantous (ProPointe):** Bonjour, je m'appelle Paul Gantous. Je représente ici un petit groupe de la population de Pointe St-Charles, dans le secteur Centre-Sud de Montréal. Nous vivons tout près des cours de triage Alstrom.

Mon mémoire reprend en grande partie le contenu des autres que vous avez déjà entendus. Nous partageons en effet les mêmes préoccupations que vos autres témoins. À mon avis, les bruits causés par les travaux d'aiguillage et dont la durée est restée inchangée depuis 1998-1999, et qui ont lieu dans le quartier à proximité des maisons, surtout ceux qui se déroulent à deux, trois et quatre heures du matin, ont augmenté de manière exponentielle.

Je ne répéterai pas certains des arguments que nous avez déjà entendus. Je me bornerai à parler de trois points qui nous préoccupent tout particulièrement. Premièrement, ainsi que cela a déjà été souligné, le projet de loi C-11 ne précise pas ce qu'il entend d'une réglementation du bruit. Or, nous estimons qu'en la matière, il faudrait s'aligner sur les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé. On trouvera les chiffres précis là-dessus dans notre mémoire. Je rappellerai seulement que selon cet organisme, la limite permise est de 30 décibels dans une chambre à coucher, ce qui correspond à un bruit extérieur de 45 décibels.

Toujours à ce sujet, nous sommes préoccupés par le libellé de l'article 95.1 du projet de loi C-11 qui amende la Loi sur les transports au Canada. Le passage en question ne comporte qu'une ligne, à l'alinéa *b*) où il est dit qu'on doit tenir compte « (de) ses besoins en matière d'exploitation », s'agissant des compagnies de chemins de fer. Nous craignons que cela ne permette de détourner la loi. Si l'objet de cette dernière est de protéger les gens de bruits excessifs produits en pleine nuit, mais que la compagnie de chemin de fer peut répliquer qu'elle a des besoins en matière d'exploitation, on se trouve en fait face à une dérogation par rapport à l'alinéa *a*). Cela nous préoccupe, et par conséquent, nous aimerions que, sur le plan juridique, l'alinéa *a*) l'emporte sur l'alinéa *b*).

Nous sommes également très préoccupés par le danger que représentent les matières toxiques transportées par trains et qui restent immobilisés dans notre quartier lorsque la locomotive est à l'arrêt. Ces produits toxiques transitent constamment dans le centre de Montréal, par des quartiers très rapprochés du centre-ville. Or, si on veut des chiffres sur les déraillements, selon le CN, en 2005, il y en a eu 70, ce qui représente une hausse de 49 par rapport à 2004.

Ainsi par exemple, au printemps dernier, il y a eu un de ces déraillement sur le pont Mercier. Il s'agissait d'un train provenant de la rive Sud et qui se dirigeait vers Montréal. Si les wagons du convoi avaient transporté des matières toxiques, est-ce que cela ne nous aurait pas mis dans une situation très dangereuse? Je songe ici à quiconque vit dans le quartier ou qui l'aurait traversé au même moment... Compte tenu de la proximité du centre-ville, énormément de gens auraient pu être affectés. Cela nous préoccupe beaucoup, sans compter le fait que des matières toxiques transitent par Montréal et y restent à l'arrêt une nuit entière, malgré le fait que la ville n'est probablement pas leur destination. Il serait pourtant facile de contourner la région urbaine, mais on ne le fait pas.

Que se passera-t-il si des enfants jouent tout près? Les voies ferroviaires ont beau être entourées de clôtures, nous avons tous été des enfants; nous avons tous sauté des clôtures. Des enfants s'approcheront des wagons, qui ne devraient pas être stationnés dans des lieux dont l'accès n'est pas strictement limité aux employés. De plus, ces wagons ne devraient pas être stationnés dans des centres urbains peuplés.

À part cela, il semble y avoir un vide juridique relativement à l'industrie ferroviaire et à la réglementation de la pollution causée par le bruit. Ainsi qu'on vous l'a déjà dit, les municipalités et les provinces ne réussissent pas à faire respecter leurs propres règlements antibruit par l'industrie ferroviaire.

Nous ne cherchons pas à abolir cette industrie. Nous cherchons au contraire à vivre en harmonie avec elle. Nous insistons cependant pour que cette coexistence ne nuise pas à notre qualité de vie, que ce soit à cause de la pollution par le bruit ou de la crainte de déversements de produits toxiques dans nos quartiers, bref par la présence d'une industrie qui, pour le moment, ne semble assujettie à aucune mesure de contrôle.

Je vous remercie de votre attention.

• (1550)

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

Je vais maintenant donner la parole à Mme Joanne Fisher, qui va se joindre à nous en direct.

Madame Fisher, j'espère que vous m'entendez.

**Mme Joanne Fisher (à titre personnel):** Oui, je vous entends.

**Le président:** Très bien, allez-y, la parole est à vous.

**Mme Joanne Fisher:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je représente la population locale d'East Richmond, et je tiens avant tout à remercier le président et les membres du comité de me donner l'occasion de prendre la parole aujourd'hui.

La cour de triage de Lulu Island du CN est située au nord-est de Richmond en Colombie-Britannique, au milieu d'une région surtout résidentielle et agricole. Le principal dispositif d'aiguillage est situé tout près de la route no 8, la rue résidentielle secondaire où j'habite, et à quelque 140 pieds de la route. La cour elle-même fait à peu près un mille de longueur.

Mon domicile à est à moins de 200 pieds du principal dispositif d'aiguillage et à 105 pieds des voies ferrées. La voie ferrée entrant dans la cour depuis l'est scinde la rue en deux, la partie sud de la rue se terminant par une impasse et étant située à quelques centaines de pieds des voies. Les habitants vivant au sud des voies n'ont aucun accès.

Lorsque je me suis installée là il y a vingt ans, les activités de la cour de triage n'étaient pas vraiment problématiques. Les convois ferroviaires étaient courts et comportaient une seule locomotive et un

seul wagon de queue. Les activités se déroulaient dans la cour de triage pendant cinq jours semaine et leur durée n'était pas excessive, les locomotives partant pour le service d'entretien les samedis matins et revenant le dimanche en soirée pour reprendre le service le lendemain matin. Les locomotives traversaient la cour et avançaient parfois jusqu'à proximité de ma maison, mais la grande part du travail s'effectuait dans la cour.

Pendant des années, je n'ai pas utilisé de réveil-matin. J'allais au lit vers 23 heures, quand j'entendais la chaîne verrouiller la porte principale après la fin du quart du soir, et le lendemain matin, les équipes arrivaient vers 7 h 30 ou 8 heures, au début de ma journée. Comme il n'y avait pas de travail de nuit, mes voisins vivant au nord de ma propriété ont tenu avec succès et pendant des années un gîte du passant tout près de la cour.

À partir de 1992, les manoeuvres dans la cour se sont beaucoup intensifiées. On faisait de plus en plus le travail après minuit et tout près des maisons. On a bien avisé le CN des conséquences que le bruit entraînait pour la population, mais cela n'a rien donné.

Aujourd'hui, en 2006, on entend régulièrement des bruits perturbateurs provenant de cette cour après minuit et toute la journée. Les chargements destinés à s'ajouter au train sont souvent à l'arrêt depuis des heures dans la cour, et l'aiguillage ne commence pourtant qu'à minuit ou encore plus tard. Parfois l'aiguillage de nuit est la manoeuvre la plus longue sur une période de 24 heures. À part cet horaire prolongé, le CN a aussi augmenté le nombre de locomotives stationnées dans la cour, et il en utilise deux ou plus pour les besoins de l'aiguillage des wagons de marchandise vers les convois.

Étant donné que les trains sont maintenant plus longs et que la superficie de la cour est demeurée inchangée depuis des décennies, les locomotives doivent constamment traverser la route, non seulement pour entrer dans la cour mais aussi pour constituer les trains. Certains jours, j'estime que le triage qui a lieu de cette manière, à l'extérieur, dure jusqu'à six heures et s'effectue littéralement entre les maisons.

À chaque fois qu'il y a traversée de la route, cela déclenche des sonneries et des sifflements, parfois même lorsqu'on n'a franchi que quelques pieds. On a demandé au CN d'effectuer les manoeuvres d'aiguillage surtout dans la partie ouest de la cour, mais la compagnie continue à monter très souvent des trains dans la partie est.

Autre source de préoccupation, les routes publiques sont longtemps bloquées pendant le montage des convois, mes voisins devant attendre beaucoup plus que la limite prescrite de cinq minutes, parfois jusqu'à 20 et 25 minutes. Ce qui nous inquiète en partie là-dedans, c'est la possibilité que cela intervienne pendant une urgence. Des attentes aussi longues peuvent alors être très graves.

Nous avons demandé l'interdiction des sifflements, mais n'avons pas eu gain de cause, car le CN n'a pas accepté les recommandations formulées tant par la ville que les services d'hygiène publics et que Transport Canada. Cela nous a laissés dans une situation impossible, c'est-à-dire dans une grande banlieue de Vancouver, juste à côté d'un des passages à niveau les plus occupés et les plus bruyants, en raison des sifflements et d'autres bruits. Pourtant, pour le reste, ce quartier résidentiel est calme.

En raison des sifflements, du bourdonnement des locomotives à l'arrêt, des sonneries et du bruit des manoeuvres d'aiguillage, notre quartier se trouve dans une situation très pénible. On ne fait aucune distinction entre les bruits produits en plein jour ou à trois heures du matin. Qu'il s'agisse d'aiguillage, de sonnerie ou de sifflement, les bruits produits sont excessifs et sans relâche.

Certains des habitants du quartier ont aussi dit que certains travaux d'aiguillage sont parfois beaucoup moins bruyants que d'autres. De plus, les bruits provenant de certaines des manoeuvres nocturnes ont incité certaines personnes qui vivent sur River Road à changer de lieu pour dormir à l'intérieur de leur domicile afin d'échapper à certains des bruits tonitruants qui explosent en pleine nuit dans la cour de triage, mais cela ne semble pas avoir donné grand chose.

L'Office des transports du Canada est intervenu en 2000. Toutefois, depuis qu'on lui a enlevé tout pouvoir là-dessus, les conditions se sont encore détériorées. Le CN a refusé la médiation, car cela ne lui avait pas été imposée. Les interventions des élus ont été inutiles.

En l'absence d'un mécanisme de réglementation, les collectivités où l'on connaît des bruits excessifs provenant des activités ferroviaires n'ont aucun moyen de résoudre ce problème. L'autorégulation de la part de l'industrie ferroviaire en matière de bruit ne semble pas marcher.

• (1555)

Je demande qu'on envisage sérieusement de rétablir l'Office des transports du Canada dans ses pouvoirs afin qu'il puisse servir de nouveau de médiateur et qu'il ait l'autorité nécessaire pour se prononcer au sujet du fonctionnement des compagnies ferroviaires.

L'Office des transports du Canada est le candidat idéal à de telles fonctions, car il connaît à fond l'industrie ferroviaire et son importance, mais il est aussi en mesure de tenir compte des besoins essentiels des collectivités situées à côté des voies ferrées.

Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, madame Fisher.

Monsieur Allen, la parole est à vous.

**M. Brian Allen (à titre personnel):** Monsieur le président et membres du comité, je tiens d'abord à vous remercier de me donner l'occasion de vous parler des préoccupations et des recommandations de notre collectivité par rapport aux amendements de l'article 29 qui figure dans le projet de loi C-11. Fort de l'appui du maire Wayne Wright et de James Crosty, président du Quayside Community Board, je me fais ici le porte-parole des 2 000 habitants de New Westminster dont le domicile est situé à un maximum de 200 mètres de la cour de triage de cette ville.

Nous tous ici présents reconnaissons que les activités des cours de triage peuvent causer beaucoup de bruit et, qu'à cause de cela, elles peuvent entraîner des conséquences très nuisibles pour des dizaines de milliers de Canadiens qui vivent tout près des voies ferroviaires. Les amendements à l'article 29 du projet de loi C-11 doivent être modifiés si l'on veut corriger les problèmes de bruit ferroviaire à l'origine des préoccupations des Canadiens vivant à proximité des voies ferrées dans des quartiers résidentiels densément peuplés tels que New Westminster Quay.

Nous reconnaissons certes que les amendements à l'article 29 du projet de loi C-11 demandent aux compagnies ferroviaires et aux autres parties de tenter de résoudre le problème grâce à la médiation. Toutefois, ça n'est guère réaliste, même si cela demeure souhaitable. Nous avons d'ailleurs fait parvenir au Comité notre rapport sur les activités des cours de triage et sur les efforts déployés auprès des compagnies par la population locale afin d'éliminer ou d'atténuer les bruits causés par cela. En fin de compte, les compagnies estiment que ce n'est pas leurs problèmes, et ne voient à peu près pas pourquoi elles devraient faire quoi que ce soit pour corriger la situation.

Nous avons également fourni les raisons qui justifient à nos yeux la modification des amendements à l'article 29 du projet de loi C-11, si on tient à mieux protéger les intérêts de tous ceux et celles qui vivent dans des logements, tant des maisons que des appartements, situés tout à côté des cours de triage. Voici donc les modifications que nous proposons aux amendements portant sur l'article 29 du projet de loi C-11. Ce ne sont que des propositions. Vous saurez peut-être mieux les libeller pour que nous réussissions à atteindre notre objectif commun.

Nous recommandons que l'article 95.1 soit modifié de telle manière à se lire comme suit:

La compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer est tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable, et doit se conformer en tout aux lignes directrices énoncées à l'article 95.2, compte tenu des éléments suivants: a) les obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114, le cas échéant; b) ses besoins en matière d'exploitation; c) le lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer.

Nous recommandons également que le nouveau paragraphe suivant s'ajoute à l'article 95.1:

Nonobstant l'article 95.1, lorsqu'une cour ou une voie de triage est située à moins de 300 mètres de quartier résidentiel à forte densité, les manoeuvres d'aiguillage, d'accouplage et de découplage de wagons et les moteurs tournant au ralenti ne sont autorisées que de 9 heures à 17 heures, du lundi au vendredi, exception faite des jours fériés, à moins que les compagnies ferroviaires n'aient reçu une autorisation temporaire du ministre dans les circonstances d'urgence nationale.

Nous proposons également qu'on ajoute à cette nouvelle disposition ce qui suit: « Il sera toujours interdit de laisser tourner un moteur au ralenti ».

Nous aimerions encore que l'amendement portant sur l'article 95.2 soit modifié de manière à se lire comme suit:

1) L'Office établit et publie de la manière qu'il estime indiquée des lignes directrices à l'intention du public et portant sur les points suivants: a) les éléments dont il tient compte pour décider si une compagnie de chemin de fer se conforme à l'article 95.1; b) des mesures de coopération en matière de résolution des conflits concernant le bruit lié à la construction ou à l'exploitation de chemins de fer.

2) Avant d'établir des lignes directrices, l'Office consulte les intéressés, y compris les municipalités dans le cas où l'exploitation ferroviaire précède l'émission de lignes directrices.

3) Les lignes directrices ne sont pas des textes réglementaires au sens de la Loi sur les textes réglementaires.

Pour ce qui est des autres amendements contenus dans l'article 29 du projet de loi C-11, on ne sait pas clairement quelles sanctions pourraient être imposées dans le cas où une compagnie ferroviaire ne se conformerait pas pleinement à une ordonnance de l'Office. Il faut que cet organisme soit investi des pouvoirs lui permettant d'imposer des sanctions. Il faut aussi veiller à ce que de telles sanctions soient exécutées. Autrement, pourquoi les compagnies ferroviaires se sentiraient-elles obligées de donner suite à une ordonnance ou à une décision quelconque de l'Office?

Monsieur le président, je remercie le comité d'avoir pris le temps d'écouter nos préoccupations et nos recommandations au sujet de l'article 29 du projet de loi C-11.

Je vous remercie encore une fois.

• (1600)

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Allen et madame Fisher. Nous vous sommes reconnaissants de votre participation à cette audience malgré les distances qui nous séparent.

Monsieur Hubbard, la parole est maintenant à vous.

**L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Nous semblons avoir ici une industrie qui a quasiment participé à la naissance de notre pays étant donné que la majorité de ces voies de chemin de fer et de ces gares ont été probablement construites il y a bien plus de 100 ans. Nous traitons ici de quatre ou cinq questions importantes.

Nous parlons aujourd'hui du nouveau gouvernement conservateur, mais nous pourrions également parler de l'ancien gouvernement conservateur, car à l'époque de Macdonald, les compagnies de chemin de fer avaient reçu de très généreuses concessions qui leur donnaient toutes sortes de libertés.

Nous avons parlé du bruit, et lorsqu'on parle de bruit, il y a le bruit des locomotives et aussi le bruit qui est causé par l'accrochage des wagons. J'imagine que ce sont deux types de bruit tout à fait susceptibles de réveiller quelqu'un au milieu de la nuit ou de l'empêcher de dormir. Pour ce qui est des vibrations, tout dépend bien sûr du terrain et de l'état du terrain sur lequel la gare est construite étant donné que les vibrations peuvent fort bien se propager.

Il y a aussi la pollution, monsieur le président, qui est un gros problème. Nous sommes nombreux à reconnaître que bon nombre des locomotives en usage aujourd'hui sont très vieilles. Leurs moteurs sont certainement loin de respecter les nouvelles normes que nous préparons pour le transport routier et qui seront très prochainement en vigueur. Je pense donc qu'il faudrait également étudier ce genre de pollution-là.

Et puis il y a aussi la sécurité et le transport des marchandises dangereuses, deux dossiers qu'à mon avis les compagnies de chemin de fer prennent très au sérieux dans leurs activités. Mais je sais par contre que lorsqu'un train passe à quelques centaines de mètres de chez nous, c'est quelque chose qui devrait être préoccupant, non seulement lorsqu'ils transportent des matières solides, mais aussi lorsqu'il s'agit de gaz — du chlore par exemple — qui risque de s'échapper en cas d'accident et de provoquer des problèmes très graves.

M. Jobin pourrait peut-être nous dire ce que font les autres pays à ce chapitre. Ne pourrions-nous pas, par exemple, utiliser des locomotives électriques au lieu de locomotives diesel? N'y aurait-il pas certains types de moteurs...? Vous avez également parlé de roues caoutchoutées par rapport aux roues en acier. Vous pourriez peut-être nous en apprendre un peu sur ce que vous avez appris aux États-Unis et en Europe.

Je voudrais également faire quelques commentaires, monsieur le président. Lorsque nous avons étudié la privatisation du CN, nous avons dit, dans la loi, que le siège de cette compagnie devait rester à Montréal et que cette ville demeurerait un centre d'activité ferroviaire très important. J'ignore dans quelle mesure on ne pourrait pas transférer une partie de ces activités plus en banlieue, ou encore dans des secteurs moins peuplés, mais l'un de nos témoins pourrait peut-être nous dire ce qu'une compagnie de chemin de fer pourrait faire, à son avis, pour transférer ces activités ou encore offrir à tout le monde un meilleur environnement.

[Français]

**M. Christian Jobin:** Trouver des solutions pour le CN est certainement pour moi une tâche assez ardue, mais je peux vous faire part de quelques idées. Je sais qu'en Europe, présentement, on utilise le pneumatique pour contrer le choc entre la locomotive et le wagon. Ici, on utilise encore d'anciennes techniques, et les vieilles locomotives percutent les wagons.

Par ailleurs, on a changé la façon de procéder dans les gares de triage, et c'est ce qui cause le plus de bruit. Avant 1998, le procédé

était manuel. Il y avait le chauffeur de la locomotive et le surveillant, à l'arrière du wagon. Celui-ci allait dire au chauffeur de ralentir, par exemple, et ça se faisait en douceur. Aujourd'hui, c'est autre chose. Les opérations se font à partir d'une tour de contrôle, à l'aide d'un levier de commande. Il n'y a pas d'employé dans la locomotive, c'est pourquoi les véhicules se percutent. Il y a donc des zones où le bruit atteint 90 décibels pendant la nuit, ce qui, on peut l'imaginer, incommoderait sérieusement les résidents du voisinage immédiat.

Il y a des solutions possibles, le pneumatique, par exemple. Au Japon, tout est couvert, entre autres les trains et les wagons. Je pense qu'on pourrait se renseigner sur ce qui se fait dans certains pays plus anciens que le Canada où l'on a réussi à rendre beaucoup plus tranquilles les abords des gares de triage.

Je pense que le CN doit avoir dans son carnet de recherche et développement quelques solutions qui ressemblent à celles que j'avance. Je ne suis pas un spécialiste du domaine ferroviaire mais le porte-parole de citoyens qui n'en peuvent plus. On dit qu'il existe présentement des solutions formidables, au Japon et en Europe, dont en Hollande, dont nous pourrions nous inspirer. J'ai su qu'il y avait même des gares de triage souterraines. On ne va pas aller jusqu'à dire au CN quoi faire, mais il y a certainement des améliorations à apporter à la façon de fonctionner des gares de triage, surtout en ce qui concerne l'utilisation de la manette de commande. Comme je l'ai mentionné plus tôt, elle donne lieu à des impacts métal contre métal en plein cœur de la nuit.

Un seul citoyen qui oserait faire un bruit semblable serait immédiatement mis en prison. On considérerait en effet qu'il a enfreint la loi. On permet ce comportement parce qu'il s'agit d'une compagnie. Je pense qu'il faut absolument donner du mordant au projet de loi C-11, de façon à faire cesser ce problème qui sévit partout au Canada présentement. Nous ne voulons pas que le milieu ferroviaire s'affaiblisse: nous voulons qu'il se développe dans le respect des citoyens.

• (1605)

[Traduction]

**L'hon. Charles Hubbard:** Monsieur le président, pour ce qui est du transport routier, le problème qui se pose à nous est le même dans les villes, parce qu'on y trouve tous ces wagons frigorifiques dont les compresseurs fonctionnent toute la nuit. C'est à Moncton, je crois, qu'il a fallu aménager des aires de stationnement loin des quartiers habités.

Que faire donc pour trouver une solution à ce problème de bruit, et je pense ici à la mesure de l'intensité? Que se passerait-il si les normes étaient impossibles à respecter? Un de ces textes parle d'un certain nombre de décibels, 15, 30, que sais-je.

Préconiserez-vous d'imposer des normes dans la loi et d'accorder aux compagnies de chemin de fer un laps de temps pour s'y conformer? Comment selon vous les textes de loi pourraient-ils être modifiés de manière à permettre aux deux parties intéressées, les citoyens et les compagnies, de coexister?

[Français]

**M. Christian Jobin:** La Coalition québécoise contre les bruits ferroviaires souhaite qu'on établisse des normes sur le nombre de décibels permis tant pendant le jour que la nuit. Une compagnie ferroviaire qui dépasserait ce nombre commettrait une infraction. L'OTC aurait alors le pouvoir de l'entendre et de lui donner 30 jours pour corriger sa façon d'exploiter sa gare de triage. Si, après 30 jours, elle n'avait toujours pas corrigé la situation, des pénalités lui seraient imposées.

Le mot « déraisonnable » évoque quelque chose de quantitatif. [Note de la rédaction: le témoin frappe sur son bureau.] Est-ce que je viens de faire un bruit déraisonnable? La compagnie ferroviaire pourrait certainement justifier le bruit déraisonnable qui découle de ses activités en invoquant des arguments d'ordre financier et des exigences d'exploitation. C'est pourquoi nous préconisons l'ajout, à l'article 95.1 proposé, d'une clause voulant qu'on ne contrevienne pas à la santé des gens, tout en précisant le nombre de décibels permis le jour et la nuit. L'Office des transports du Canada aurait le pouvoir de rendre une ordonnance intimant les compagnies ferroviaires de corriger la situation dans un délai de 30 jours. À défaut de le faire, elles seraient passibles d'une amende.

La notion de bruit déraisonnable modifie un peu la loi, mais selon nous, elle n'est pas suffisante pour protéger la qualité de vie des citoyens qui demeurent près des gares de triage. On se demande peut-être pourquoi ces citoyens se sont installés non loin des gares de triage.

À Charny, par exemple, il y avait une zone tampon dont le CN était propriétaire. Il a vendu cette zone tampon et a permis la construction d'habitations. Si le CN ne voulait pas de résidents aux alentours de sa gare de triage, il aurait dû conserver cette zone tampon. Il a pris une mauvaise décision. La zone tampon aurait dû être conservée pour protéger les gares de triage. Les citoyens habitent là dorénavant. Il faut donc trouver une façon de corriger le niveau de bruit.

•(1610)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur St-Cyr.

[Français]

**M. Thierry St-Cyr (Jeanne-Le Ber, BQ):** Merci, monsieur le président. J'aimerais également remercier tous ceux qui ont pris le temps de comparaître devant nous aujourd'hui, plus particulièrement les représentants de ProPointe, dans ma circonscription. Je sais que Phaedra et d'autres, qui se trouvent dans la salle, ont beaucoup travaillé à ce dossier. Ils ont pris la peine de se déplacer jusqu'à Ottawa. C'est fort apprécié.

M. Jobin a mentionné le cas du CN qui avait vendu des terrains contigus à sa gare de triage. Il existe également des raisons d'ordre historique. Par exemple, dans un quartier ancien comme Pointe-Saint-Charles, les maisons ont été construites à côté du chemin de fer parce que c'était là que les gens travaillaient. Ils se déplaçaient à pied. Dans bien des cas, le problème est somme toute récent. Les gens habitent près des chemins de fer depuis plusieurs années, mais l'augmentation actuelle de l'activité ferroviaire commence à poser problème.

Des solutions existent. Récemment, un représentant de l'industrie du matériel ferroviaire a dit au Comité permanent des finances qu'il existait des locomotives et des mécanismes d'accrochage plus silencieux. C'est aux compagnies ferroviaires qu'on devrait donner des incitatifs fiscaux pour qu'elle achètent ce genre de matériel. Ces

incitatifs seraient sûrement plus bénéfiques pour nos citoyens que ceux qu'on donne aux pétrolières.

Je ne sais pas si c'est le cas partout au Québec, mais on a parlé du bruit que fait un train dans les courbes. Quand un train tourne, il appuie sur le rail, et cela provoque un bruit strident. Une personne de ma circonscription m'a déjà dit que son chien entendait le train avant qu'il ne passe. En effet, un chien peut percevoir les ultrasons. Cela donne une idée de l'ampleur du problème. Je crois que tout le monde s'entend pour dire qu'il faut renforcer la loi actuelle.

Ma question s'adresse à M. Gantous et concerne les produits dangereux. Le CN vous a-t-il déjà informé de l'existence d'un plan d'urgence? Vous a-t-il fait part de mesures particulières en cas de problème? Avez-vous déjà vu les signes d'une quelconque surveillance? Ces gens-là s'occupent-ils de la sécurité des produits qu'ils entreposent dans vos quartiers?

[Traduction]

**M. Paul Gantous:** À notre connaissance non, le CN n'a aucun plan d'intervention en cas d'urgence. Il n'existe aucun plan d'évacuation et il n'y a pas non plus de plan d'urgence pour la neutralisation de produits chimiques qui pourraient avoir été déversés accidentellement.

En me basant simplement sur mon expérience personnelle, je puis vous dire que lorsqu'on revient chez soi tard le soir, on peut facilement voir tous les wagons qui sont stationnés non pas dans les cours de triage, mais sur les voies qui traversent le quartier. On peut facilement voir ces wagons-citernes remplis de toutes sortes de produits chimiques. Il suffit de regarder sur le côté du wagon pour savoir qu'il ne s'agit pas d'un wagon qui transporte des pièces détachées pour voiture ou quelque chose d'inoffensif. Ce sont des wagons remplis de produits chimiques, et ils restent là. Ils ne sont pas protégés, ils ne sont pas gardés, il n'y a rien; ces wagons restent là au milieu du quartier. Si on ajoute à cela le fait qu'il n'y a aucun plan d'urgence, il est parfaitement possible...

Je ne veux pas jouer les alarmistes, mais si quelque chose se produisait, effectivement, ce serait la catastrophe assurée.

[Français]

**M. Thierry St-Cyr:** Je pense que ce que vous dites, et que chacun des groupes ont dit dans les mémoires qu'ils nous ont présentés, illustre à quel point le CN — je le connais bien car il est dans mon comté — est, à plusieurs égards, un très mauvais citoyen corporatif. On ne doit plus se fier uniquement à la bonne foi d'une entreprise; il faut réglementer et agir.

On observe deux tendances. Certains nous demandent de réglementer au moyen d'une loi, et d'autres suggèrent de donner à l'Office des transports le pouvoir de réglementer. Chaque approche comporte des avantages et des inconvénients.

Évidemment, si les règles sont clairement énoncées dans la loi, on sait à quoi s'en tenir, mais si la loi a une faille, il faudra attendre qu'un gouvernement se prononce de nouveau sur cette question. On peut mandater l'OTC de faire ce travail, mais les résultats ne sont pas garantis. J'aimerais que chacun de vous me dise ce qu'il en pense.

Monsieur Dalpé, qu'en pensez-vous?

•(1615)

**M. Robert Dalpé:** D'accord. Merci.

Ce qui bloque toute intervention, c'est qu'il n'y a rien pour l'instant. Selon moi, ce qui importe au premier chef, c'est que la loi redonne la compétence à l'Office des transports. Cela fait plusieurs années qu'il n'a plus compétence dans ce domaine.



**M. Thierry St-Cyr:** À l'Office des transports?

M. Robert Dalpé: Oui.

M. Thierry St-Cyr: Monsieur Jobin, quelle mesure préférez-vous?

**M. Christian Jobin:** Je préférerais qu'on inscrive directement les normes dans la loi.

M. Thierry St-Cyr: Qu'on les inscrive dans la loi.

M. Christian Jobin: De plus, j'aimerais qu'une politique nationale vienne appuyer la loi afin de réduire le bruit ferroviaire dans tout le Canada.

M. Thierry St-Cyr: Monsieur Gantous.

[Traduction]

**M. Paul Gantous:** ProPointe préférerait qu'on suive les directives de l'Organisation mondiale de la santé — j'en ai parlé dans notre mémoire — simplement parce que ces directives vont probablement évoluer au fil du temps. L'OMS va continuer à suivre de près ce genre de choses.

À moins que le Parlement ne veuille instituer un autre comité pour faire le même genre de travail et, au bout du compte, faire double emploi pour les mêmes résultats, je pense que c'est l'Organisation mondiale de la santé qui devrait être la référence.

[Français]

**M. Thierry St-Cyr:** Monsieur Allen, quelle est votre opinion à ce sujet?

[Traduction]

**M. Brian Allen:** Moi, je préconiserais un peu des deux: fixer des normes concrètes assorties de lignes directrices péremptoires et en même temps donner à l'Office le pouvoir de réglementer les compagnies ferroviaires, juste au cas où quelque chose ne serait pas couvert par les normes précisées par la loi.

[Français]

**M. Thierry St-Cyr:** D'accord.

Madame Fisher?

[Traduction]

**Mme Joanne Fisher:** Je suis d'accord, l'Office serait parfaitement placé pour intervenir dans ce dossier.

Une des choses qui ont été mentionnées par ceux qui sont intervenus ici aujourd'hui, c'est l'importance du secteur ferroviaire. Il s'agit simplement de trouver un juste milieu entre les intérêts ferroviaires et ce qui est raisonnable pour l'existence des collectivités.

Par ailleurs, plusieurs intervenants ont également répétés aujourd'hui que la cohabitation était beaucoup plus fréquente jadis. À mon avis, il devrait peut-être s'agir là d'un modèle à prendre en compte. Il y aura toujours du bruit associé aux activités ferroviaires, mais il faudrait des normes raisonnables et des limites à ne pas dépasser.

Je voudrais également ajouter quelque chose au sujet du problème que nous connaissons à Richmond. À mesure que les activités ferroviaires changent et évoluent, il faut absolument mettre cela en parallèle avec l'infrastructure des gares et cours de triage. En l'occurrence, dans les cas comme celui-là, puisque les convois sont de plus en plus longs, l'emplacement de l'aiguillage principal qui dessert la gare de triage devrait être réexaminé. En ce qui nous concerne, il serait extrêmement utile que cet aiguillage principal soit simplement situé un peu plus loin sur la voie.

C'est quelque chose que je voudrais que l'on fasse à ce sujet.

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aussi à tous nos témoins. Vous vous êtes exprimés sur un dossier extrêmement important, et nous sommes donc extrêmement heureux de vous recevoir, surtout vous, madame Fisher et monsieur Allen qui êtes de la Colombie-Britannique. Nous vous remercions d'avoir accepté de participer aujourd'hui aux travaux du comité.

Je voudrais commencer par M. Allen. Vous nous avez donné des informations très détaillées sur ce qui se passe à New Westminster, et nous vous en remercions.

Je voudrais que vous nous disiez quelques mots au sujet de l'impact des activités au Westminster Quay sur le quotidien des gens de New Westminster. Qu'est-ce que cela entraîne pour la qualité de la vie? En second lieu, je voudrais que vous reveniez à la question de la médiation, puisque vous avez souvent été en pourparlers avec les compagnies de chemins de fer. Comme vous le dites dans votre mémoire, il y en a quatre. Le CP, le CN, Burlington Northern et la Southern Railway of British Columbia, qui traversent ce secteur. À votre avis, si nous ne modifions pas le projet de loi C-11 comme vous le recommandez, est-ce que la médiation en cas de non-conformité volontaire pourrait produire des résultats?

Pouvez-vous donc nous parler un peu de ces deux éléments: l'impact d'une part, et en quoi la médiation ou la conformité volontaire serait-elle insuffisante?

**M. Brian Allen:** En ce qui concerne la conformité volontaire, je pense que toutes les compagnies de chemin de fer ont lamentablement échoué. Il y a encore deux mois de cela, j'ai écrit au président du CN, M. Hunter Harrison, qui n'a même pas pris le peine de m'envoyer un accusé de réception, ni de me répondre. Il y a deux ou trois ans, nous avons écrit au service des relations publiques de toutes les compagnies. Certaines d'entre elles n'ont pas répondu, d'autres nous ont dit qu'elles y travaillaient. Mais en réalité, cela fait de très nombreuses années que ces compagnies font ce qu'elles veulent, elles ne font rien et elles ne considèrent pas qu'il s'agit là d'un problème ni même d'une difficulté.

Pour ce qui est maintenant des impacts pour les résidents, il arrive que la gare de triage reste vide toute la journée et qu'il y ait des activités uniquement la nuit. Ce n'est pas nécessaire. Avec un peu de planification et un peu de logistique, les compagnies pourraient fort bien s'organiser et coordonner leurs activités pour que cela puisse se faire pendant la journée. Si c'est urgent à un point tel qu'il faille le faire en dehors des heures normales que je recommande, il y a bien d'autres gares de triage. Par exemple, il y a un énorme dépôt sous le pont Port Mann. Ce dépôt pourrait rester en activité jour et nuit, sept jours par semaine, 24 heures par jour si les compagnies de chemin de fer le voulaient, et personne ne serait gêné étant donné qu'il n'y a aucune habitation dans les environs.

Les résidents sont donc dérangés parce que l'accrochage des wagons est très brutal. L'accrochage est parfois à ce point violent qu'il a pour effet de déclencher les systèmes d'alarme dans les bâtiments et de faire s'entrechoquer les casseroles dans les armoires du 16<sup>e</sup> étage. Ce n'est pas quelque chose d'agréable, et on n'a fait aucun effort pour tenter de trouver une solution raisonnable.

Depuis plusieurs années, nous multiplions les recommandations et les suggestions aux dépôts de chemin de fer, mais ils ont toujours fait la sourde oreille, sauf dans le cas du CN. Le CN ne permet plus à ses mécaniciens de laisser tourner leur moteur au ralenti lorsque la locomotive est proche de bâtiments, et cela, c'est grâce à nos efforts. Mais c'est la seule compagnie de chemin de fer qui ait jamais fait quelque chose en réponse à nos sollicitations.

• (1620)

**M. Peter Julian:** Voulez-vous dire par là que si nous rendions la loi obligatoire et si nous l'assortissions de sanctions — puisque les compagnies de chemin de fer ont toujours d'autres possibilités, et vous avez d'ailleurs mentionné le dépôt de Port Mann à ce titre — les compagnies de chemin de fer feraient simplement des choix plus éclairés pour ne pas provoquer de nuisance dans les quartiers résidentiels en raison de leurs besoins en matière d'exploitation?

**M. Brian Allen:** C'est tout à fait vrai. Je vous ai d'ailleurs envoyé aujourd'hui par courriel un article de l'Environmental Protection Agency des États-Unis qui a conduit une étude sur le dépôt de chemin de fer de Chicago. Les compagnies ont réussi à diminuer de 80 p. 100 le bruit émanant des moteurs tournant au ralenti rien qu'en utilisant de nouvelles technologies, et elles ont réussi à recouvrer leur investissement en deux ans et demi.

Il y a donc assurément des technologies qui existent et qui peuvent être utilisées par les compagnies de chemin de fer. Or, ces compagnies sont des entités archaïques qui ne comprennent pas pourquoi il faudrait changer quoi que ce soit à leur façon de faire, de sorte qu'une partie de la solution doit être imposée par voie législative; ensuite, un contrôle permanent de la part de l'Association canadienne des transports leur permettrait de faire face à certains cas d'espèces qui pourraient survenir à l'occasion et qui n'auraient pas été prévus par la loi.

**M. Peter Julian:** Parfait, je vous remercie pour cette réponse, monsieur Allen.

J'aimerais maintenant vous demander, ainsi qu'aux autres témoins, certaines précisions à propos de quelques questions que vous avez vous-même évoquées en parlant des restrictions à imposer aux activités ferroviaires qui permettraient aux compagnies de chemin de fer de faire de meilleurs choix. Vous nous avez parlé de l'éventualité de limiter certaines activités aux heures ouvrables normales, du lundi au vendredi.

**M. Brian Allen:** En effet, mais s'il s'agit d'activités qui se déroulent à proximité de quartiers résidentiels. C'est bien cela.

**M. Peter Julian:** D'autres témoins ont évoqué la possibilité de fixer des normes de bruit en décibels. En d'autres termes, une compagnie de chemin de fer pourrait toujours poursuivre ses activités pourvu qu'elle utilise une meilleure technologie qui mitigerait les impacts sur la santé ou le niveau de bruit, en décibels, associés à ces activités.

**M. Brian Allen:** En effet, je préférerais que les compagnies de chemin de fer ne travaillent pas du tout dans ces quartiers. Mais comment contrôler et réglementer cela? Ce serait un nouveau mécanisme de contrôle et de surveillance qui viendrait s'ajouter aux autres. Il faudrait que quelqu'un fasse le travail, recueille les données et fasse des rapports. Cela ne me semble pas très efficace. Pourquoi ne pas simplement dire que les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas travailler dans ces quartiers en soirée et la nuit, et que si elles veulent manoeuvrer leurs convois, eh bien il faut qu'elles le fassent ailleurs?

Toutes les municipalités ont des règlements sur les niveaux de bruit. À New Westminster par exemple, le niveau maximum est de 90 décibels le jour et de 60 décibels la nuit. Déjà la municipalité est bien en panne de faire respecter son règlement. Ce ne serait pas plus facile pour elle de le faire avec les compagnies de chemin de fer.

**M. Peter Julian:** Je vous remercie.

J'aimerais maintenant demander à chacun des autres témoins de nous dire ce qu'ils pensent de l'idée de limiter les activités des compagnies de chemin de fer à des heures raisonnables, plutôt que de limiter le niveau de bruit en décibel, et leur demander aussi ce qu'ils préféreraient, en commençant par madame Fisher.

**Mme Joanne Fisher:** D'après mes entretiens avec mes voisins et à en juger d'après le nombre de pétitions que nous avons envoyées, je pense qu'à East Richmond, les gens préféreraient de loin qu'on limite les activités de nuit, puisqu'il s'agit d'un quartier résidentiel. Si je dis cela, c'est en partie à cause du fait que les résidents ont pu observer qu'il y avait beaucoup de manoeuvres de convois de marchandise qui se faisaient au milieu de la nuit, alors que ces convois étaient restés stationnés toute la journée.

Lorsque nous avons fait valoir cela jadis, on nous avait répondu par un argument indirect qui ressemblait un peu à ceci. Lorsque nous en avions parlé au CN, il nous avait répondu que tout est fonction de la demande des clients. Ensuite, nous avons signalé au CN le niveau de bruit que cela provoquait, et il nous a répondu que si ce genre d'activités faisait tellement de bruit, c'est que le travail était effectué par des employés de réserve et lorsque nous lui avons dit que cela durait toute la nuit, il nous a répondu que c'était indispensable parce que c'était la nuit qu'il avait le personnel pour le faire. De sorte que l'argument est devenu circulaire.

Je voudrais simplement ajouter que certains de mes voisins, qui habitent River Road, sont tellement dérangés par le bruit qu'ils ont dû réaménager leur maison. Une des choses dont se plaignent très régulièrement les gens auxquels j'ai parlé est qu'ils ne peuvent pas laisser leurs fenêtres ouvertes la nuit, surtout à cause du bruit.

Une autre source de très grave inquiétude est le temps qu'il a fallu à certains de mes voisins pour pouvoir obtenir un véritable passage à niveau. Nous avons vécu à ce chapitre deux incidents extrêmement perturbant. Le premier remonte à plusieurs années déjà, mais aucune solution n'a jamais été apportée: les camions de pompier n'avaient pas pu passer parce qu'un train était arrêté et bloquait la voie, et une famille qui habitait dans la rue a failli perdre sa maison à cause de cela. Il a fallu que les cheminots dégagent la voie en poussant manuellement les wagons. C'est quelque chose qui m'a beaucoup bouleversé lorsque j'en avais parlé à mes voisins: ils avaient téléphoné au CN pour signaler l'incident mais le CN ne les a jamais rappelés et n'a jamais rien fait pour apporter une solution au problème. Par conséquent, pour les gens de ce quartier, cet incident avait été très traumatisant.

Je voudrais également vous dire ce qui s'est passé lorsque j'ai parlé à un de mes voisins la semaine passée. Ce sont des gens qui vivent à une assez bonne distance de la route un peu plus au nord de la route numéro 8. Cela fait 30 ans qu'ils habitent là et pour eux, les manoeuvres des convois de chemin de fer sont tout simplement... eh bien, Mme Lagaditis a utilisé le mot effrayant. Elle m'a dit qu'il lui arrivait d'être vraiment effrayée, et puis elle m'a dit qu'elle devait chaque fois faire le tour de sa maison et redresser les cadres après certaines manoeuvres particulièrement brutales. Cette famille habite là depuis les années 70 et je pense donc que c'est un gros problème.

•(1625)

**Le président:** Je vais vous permettre de répondre, mais je vous demande d'être bref. Le temps est écoulé, alors nous pouvons peut-être permettre à chacun de faire une courte observation.

**M. Paul Gantous:** Oui, tout dépend de ce qui se retrouvera en définitive dans la loi. Si elle prévoit une certaine surveillance des niveaux de décibels, alors je pense que nous devrions tout simplement emboîter le pas à l'Organisation mondiale de la santé et nous assurer que, la nuit, les décibels sont en deçà du niveau acceptable. S'il n'y a pas de surveillance, il faudrait alors mettre fin aux activités qui se déroulent la nuit. Je peux vous parler du cas de certains membres de notre groupe dont les enfants s'étaient réveillés en criant la nuit parce qu'ils pensaient qu'une guerre avait éclaté tellement il y avait de bruit. Si l'on prévoyait une certaine surveillance et qu'il y avait un niveau de bruit acceptable, alors oui, nous serions prêts à accepter cela.

[Français]

**M. Christian Jobin:** J'abonde dans le même sens que Paul: cela dépendra de la loi qui sera adoptée et des dispositions que celle-ci comportera pour ce qui est du niveau de bruit. En inscrivant dans la loi des normes semblables à celles de l'OMS sur les décibels permis le jour et la nuit, la compagnie ferroviaire disposerait d'un délai de 30 jours pour s'y conformer, lequel serait donné par l'Office des transports du Canada

En adoptant la notion de bruit déraisonnable — qui est une notion assez faible — ou la moins déraisonnable possible, il faudrait arrêter toute opération la nuit, surtout du mois de mai au mois de septembre, pour permettre aux gens d'ouvrir leurs fenêtres. Si on inscrivaient dans la loi les normes de l'Organisation mondiale de la santé, c'est la compagnie ferroviaire qui devrait trouver des solutions.

[Traduction]

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Dalpé.

[Français]

**M. Robert Dalpé:** Merci.

Il me semble que la notion de bruit déraisonnable n'est pas clairement définie dans le projet de loi. Elle devrait tenir compte des voisins, de l'entourage et des normes en matière de santé. Lorsque la gare de triage est située dans un quartier résidentiel où des trains passent, on devrait appliquer au transport ferroviaire les mêmes lois que celles qui s'appliquent au transport aérien ou routier.

Ce qui m'a toujours embêté, c'est que le transport ferroviaire bénéficie souvent d'un régime d'exception. D'un côté de la rue, les lois municipales, provinciales et fédérales s'appliquent, tandis que de l'autre, il n'y a rien.

[Traduction]

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

[Français]

**M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord souhaiter la bienvenue à tous les intervenants de partout au pays qui sont venus à Ottawa pour nous parler d'un bruit qui affecte tous nos commettants, peu importe le parti. Je souhaite tout particulièrement la bienvenue à Christian Jobin, qui a été maire de ma municipalité, Saint-Étienne-de-Lauzon, pendant 12 ans. Il a également été parlementaire et porte l'insigne des parlementaires. Bienvenue, monsieur Jobin.

Il est vrai que les conservateurs sont intimement liés à la prospérité de notre pays. Beaucoup reste à faire dans le secteur ferroviaire. Je vous rappellerai, monsieur Hubbard, que la privatisation s'est faite sous un gouvernement libéral. Mais au-delà des considérations partisans, on discute aujourd'hui d'un projet de loi qui affecte tous les citoyens.

Monsieur Jobin, ma question s'adresse à vous. Tout d'abord, vous semblez dire que la notion de bruit déraisonnable est vague et que vous aimeriez qu'on se reporte plutôt à des notions de qualité de vie et de santé publique. Ensuite, vous dites que le fait de parler d'exigences d'exploitation et de reconnaître que la compagnie a une obligation de rentabilité risque d'affaiblir la loi.

On veut s'assurer que le projet de loi ait du mordant, mais on ne veut pas non plus que l'industrie ferme ses portes. Comment voyez-vous cela? D'autres personnes peuvent également intervenir.

•(1630)

**M. Christian Jobin:** Nous pensons que le mot « déraisonnable » est trop faible. Le projet de loi C-26 était plus fort parce qu'on disait « le moins de bruit possible », ce qui est plus fort que « déraisonnable », sur le plan de la sémantique.

Pourquoi souhaitons-nous, comme le disait M. Gantous, qu'on incorpore des notions de santé qui soient conformes aux règles de l'Organisation mondiale de la santé? Nous pensons que la loi devrait comporter des critères assez précis afin que l'Office des transports du Canada ait sans équivoque un pouvoir d'application de la loi, de sorte que la compagnie ferroviaire n'invoque pas l'excuse des exigences d'exploitation et ne puisse désobéir à la loi très facilement.

La notion de bruit déraisonnable est quantitative. Ce qu'on voudrait, c'est que les éléments de contrôle soient qualitatifs ou, à l'inverse, qu'on puisse au moins percevoir le bruit, le quantifier et dire qu'il dépasse le nombre de décibels permis le jour ou la nuit. La compagnie ferroviaire qui dépasserait ce nombre serait tenue de trouver des solutions et d'en faire rapport à l'Office des transports dans les 30 jours suivant l'infraction. Ce serait une loi qui a du mordant.

La compagnie ferroviaire peut trouver des solutions. Il ne faut pas avoir peur. En Europe, c'est ainsi que cela fonctionne présentement. S'il y a un endroit où le secteur ferroviaire est développé, c'est bien en Europe. Pendant que nous démantelons nos voies ferrées, l'Europe continuait à développer son infrastructure de transport routier et de passagers.

L'Europe a des normes beaucoup plus sévères que les nôtres dans ce domaine. Les rails d'Europe sont lisses, tandis que les nôtres sont encore inégaux, ce qui produit des secousses et du bruit. Nous suggérons la mise sur pied d'une politique de réduction du bruit ferroviaire assortie d'une obligation de résultats annuels élaborée de concert avec des intervenants des compagnies ferroviaires, afin de trouver des solutions et d'assurer la bonne cohabitation de tous les intervenants.

**M. Steven Blaney:** On a rencontré des représentants de l'Office des transports du Canada et ils sont prêts, au moyen de la réglementation, à mettre en place des directives qui pourraient inclure éventuellement des limites de décibels.

J'aimerais que M. Gantous ou M. Dalpé parle d'un libellé de loi qui aurait assez de mordant, tout en tenant compte des obligations corporatives des compagnies ferroviaires.

**M. Robert Dalpé:** Je vais traiter de la question de rentabilité.

Dans notre cas, il s'agit du Canadien Pacifique. À mon arrivée place Thomas-Valin, la première plainte que nous avons déposée, en tant que citoyens, concernait des locomotives mal réglées, donc qui brûlaient mal leur diesel, et les locomotives immobilisées dont on laissait tourner le moteur. Nous avons été surpris de constater que, de toute évidence, l'économie de carburant ne préoccupait pas particulièrement ces gens. En tant que voisins, nous avons de la difficulté à comprendre comment une entreprise de ce genre peut fonctionner au quotidien en gaspillant autant.

Par ailleurs, je ne tiens pas à ce que ce soit davantage l'Office des transports qu'un autre organisme qui soit chargé de la réglementation. Cependant, ce qui était intéressant à l'époque de l'Office des transports, c'est que du personnel technique compétent pouvait, à partir de ce que nous avançons, émettre des commentaires et des critiques de nature technique. Ils pouvaient discuter de la faisabilité de solutions proposées avec les ingénieurs et les techniciens.

Pour arriver à quelque chose, il est important qu'à l'intérieur du gouvernement fédéral, des experts techniques compétents, indépendants des deux ou trois grandes compagnies ferroviaires, puissent discuter de ces questions de même que commenter et critiquer les impressions des trois compagnies.

[Traduction]

**M. Paul Gantous:** Au fait, je suis d'accord avec M. Jobin pour dire que peu importe si des niveaux de bruit sont fixés par la loi ou que l'on s'en remette aux normes de l'Organisation mondiale de la santé, la loi doit prévoir des échéances en cas de litige. Lorsqu'une plainte est déposée, il faut que quelqu'un d'indépendant, comme le disait M. Dalpé, aille sur le terrain pour vérifier s'il y a effectivement eu infraction; le cas échéant, il faut qu'un délai maximal soit fixé, sinon le litige pourrait se poursuivre indéfiniment.

•(1635)

[Français]

**M. Steven Blaney:** On prévoit un délai de 60 jours pour l'exécution de l'ordonnance.

**M. Christian Jobin:** Je vous rappelle que le projet de loi C-26 prévoyait 30 jours.

**M. Steven Blaney:** Je vais revenir brièvement sur le sujet.

[Traduction]

Je ne sais pas si M. Allen et Mme Fisher peuvent m'entendre, mais j'aimerais les entendre sur l'obligation pour la compagnie d'exercer ses activités en conformité avec la loi et aussi de tenir compte des préoccupations de ceux qui vivent dans le voisinage de ces installations quant au bruit et aux problèmes de santé.

**Mme Joanne Fisher:** Excusez-moi, c'est à moi que vous vous adressez?

[Français]

**M. Steven Blaney:** Oui. J'aimerais que vous commentiez l'idée qu'on tienne compte des besoins des compagnies ferroviaires, en termes de rentabilité financière, tout en s'assurant que la loi atteigne son objectif, en l'occurrence que le voisinage des gares de triage et des lignes ferroviaires, notamment, soit harmonieux.

[Traduction]

**Mme Joanne Fisher:** Dans le cas de Richmond, en Colombie-Britannique, il y a de nombreuses solutions qui permettraient de faire en sorte que le transport des marchandises se poursuive sans problème tout en tenant compte des préoccupations des gens du

voisinage. Dans le cas de cette localité, le CN a construit ces dernières années une nouvelle gare de triage qui se trouve directement au sud de celle qui fait problème. La nouvelle gare se trouve dans une zone exclusivement industrielle et nous avons remarqué, vers le mois de mars dernier, que les trains de marchandises de la nouvelle gare étaient acheminés à l'ancienne au milieu de la nuit. Nous avons espéré que ce serait peut-être le contraire.

Pour régler les problèmes de la gare de triage de Richmond, on pourrait notamment examiner l'infrastructure existante et le fonctionnement de la gare pour ensuite en modifier la configuration afin d'obtenir des réductions importantes du niveau de bruit. Après avoir examiné l'horaire des activités qui s'y déroulent, nous arrivons à la conclusion que les compagnies de chemin de fer pourraient effectuer certaines des activités qui se déroulent au milieu de la nuit à des heures plus raisonnables.

Beaucoup des mesures qui doivent être prises à Richmond... Tout à l'heure, quelqu'un a parlé de faire de « meilleurs choix », et c'est là un terme qui est au coeur de mon propos. Il existe des choix, et il s'agit simplement de pouvoir en discuter. Je tiens à faire remarquer que nous n'avons pas pu en discuter avec le CN puisqu'on a refusé de soumettre notre cas à la médiation.

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** Merci.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos invités ainsi qu'à ceux qui sont venus de la Colombie-Britannique.

Les propos de certains d'entre eux, notamment M. Allen et Mme Fisher, me rappellent mon expérience comme maire de North Vancouver. Nous avons eu des problèmes lorsque BC Rail a été vendu au CN. BC Rail était une compagnie ferroviaire provinciale, qui était tenue de se conformer, par les lois provinciales, aux normes municipales en ce qui concerne le bruit. Nos règlements sur le bruit et l'interdiction de siffler aux traverses de chemin de fer s'appliquaient. Mais une fois que BC Rail est devenu la propriété du CN, ces règlements ont cessé de s'appliquer.

Les plaintes dont vous avez fait état sont identiques à celles que j'entendais de la part des résidents, qui disaient qu'ils n'arrivaient pas à dormir de la nuit, et je vois que, dans certains de vos mémoires, vous donnez les heures pendant la soirée ou l'on entend les trains, de même que le nombre de fois où on les entend siffler. Quand j'étais maire, il y a des gens qui m'appelaient la nuit pour me faire entendre les enregistrements qu'ils avaient faits du sifflement du train pour me faire comprendre ce qu'ils entendaient. Un fait intéressant, je vivais moi-même à plusieurs milles de là, et je pouvais entendre les bruits des manoeuvres de triage.

Il semble que ce soit finalement, comme disait Mme Fisher, une question d'horaire et aussi de configuration. Dans mon cas, la gare de triage se trouvait près d'un secteur résidentiel. Comme l'a dit M. Hubbard tout à l'heure, les chemins de fer étaient là bien avant que beaucoup de ces secteurs résidentiels ne soient construits, mais de par leur nature ils attireraient les travailleurs et les entreprises. C'est ce qui a fait leur prospérité, c'est ce qui a fait croître les villes, et ils doivent le reconnaître. Ils doivent revoir certaines de leurs activités logistiques, comme le triage et l'assemblage des trains, dans des zones qui sont différentes de ce qu'elles étaient autrefois, parce que les secteurs avoisinants ont changé. Je suis d'accord là-dessus.

Monsieur Gantous, vous avez parlé des normes européennes, et je crois que vous avez parlé d'une norme de 45 décibels. S'agit-il là de la norme de l'OMS? Dans l'affirmative, j'aimerais le savoir, puisque les municipalités ont des règlements qui permettent de mesurer le niveau de décibels. Le problème qui se pose en ce qui concerne le bruit des manoeuvres de triage tient au fait qu'il est intermittent, tandis que lorsqu'il s'agit par exemple d'une chaîne stéréo ou de go-carts, on peut mesurer l'intensité du bruit à l'aide d'un sonomètre; et lorsqu'il s'agit de bruits industriels, l'intensité est toujours la même. C'est le bruit intermittent... Certains règlements municipaux le qualifie de nuisance; parce qu'il est intermittent, le bruit peut être difficile à mesurer, mais si vous avez des renseignements au sujet de technologies qui existent là-bas, j'aimerais bien les recevoir.

Monsieur Jobin, je vous ai entendu dire que vous préféreriez des normes qualitatives plutôt que quantitatives... Mais si je vous ai bien compris, je crois que vous vouliez dire le contraire, car ce que vous voulez, c'est une norme qui permette de mesurer le bruit plutôt que quelque chose de plus vague qui parle de mesure qualitative.

En tout cas, nous devons nous pencher sur les problèmes qui se posent... Et le CN ne peut pas prétexter les normes ou les motifs de défense qu'il invoquait par le passé. Il doit reconnaître qu'il lui faut travailler en collaboration avec les régions qu'il dessert, et qu'il en va de son intérêt à lui tout comme de celui des régions.

Je ne vais pas répéter tout ce qu'on dit mes collègues, car je pense qu'ils ont bien traité des problèmes qui se posent.

Certaines de vos observations concernent la sécurité ferroviaire. Dans son mémoire, M. Allen indique qu'il y a eu plusieurs déraillements par le passé à la gare de triage de New Westminster. Il évoque notamment le récent déraillement qui a détruit en partie l'immeuble de la Westburne Electric. C'est là une préoccupation.

Je sais, monsieur le président, qu'il a été décidé à une réunion à laquelle je n'étais pas que le comité se penchera sur la sécurité ferroviaire une fois qu'il aura terminé l'étude du projet de loi C-11. C'est une question qui me préoccupe tout particulièrement à cause des récents déraillements du CN dans les Prairies, notamment en Alberta, et aussi en Colombie-Britannique. Comme vous le savez, il y a eu un déversement toxique dans la rivière Cheakamus qui a éliminé des populations de poissons, qui a dévasté ces populations. En juin dernier, deux travailleurs ferroviaires ont été tués par une locomotive emballée.

Je voudrais que, dans le cadre des sujets d'études que souhaite se donner le comité, une fois que nous aurons terminé l'étude des questions dont nous sommes saisies et que nous serons prêts à passer à la sécurité ferroviaire... Je voudrais que nous nous penchions sérieusement sur les déraillements et la sécurité ferroviaire, notamment dans le cas du CN. Peu importe que le sujet soit confié à une commission spéciale ou que le comité en fasse un examen approfondi, je souhaite que nous ayons une bonne discussion là-

dessus. Chose certaine, c'est une des questions qui préoccupent mes électeurs.

• (1640)

**Le président:** Merci beaucoup d'être venus témoigner devant nous.

Monsieur Ménard, allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

**M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ):** Je vais poser une question à MM. Dalpé et Jobin respectivement.

Hochelaga-Maisonneuve est un quartier situé entre le centre-ville et le bout de l'île de Montréal. Il a connu l'industrialisation assez précocement. Il a même connu plusieurs générations d'industrialisation. Ce qui me préoccupe, c'est l'efficacité du projet de loi que nous étudions. Je vous avoue ne pas du tout être rassuré. Il m'apparaît très laxiste, plutôt invertébré. Je ne suis pas convaincu qu'il change grand-chose.

Monsieur Dalpé, vous dites souhaiter qu'une réglementation soit adoptée, en vertu de cette loi ou d'une autre, et qu'elle contrôle l'émission du bruit par voie aérienne, l'odeur et la fumée. Vous souhaitez que cette réglementation soit mise en vigueur par Transports Canada, et non par l'Office des transports du Canada. Est-ce que c'est exact?

**M. Robert Dalpé:** Je n'ai pas de proposition précise à formuler, mais l'idée de faire appel à l'Office des transports du Canada me semble intéressante, dans la mesure où cet organisme disposait à l'époque de certaines compétences techniques. Pour être en mesure d'appliquer la réglementation, l'organisme responsable va devoir avoir ce genre de compétences.

**M. Réal Ménard:** En fin de compte, les compagnies de chemin de fer se sont comportées comme des délinquants, des voyous du rail. Elles avaient des moyens techniques pour faire invalider des droits. On avait l'impression que l'Office des transports avait un certain pouvoir, mais les citoyens d'Oakville ont découvert que ce n'était pas le cas. On s'entend pour dire que l'Office des transports, cet organisme quasi judiciaire, doit disposer d'un pouvoir d'ordonnance.

Monsieur Jobin, il me fait plaisir de vous retrouver. Je garde un bon souvenir de vous. Vous étiez un esprit modéré au sein d'un caucus qui ne l'était pas toujours. D'après votre interprétation du projet de loi, diriez-vous que l'Office des transports aurait un réel pouvoir? On demande qu'il y ait une tentative de médiation, de conciliation. Je comprends ça; ce n'est rien d'exceptionnel. Mais une fois que l'Office des transports sera intervenu et qu'il aura adopté des lignes directrices, dans quelle mesure pensez-vous qu'il pourra contraindre les grandes compagnies ferroviaires à adopter des solutions et améliorer la qualité de vie de nos concitoyens? Tout ça ne me semble pas très contraignant, mais je ne demande qu'à me tromper.

• (1645)

**M. Christian Jobin:** Je suis d'accord avec vous pour dire que le projet de loi, tel qu'il est libellé présentement, est invertébré. Il est très faible. Les termes employés n'ont pas la force suffisante pour indiquer aux compagnies qu'elles sont au coeur du problème et qu'elles doivent trouver des solutions.

C'est pourquoi je suggère qu'on quantifie des normes en termes de décibels et qu'on les inclue dans la loi, de sorte qu'elles soient vraiment respectées, de jour comme de nuit. Ces normes seraient transférées à l'OTC, qui entendrait les compagnies ferroviaires et proposerait des solutions. Les compagnies auraient 30 jours pour s'y conformer. À notre avis, c'est la façon dont on pourrait donner beaucoup plus de pouvoir à cette loi.

**M. Réal Ménard:** Monsieur Dalpé, imaginons qu'au nom des citoyens de Ville-Marie, de Thomas-Valin, bref de tous ceux qui vivent dans le voisinage d'une gare de triage, on fasse une tentative de conciliation, que ça ne donne pas satisfaction aux citoyens et que ceux-ci déposent une plainte à l'Office des transports. Si le projet de loi était adopté dans sa forme actuelle, même si l'office adoptait des lignes directrices, cette plainte ne déboucherait pas sur grand-chose. Ce n'est pas contraignant: il n'y a pas de pouvoir d'ordonnance.

**M. Christian Jobin:** En effet, et les compagnies ferroviaires pourraient invoquer la nécessité de protéger leur santé financière pour fonctionner et prétendraient donc qu'il leur en coûterait trop cher de diminuer le bruit. Elles pourraient aussi prétendre être obligées, pour des motifs très spéciaux en matière d'exploitation, de générer beaucoup plus de bruit. Les compagnies ferroviaires pourraient en effet se cacher derrière des termes semblables, de façon à n'apporter aucun correctif et à continuer de faire tout le bruit qu'elles veulent.

Il faut admettre qu'avant 1999, personne — et certainement pas les gens d'Oakville — ne savait que la loi comportait un vide juridique et que les compagnies ferroviaires, par le fait même, n'étaient pas concernées par le problème de bruit. Aujourd'hui, mis en présence de ce vide juridique, on se dit que tant qu'à modifier la loi, il faudrait bien donner du mordant à ce projet de loi, de sorte que le législateur puisse intervenir. C'est en Europe que les lois sont les plus contraignantes. C'est pourtant l'endroit où le secteur ferroviaire s'est le plus développé. Ces contraintes ne sont donc pas un handicap.

**M. Réal Ménard:** Je vais laisser le soin à mes collègues Carrier et Laframboise d'étudier la question, mais je vais suivre ce dossier avec beaucoup d'intérêt.

Des gens ont-ils pensé à des libellés qui pourraient inspirer notre sympathique secrétaire parlementaire? Je parle ici d'amendements aptes à viriliser la loi et qui pourraient être soumis au comité.

**M. Christian Jobin:** Malheureusement, aucun avocat ne nous accompagne.

**M. Réal Ménard:** Je ne suis pas sûr que ce soit si malheureux.

**M. Christian Jobin:** Pour avoir travaillé avec quelques avocats, je peux dire que ce sont des gens très sympathiques. Me Bélanger, qui travaille présentement au recours collectif relatif à la gare d'Outremont, ne nous a suggéré aucun texte. Toutefois, il nous recommande d'insister sur la santé et la qualité de vie des gens et sur la nécessité d'adopter des normes à cette fin.

Je sais que jeudi prochain, la Ville de Québec et la Ville de Lévis déposeront ici un mémoire. Ces gens sont accompagnés d'avocats qui ont un service de contentieux. Ils pourront certainement recommander des libellés. J'ai lu les mémoires de la Ville de Lévis et de la Ville de Québec. Ils rejoignent tout à fait les propos que j'avance. Il faut surtout mettre en vigueur des mesures correctrices. La politique nationale en matière de réduction du bruit ferroviaire serait une politique permanente, mais des correctifs pourraient y être apportés tous les ans.

**M. Réal Ménard:** Est-ce que j'ai le temps de poser une dernière question?

[Traduction]

**Le président:** Je suis désolé.

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins d'être venus nous rencontrer aujourd'hui et de nous avoir livré leurs témoignages.

Je tiens à rappeler à tous ceux qui sont autour de la table que notre gouvernement a tenu des consultations exhaustives sur la question à l'étude. M. Jean, le secrétaire parlementaire, est d'ailleurs venu dans ma circonscription l'été dernier; il s'est rendu dans beaucoup de municipalités pour voir quelles étaient les difficultés liées au transport et les problèmes liés aux chemins de fer. Il était aussi allé en Alberta et à Montréal, si je ne m'abuse.

Pour ma part, la région que je connais est celle du Lower Mainland. Il ne faut pas oublier que la circonscription de M. Julian, qui comprend New Westminster, de même que la collectivité que représente Mme Fisher, font toutes deux partie de la Stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique. Ceux d'entre vous qui ont suivi l'annonce de la Stratégie cette semaine savent que le trafic ne va qu'augmenter dans cette région. Le transport des biens et des services dans ce corridor devrait contribuer à la prospérité de la région et du Canada tout entier. Mais ceux qui veulent acheminer des biens par la porte d'entrée du Pacifique vont devoir se soumettre à des conditions beaucoup plus sévères.

Tout d'abord, je tiens à indiquer très clairement que même si nos chemins de fer contribuent de façon importante à l'économie canadienne, ils doivent aussi mériter une licence sociale. Il en est de même pour tous les secteurs de l'industrie, car il en va non pas seulement du transport, mais de bien d'autres aspects, notamment de l'environnement.

Ce que j'ai trouvé préoccupant dans le témoignage des participants, notamment dans celui de M. Allen et celui de Mme Fisher, c'est qu'ils ont parlé de l'échec des consultations avec les divers chemins de fer. Cela me ramène à toute cette idée de la licence sociale.

Je vous demanderais à tous les deux de bien vouloir nous en dire un peu plus sur les efforts que vous avez déployés pour essayer de traiter directement avec les chemins de fer afin de régler les problèmes de bruit. Qu'est-ce qui a conduit à l'échec de ces consultations?

• (1650)

**M. Brian Allen:** J'ai essayé, tout comme mon père et bien d'autres résidents, de communiquer avec le service des relations publiques, avec le gestionnaire des opérations de triage et même avec le président du CN. Ils n'ont même pas voulu me rencontrer pour discuter des problèmes. Je n'arrive pas à prendre rendez-vous avec eux.

S'il y avait une loi qui exigeait à tout le moins une tentative de médiation, je suis sûr que je pourrais leur parler. J'attends depuis dix ans; je peux bien attendre encore un an. Le problème, c'est qu'ils ne considèrent pas que c'est leur problème. Ils refusent de fixer quelques normes opérationnelles que ce soit afin de tenir compte des habitations qui avoisinent les cours de triage. Ils refusent de prendre quelque mesure que ce soit pour changer leurs modalités de fonctionnement afin que les manoeuvres aient lieu le jour plutôt que la nuit; de cette manière, elles dérangerait moins les gens des alentours parce qu'ils seraient alors au travail ou parce qu'ils accepteraient qu'il y ait du bruit le jour, étant donné qu'ils vivent dans une grande ville. Les chemins de fer refusent tout simplement d'en discuter.

C'est pourquoi nous sommes au bout de notre rouleau. C'est pourquoi j'ai mis tout cet effort pour préparer ces rapports et proposer des amendements au projet de loi. S'ils étaient prêts à nous rencontrer pour discuter avec nous en prenant conscience de leur responsabilité sociale, nous ne serions pas ici aujourd'hui.

L'aménagement du territoire qui entoure les gares de triage a changé avec le temps. La situation n'est pas différente de ce qui survient lorsqu'on construit une école élémentaire et qu'on ramène la limite de vitesse de 50 kilomètres à 25 kilomètres afin de protéger les enfants. L'aménagement du territoire a évolué; le territoire s'est urbanisé.

Les chemins de fer devraient réagir en conséquence, mais ils ne veulent même pas en discuter.

**M. Ed Fast:** Madame Fisher.

**Mme Joanne Fisher:** Mon expérience est fort semblable à celle de M. Allen. Notre collectivité a demandé à l'OTC d'intervenir en 2000. L'Office des transports du Canada a convenu avec nous que le problème était important. Malheureusement, la demande que nous avons présentée à l'OTC est arrivée lorsque l'Office était en fin de mandat. Une fois qu'on lui a retiré son mandat, le problème n'a fait que s'aggraver. Quand nous avons communiqué avec l'Office des transports à ce moment-là, on nous a conseillé de présenter une demande de médiation. On nous a toutefois indiqué très clairement que le CN était libre d'y participer ou non. Le CN a rejeté notre demande de médiation. Comme nous n'avions pas beaucoup d'autres instances à qui nous pouvions faire appel, nous nous sommes alors tournés vers le maire de Richmond, le maire Malcolm Brodie, qui est venu ici, en compagnie de Suzanne Bycraft, qui est directrice des services d'urgence à Richmond, ainsi que du responsable local de la santé, M. Art Hamade, qui est surintendant adjoint... Il a pris sa retraite l'an dernier mais il avait été très actif dans le dossier depuis 1992.

Tous ont fait des démarches auprès du CN. Le maire Malcolm Brodie a écrit une lettre très détaillée au CN pour lui demander un règlement du problème — je crois que sa lettre est restée sans réponse pendant plus de six mois — et on lui a répondu que rien n'avait changé. Voilà où nous en sommes à l'heure actuelle. Le maire a fait tout son possible pour nous aider. Le service de santé a fait tout son possible pour nous aider aussi. Les services d'urgence sont intervenus. Il n'y a pas d'autres instances à qui nous pouvons faire appel à ce moment-ci.

**M. Brian Allen:** J'aimerais ajouter une dernière chose, à savoir que si les chemins de fer étaient vraiment disposés à passer par la médiation pour essayer de régler les problèmes de bruit, ils n'auraient jamais contesté l'autorité de l'Office des transports du Canada. Si nous sommes là aujourd'hui, c'est parce que l'OTC n'a plus aucun pouvoir. Les chemins de fer ont contesté son autorité devant les

tribunaux, et la Cour suprême a dit qu'ils avaient raison, que le mandat de l'OTC ne l'autorise pas à intervenir pour régler le bruit.

• (1655)

**Le président:** Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à dire d'entrée de jeu, monsieur le président, que nous traitons ici d'un dossier qui est tout nouveau pour moi. Je n'ai jamais eu à me pencher sur la question du bruit des chemins de fer. Je dois toutefois vous dire que l'écart entre le projet de loi dont nous sommes saisis et les préoccupations et inquiétudes de ceux qui sont venus témoigner devant nous aujourd'hui est tellement grand qu'on pourrait y faire passer un train.

Je ne sais pas ce qu'a fait le gouvernement pour ce qui est de consulter les collectivités touchées, car les modifications qu'il est proposé d'apporter à la Loi canadienne sur les transports, par exemple, ne permettraient aucunement, à mon avis de régler les problèmes. Il me semble que les poursuites devant les tribunaux seront inévitables. Je ne vois pas comment la Loi canadienne sur les transports va assurer la publication de lignes directrices, en consultation avec les parties intéressées, pour expliquer les éléments qui seront pris en compte dans les décisions relatives au bruit. L'histoire de la common law est parsemée de critères de ce qui est raisonnable qui n'ont fait que multiplier les poursuites judiciaires.

J'ai eu l'occasion de lire d'excellents mémoires, soit dit en passant. Je félicite ceux qui nous ont remis des mémoires. Ce sont les meilleurs que j'ai reçus depuis que je siège à ce comité, car ils portent en fait sur les détails du projet de loi et nous présentent les modifications que vous souhaiteriez. Alors, j'offre mes félicitations à monsieur Jobin et au témoin qui se trouve à l'autre bout du fil, monsieur Allen. Merci.

Je m'adresse ici à tous les témoins. Vous avez soulevé des points extrêmement importants au sujet de l'engagement des gouvernements municipaux, des sanctions qui pourraient être prises et de la façon dont elles pourraient s'appliquer; des chances que le projet de loi se traduise par une baisse ou par une augmentation des poursuites judiciaires; et de la question de savoir si nous devrions, oui ou non, appliquer des baisses pour déterminer l'intensité des décibels.

Puis-je conclure, en ma qualité de simple député profane, qu'il nous faut repartir à zéro et réexaminer toute la question? L'écart entre ce qui se trouve dans le projet de loi et ce qui vous préoccupe vous, les citoyens sur le terrain, dans toutes les régions du pays, est tellement grand que je suis maintenant très troublé.

**M. Brian Allen:** Pourrions-nous vous demander d'établir une limite de temps pour réagir et rédiger un nouveau projet de loi?

**M. David McGuinty:** Je vais demander une fois de plus combien d'entre vous ont bien été consultés par Transports Canada lors de la rédaction du projet de loi, parce que son libellé ne reflète aucun de vos intérêts, ou très peu d'entre eux, sauf erreur de ma part dans la compréhension de l'anglais ou du français.

[Français]

**M. Christian Jobin:** Pour avoir travaillé aux projets de loi C-26 et C-44, vu comment, pour avoir gain de cause, le CN a contesté jusqu'en Cour suprême le jugement de l'Office des transports du Canada en 1999, et avoir participé à des médiations qui, au bout de 18 mois, n'ont donné lieu à aucun rapport, je peux vous dire qu'un rapport de force n'a pas encore été établi entre les citoyens et les compagnies ferroviaires. La volonté d'apporter des correctifs n'y est pas. C'est pourquoi nous voulons que des modifications soient apportées au présent projet de loi. Je ne dirais pas que c'est précisément pour protéger les citoyens contre ces compagnies, mais plutôt pour les mettre à l'abri de l'abus de pouvoir qu'elles exercent. Je pense qu'à l'heure actuelle, elles n'agissent pas en bons citoyens, et c'est malheureux.

On sait très bien que le CN a contribué au développement du Canada. Il a permis, avec le chemin de fer, de développer de grandes villes canadiennes. Nous sommes favorables au développement du secteur ferroviaire, mais nous voulons que la cohabitation entre ce secteur et les citoyens soit harmonieuse, comme c'est le cas dans certains pays d'Europe. C'est pourquoi nous demandons que des termes faisant allusion à la santé des gens soient inclus dans la loi avec à l'appui des normes quantitatives faisant état de pourcentages de décibels permmissibles le jour et la nuit.

Nous sommes d'accord avec M. Ménard pour dire que le mot « déraisonnable » est trop faible. Ça permettrait aux compagnies ferroviaires de prétendre, au nom de critères financiers ou de critères d'exploitation, qu'elles ne peuvent pas corriger la situation. Des normes existent en Europe. Pour ce qui est de la politique nationale en matière de réduction du bruit ferroviaire, nous souhaitons qu'elle soit permanente et qu'elle permette des correctifs au fur et à mesure.

Le CN s'est développé, de même que la nation canadienne, mais il n'y a pas eu de mariage entre ces deux développements. Les deux parties ne se sont pas entendues, et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. On est aux prises avec le fait que les compagnies ferroviaires génèrent du bruit, mais ignorent les règlements municipaux et provinciaux.

Un citoyen qui ferait, ne serait-ce qu'une seule nuit, le genre de bruit que fait le CN durant toute l'année, serait immédiatement emprisonné. Ce que nous voulons, c'est rétablir un rapport de force entre les deux parties. Le changement que nous demandons peut paraître radical, mais depuis longtemps, en l'occurrence depuis 1998, nous partageons cette situation avec les citoyens. C'est pourquoi nous faisons cette demande.

• (1700)

**M. David McGuinty:** Permettez-moi de reformuler la question. À partir de ce que j'entends aujourd'hui et ce que je lis dans le projet de loi, je pose la question suivante, qui est simple: quels changements exacts propose le gouvernement? Est-ce qu'il s'agit en fait du statu quo?

**M. Christian Jobin:** D'après ce qu'on peut voir, si le projet de loi C-11 est adopté, l'Office des transports du Canada récupérera le pouvoir d'ordonnance qu'il avait perdu en 1999 à cause de la contestation du CN devant la Cour fédérale. Voilà ce qu'il y a de neuf.

Il y a aussi le mot « déraisonnable », un terme qualitatif qui, sauf erreur de ma part, permettra à certains arbitres de déterminer s'il s'agit ou non d'un bruit déraisonnable.

**M. David McGuinty:** La question est vraiment de savoir comment l'OTC va exercer le pouvoir qu'on va lui confier.

**M. Christian Jobin:** Pouvoir qu'il n'a plus depuis 1999 à cause de la contestation du CN devant la Cour fédérale de l'Ontario. Le fait que l'OTC récupère ce pouvoir est important, mais nous voudrions, tant qu'à modifier la loi, que le projet de loi aille beaucoup plus loin pour ce qui est de protéger les citoyens. Comme je vous l'expliquais plus tôt, il y a un rapport de forces à rétablir.

**M. David McGuinty:** Merci beaucoup, monsieur Jobin.

[Traduction]

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

Et merci beaucoup à tous les témoins qui sont venus aujourd'hui ou qui participent par téléconférence.

Tout d'abord, je voudrais clarifier une chose. À ce que je comprends de l'article 95 de la loi, l'OTC est habilité à promulguer des ordonnances à l'encontre des compagnies ferroviaires, ordonnances mandatoires selon la loi. Il semblerait qu'il y ait des informations incorrectes en ce qui concerne l'autorité de l'OTC et j'aimerais avoir vos réactions sur ce point.

Je ne suis pas surpris d'entendre M. McGuinty dire qu'aucune consultation n'a été effectuée, parce que, manifestement, l'essentiel des consultations a eu lieu lors du dernier gouvernement, pour le projet de loi C-44. Heureusement, nous avons un ministre qui a envoyé certains d'entre nous sur le terrain pour voir ce qu'il en était des questions de chemin de fer et de transport de par le pays.

Je suis curieux aussi de savoir si l'un des cinq témoins d'aujourd'hui s'est entretenu avec la Fédération canadienne des municipalités, la FCM, au sujet des consultations sur les mesures volontaires entreprises avec l'Association des chemins de fer. J'aimerais savoir ce que les témoins ont à dire à ce sujet.

**Le président:** Oui, monsieur Jobin.

[Français]

**M. Christian Jobin:** Je sais pertinemment que l'Union des municipalités du Québec a déposé un mémoire sur le projet de loi C-26 et que celui-ci rejoint les propos qu'on tient aujourd'hui. Dans le cadre de ce mémoire, on demande qu'un pouvoir d'ordonnance soit redonné à l'OTC. Dans le projet de loi C-26, on parlait de faire « le moins de bruit possible ». Cette expression nous semblait beaucoup plus forte que le mot « déraisonnable ». On revient à la charge pour dire qu'il faudrait appliquer des normes quantitatives, en termes de décibels, pour protéger la qualité de vie des gens.

La Fédération canadienne des municipalités est intervenue elle aussi. Elle voudrait que le gouvernement canadien modifie la Loi sur les transports au Canada de façon à redonner à l'OTC un pouvoir d'ordonnance. En effet, les négociations tenues au pays dans le cadre d'un processus de médiation n'ont rien donné car le CN et le CP s'en sont retirés.

[Traduction]

**M. Brian Jean:** Il y a pour le projet de loi en question une constitutionnalité qui n'existait pas auparavant, du fait de contestations judiciaires. C'est pourquoi nous devons agir maintenant. Et nous en avons l'autorité, comme l'OTC.

Je veux juste m'assurer de ne pas passer à côté de quelque chose. Ce sera donc vraiment ma dernière question, monsieur le président.

M. Dalpé a parlé de normes environnementales. Je serais curieux de savoir si on constate d'autres répercussions de l'aiguillage et des rails, en sus du bruit, des vibrations et de la fumée. Les témoins ont-ils d'autres préoccupations en ce qui concerne l'environnement?



[Français]

**M. Robert Dalpé:** Les deux impacts environnementaux les plus évidents sont le bruit et la fumée. Il serait important que la fumée soit contrôlée et qu'on ait une estimation de l'impact qu'elle peut avoir sur les gens. Dans notre cas, la maison est située à une cinquantaine de mètres. On aimerait bien qu'une évaluation environnementale soit faite relativement à la fumée. On sait qu'en bordure d'une autoroute, les maisons et les voitures s'abîment plus rapidement. Le même phénomène s'applique quand on est situé près d'une gare de triage.

**M. Christian Jobin:** La Régie régionale de la santé et des services sociaux Chaudière-Appalaches a fait une étude sur la gare de Charny et les zones de bruit pendant la nuit. Le bruit est si intense que les gens sont incapables de dormir. Ils se réveillent en plein nuit. On a décelé des indicateurs de stress. On parle entre autres d'enfants dont les résultats scolaires ont diminué et de personnes âgées qui ont développé du stress, voire même des maladies plus graves reliées au stress. Certains de mes amis qui demeurent près de la gare de triage vont dormir dans leur sous-sol la nuit et se mettent des bouchons dans les oreilles.

Le projet de loi C-11 va donner un pouvoir d'ordonnance à l'Office des transports, mais est-ce que le mot « déraisonnable » va permettre de corriger toutes les situations que je viens de décrire? Le CN, le CP et toutes les compagnies ferroviaires vont utiliser leur exploitation comme prétexte. Si la loi est trop faible, les compagnies ferroviaires vont procéder comme elles l'ont fait en 1999 lorsqu'elles ont contesté devant la Cour fédérale de l'Ontario le jugement très sévère qu'avait rendu l'OTC à l'endroit du CN. C'est ma crainte.

• (1705)

[Traduction]

**M. Paul Gantous:** Comme l'a dit M. Jobin, ce qui nous préoccupe, c'est le libellé envisagé dans l'alinéa 95.1b), qui suggère de prendre en compte les « besoins en matière d'exploitation » des compagnies ferroviaires. C'est laisser la porte grande ouverte.

**M. Brian Jean:** M. Allen ou Mme Fisher.

**Mme Joanne Fisher:** J'ai un commentaire spécifique sur ce que nous avons constaté ici, à Lulu Island.

Nous avons constaté, en mars cette année, une augmentation du nombre total de locomotives garées ici par le CN. On a demandé à plusieurs reprises au CN de prolonger sa voie d'atelier, mais la société ne l'a jamais fait, autant que je sache, du moins. Il y a actuellement plus de locomotives dans la gare que de voies d'atelier. C'est un problème, dans la mesure où il n'y a pas assez de fosses d'entretien pour le grand nombre de locomotives. Or, il y a un petit fossé d'écoulement juste à côté de l'atelier qui se jette directement dans le bras nord de le fleuve Fraser. C'est, à mon sens, un grave problème environnemental qui n'a jamais été correctement traité.

Les fumées ont, quant à elles, un effet secondaire que j'illustrerai en utilisant simplement l'exemple de ma voisine, Lynda Parsons, dont la maison est juste à côté de la mienne. Elle m'a demandé de venir voir récemment quelque chose qu'elle avait remarqué: tout le toit de sa maison est couvert de taches noires qui sont, selon elle, un résidu des émissions de diesel. Les locomotives passent tant de temps à faire tourner leur moteur au ralenti tout près que sa maison est tachée.

Il y a donc effectivement des problèmes majeurs en matière d'environnement; j'estime que le projet de loi devrait en tenir compte.

**M. Brian Jean:** Monsieur Allen, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Brian Allen:** Je suis d'accord avec tout ce qui s'est dit. Le bruit, les vibrations et la pollution nous préoccupent. Mais je ne voudrais pas que le projet de loi soit retardé par des préoccupations environnementales dont peut traiter Environnement Canada. Toutefois, c'est au comité de décider comment aller de l'avant.

**M. Brian Jean:** Merci à tous les témoins.

Et merci à M. Blaney et au président pour avoir proposé, avec insistance, que les citoyens du Québec et d'autres régions du Canada soumettent ces témoignages.

Merci.

**Le président:** Merci à vous.

Vu qu'il nous reste quelques minutes, je vais laisser chaque parti poser une brève question. Je vous donnerai une minute et je vous couperez la parole si vous prenez trop de temps.

Monsieur Carrier... pardon, monsieur Scott.

**L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.):** Puisque vous m'avez choisi, allez-y. N'hésitez pas... Allez-y, monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Je partage l'opinion selon laquelle le projet de loi serait très imprécis concernant le problème de bruit. Nous sommes tous impatients de régler ce problème. Il reste que des amendements devraient être apportés au projet de loi. C'est possible de le faire à court terme. Comme vous l'avez mentionné plus tôt, on ne parle que de bruit déraisonnable. De plus, on s'en remet à l'office pour régler les problèmes, mais on dit seulement que l'office peut établir des lignes directrices. On est vraiment dans le flou. Je serais bien insatisfait si le projet de loi restait aussi vague.

Je partage l'opinion de M. Dalpé, à savoir que c'est à l'office d'établir des normes sur le bruit, étant donné qu'il a la compétence voulue pour le faire. Je crois que ça peut se faire dès maintenant et que ça peut aider le ministère des Transports, qui compte également des fonctionnaires compétents. Il faudrait inclure ces normes au projet de loi, afin qu'on sache ce qu'il en est quand on parle d'un projet de loi qui va régler le problème de bruit.

Je me demandais si vous étiez d'accord pour dire que compte tenu de l'expertise de l'office, les normes sur le bruit pourraient être déjà incluses dans le projet de loi.

[Traduction]

**Le président:** Soyez très bref, s'il vous plaît.

[Français]

**M. Robert Dalpé:** Je vais répéter encore une fois que des normes environnementales sont appliquées pratiquement partout, sauf dans le cadre du transport ferroviaire. Il faut donc simplement appliquer les mêmes normes qu'ailleurs. Nos ministères de la santé ont des normes relatives à toutes ces questions.

• (1710)

**M. Robert Carrier:** Est-ce que ça pourrait être inclus dans le projet de loi?

**M. Robert Dalpé:** Oui.

**M. Christian Jobin:** Je suis d'accord, mais que ce soit du ressort de l'Office des transports, du projet de loi lui-même ou des fonctionnaires du ministère m'importe peu. Toutefois, j'insiste pour qu'une politique nationale en matière de réduction du bruit soit mise en oeuvre et qu'elle soit extérieure au projet de loi, de façon à ce qu'on ne se retrouve pas dans une situation semblable dans 50 ans.

**M. Robert Carrier:** Mais on s'entend pour dire que ce ne serait pas l'office qui réglerait la question.

**M. Christian Jobin:** En effet.

[Traduction]

**Le président:** Nous allons à présent entendre M. Scott, si vous le voulez bien.

**L'hon. Andy Scott:** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous les témoins présents en personne ainsi qu'à ceux à l'autre bout de la ligne. Bonjour à vous, monsieur Jobin. C'est un plaisir de vous revoir.

Ma question s'adresse à tous les témoins qui se sentent qualifiés pour répondre. M. Jobin a parlé des règlements qui existent dans d'autres pays. Pourriez-vous signaler brièvement quelles différences il y a entre ces règlements et ce que nous envisageons?

Deuxièmement, pourriez-vous indiquer quelle a été la réaction à ces règlements? Parfois les règlements n'ont pas nécessairement les résultats attendus, même si les résultats peuvent être satisfaisants quand même. Est-ce que cela a été le cas, à votre connaissance?

Enfin, laissez-moi joindre ma voix aux personnes qui ont souligné l'excellente qualité des exposés et des mémoires que vous nous avez remis. En raison de leur qualité, sauf raison contraire majeure, j'estime qu'il nous incombe de recommander les amendements que vous suggérez et, au bout du compte, d'amener le gouvernement à les appliquer. Vu les suggestions réfléchies et entendues ici cet après-midi, il faudrait vraiment des contre-arguments convaincants pour me convaincre de ne pas les mettre en pratique.

**Le président:** Je vous demanderais d'être très bref.

[Français]

**M. Christian Jobin:** Une politique nationale en matière de réduction de bruit ferroviaire pourrait inclure les initiatives suivantes: dresser un inventaire des grands axes ferroviaires situés à proximité des zones résidentielles dans le cas de municipalités comptant plus de 250 000 habitants; élaborer, de concert avec les compagnies ferroviaires, Environnement Canada ainsi que les autorités provinciales et municipales, un inventaire des secteurs où les riverains sont soumis à des niveaux de bruit excessifs; établir, en se fondant sur un consensus établi par l'OMS et l'OCDE, des niveaux de bruit jugés acceptables et le seuil à ne pas dépasser; évaluer la faisabilité de l'établissement par voie réglementaire d'un plafond des émissions fondé sur les accords avec l'industrie ferroviaire; accorder la priorité aux actions ou perturbations qui entraînent les plus grands préjudices, soit pendant la nuit lorsque les seuils dépassent les limites fixées.

Toutes ces normes pourraient être incluses dans une politique nationale, mais cette politique serait vivante. Elle pourrait même faire en sorte de modifier une mesure législative qui serait la loi C-11 et donner lieu à des ajustements au fur et à mesure. C'est la façon dont on procède en Europe à l'heure actuelle. Il y a une politique nationale, et tous les ans, des modifications sont apportées au cadre législatif. De cette façon, les compagnies doivent changer leur façon de faire pour respecter ce cadre.

En Europe, est-ce que le secteur ferroviaire s'est affaibli? Au contraire, il s'est développé.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian, vous avez une minute.

**M. Peter Julian:** Merci beaucoup à tous les témoins.

J'ai été particulièrement frappé par votre commentaire, monsieur Allen, sur l'implantation d'écoles à des endroits où existent des routes. Dans ces cas-là, manifestement, nous ne nous creusons pas la tête pour savoir comment faire cesser toute circulation. Par contre, une fois l'école en fonction, nous établissons des limites de vitesse, nous éliminons le transport routier et nous veillons à ce qu'existent des restrictions de stationnement pendant les journées d'école. Bref, nous adoptons toute une gamme de règlements, très similaires à ceux que vous envisagez pour les chemins de fer.

Peut-être effectivement que les chemins de fer étaient présents avant l'implantation de Westminster Quay et d'autres quartiers résidentiels. N'empêche que nous devons veiller à assurer les meilleures conditions de vie possibles aux résidents de ces quartiers. C'est pourquoi j'ai pensé que votre comparaison, monsieur Allen, était particulièrement convaincante. Il nous faut veiller à ce que les gens de Westminster Quay et d'ailleurs au Canada soient bien pris en compte. Je vais donc simplement remercier tous les témoins.

Pour revenir à la question de la médiation, j'aimerais avoir un bref commentaire, si l'un des témoins a quelque chose à dire. Mais, manifestement, quand il s'agit de plusieurs sociétés de chemin de fer, la médiation, bien que ce soit l'approche privilégiée du gouvernement, est absolument impossible.

**M. Brian Allen:** Oui, je suis d'accord. Cela me semble très problématique, car il vous faudrait composer avec quatre parties, par exemple, pour le New Westminster Quay, chacune mobilisant du temps, de l'énergie et les efforts des personnes intéressées, du gouvernement et des avocats concernés. Je pense donc qu'il est nettement préférable de légiférer une solution et de donner à l'OTC les pouvoirs nécessaires pour régler ce genre de problèmes à l'avenir.

•(1715)

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

Monsieur Blaney, vous avez une minute.

[Français]

**M. Steven Blaney:** Merci, monsieur le président.

Aujourd'hui, on a entendu des témoins venant de partout au pays nous faire part de leurs préoccupations. Je pense que c'est le rôle de notre comité de bonifier le projet de loi à l'étude. C'est précisément ce qu'ont l'intention de faire les parlementaires ici présents.

Je retiens la recommandation de M. Allen. N'oubliez pas que le problème est urgent. En effet, dans toutes nos circonscriptions, des gens vont au lit le soir, mais ne dorment pas bien à cause des bruits causés par les activités ferroviaires. Je suis d'accord avec l'idée d'adopter une politique nationale, mais à court terme, on a l'occasion d'améliorer la qualité de vie des gens dans nos comtés, nos villes et municipalités. Je pense que nous sommes appelés à agir.

Sur ce, je veux remercier le secrétaire parlementaire, M. Brian Jean. Je suis heureux d'avoir eu l'occasion d'entendre des gens de chez nous. Je salue également M. Dorion, de Charny, qui est venu nous rencontrer.

[Traduction]

**Le président:** Vous avez pris exactement une minute. Merci, monsieur Blaney.

Je voudrais remercier nos invités. Nous vous appelons des témoins, mais je préfère vous considérer comme étant des invités qui conseillent le gouvernement. Nous l'apprécions. Et un grand merci à nos invités qui sont venus de loin.

Si vous me le permettez, mesdames et messieurs les membres du comité, nous avons un autre petit point à régler. Nous avons fait circuler notre budget prévu pour le projet de loi C-11, et j'ai tout simplement besoin de savoir que vous l'avez regardé, qu'il vous convient et que je peux le soumettre. Est-ce que tout le monde est d'accord avec le budget?

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** À titre d'information, vous parlez d'un budget de 16 000 \$ pour les témoins de Victoria. Est-ce que ce montant comprend les chambres d'hôtel, les repas, et ainsi de suite?

**Le président:** Comme nous l'avons fait aujourd'hui, nous essayons d'abord organiser des téléconférences. Donc, le montant devrait être réduit. Ce sera déjà le cas, parce que les dépenses d'aujourd'hui sont couvertes par la téléconférence.

**M. Brian Jean:** C'est rafraîchissant de voir le gouvernement conservateur au travail, monsieur le président.

**Le président:** Absolument.

D'accord, si tout le monde est d'accord, je soumettrai ce budget au comité.

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Une petite précision, monsieur le président. Ces dépenses sont pour la liste des témoins que nous avons examinée et approuvée avant le congé pour l'Action de grâces. Donc tous ces témoins comparaitraient soit par téléconférence, par vidéoconférence, ou en se présentant devant notre comité?

**Le président:** Absolument. Et nous avons prévu des montants maximaux, en nous disant que si nous pouvons faire des téléconférences, nous pourrions économiser encore plus pour le comité. Nous ne dépasserons pas ce budget; nous devrions être en mesure de dépenser moins.

Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** Dois-je comprendre que deux des cinq témoins de la région de Vancouver-Victoria sont déjà couverts par cette téléconférence?

**Le président:** Oui.

**M. Don Bell:** Donc nous venons d'économiser 6 400 \$, moins le coût de la téléconférence?

**Le président:** Absolument.

**M. Don Bell:** C'est agréable de voir ce genre d'initiative libérale.

**Le président:** Vous faites signe de la tête que le budget vous convient, alors je vais m'assurer de le soumettre.

Je veux tout simplement avertir le comité qu'une motion a été présentée et que nous la débattons jeudi. Je demanderai à M. Julian s'il veut bien en parler brièvement ou...

**M. Peter Julian:** Avant de le faire, monsieur le président, j'aimerais revenir à la question du budget. Nous avons entendu deux témoins, Mme Fisher et M. Allen, qui ont gentiment accepté de participer par conférence téléphonique — ce n'est pas la meilleure façon de convoquer les témoins de la Colombie-Britannique. Traditionnellement, la Colombie-Britannique est désavantagée parce qu'elle est loin d'Ottawa. Je voudrais souligner pour les autres témoins qu'il faut leur donner les meilleures possibilités d'être témoins. Il ne faut pas les décourager de venir à Ottawa, si c'est ce qu'ils préfèrent.

**Le président:** Merci beaucoup.

Encore une fois, à titre d'information, nous aurons une motion jeudi. Voulez-vous en parler brièvement, monsieur Julian?

**M. Peter Julian:** Je vais en parler brièvement. La motion porte sur une question que le comité des transports a déjà examinée, la question de l'Administration portuaire de Toronto. Un rapport vient d'être terminé, donc la motion demanderait à ce comité d'examiner le rapport et de recevoir des copies du rapport. Je soumetts la motion de concert avec un membre associé de ce comité, Mme Chow, députée de Trinity—Spadina. Nous l'avons envoyée au greffier. Je pense qu'elle sera envoyée à vos bureaux cet après-midi, conformément à l'avis de 48 heures. Je vous demanderait de consacrer du temps à la motion jeudi.

**Le président:** Vous la recevrez. Je suis certain qu'elle vous sera envoyée par courriel à la fin de la séance, et nous allons prévoir du temps à la fin de la séance jeudi pour en discuter.

Cela étant dit, y a-t-il d'autres questions?

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.**