



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 019 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 19 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 jeudi 19 octobre 2006

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bienvenue.

J'ouvre maintenant la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. C'est notre 19^e séance et nous étudions 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.

Nous recevons aujourd'hui M. François Picard, qui représente la Ville de Québec, et M. Jean-Pierre Bazinet, qui représente celle de Lévis, et par téléconférence, M. Jim Lowrie, qui représente la Ville de New Westminster, M. Peter Fassbender, qui représente celle de Langley, et M. Kurt Alberts, qui représente le canton de Langley.

M. Colin Wright (gérant général, Ingénierie, Canton de Langley): Excusez-moi de vous interrompre, mais je m'appelle Colin Wright, et c'est moi qui représente le canton de Langley.

Le président: Vous avez raison, excusez-moi. J'ai ici sous les yeux la version à jour de l'avis de convocation. Je vous remercie.

Entre autres demandes qui m'ont été adressées, et je demande l'indulgence du comité à ce sujet, il y a celle d'entendre M. Warawa, qui vient de l'Ouest... Je voudrais commencer notre téléconférence. M. Warawa ne posera pas de questions, mais il a pris la peine de venir et il a demandé de pouvoir entendre les exposés. Le comité y consent-il? Cette demande est-elle recevable?

Des voix: D'accord.

Le président: Fort bien.

Nous allons donc entendre pour commencer M. Fassbender, pour la Ville de Langley.

M. Peter Fassbender (maire, Ville de Langley): Merci beaucoup. C'est un véritable plaisir que de pouvoir m'adresser ainsi au comité.

Je suis le maire de la Ville de Langley et je représente donc le point de vue de cette collectivité dans le dossier ferroviaire. À mon avis, la chose la plus importante dont le comité doit être conscient est le fait que nous reconnaissons pleinement les difficultés que pose, partout au Canada, la croissance du réseau ferroviaire.

Cela dit, toutefois, les effets de cette croissance ne sont pas les mêmes pour toutes les collectivités. La Ville de Langley et le canton de Langley sont voisins, et nous sommes très au fait de tous les impacts que le chemin de fer a sur nos collectivités. Nous estimons avoir une opinion bien tranchée à ce sujet, et nous estimons également que notre situation est probablement sans pareil au Canada.

Chez nous, dans la ville de Langley, dont la superficie est de 10 kilomètres carrés — quatre milles carrés — il y a cinq passages à niveau qui ont un impact sur la population. Ces passages à niveau

sont tous gardés. Grâce à Transports Canada, nous avons réussi à faire en sorte que les trains ne sifflent plus à quatre de ces cinq passages à niveau. Le cas du cinquième passage à niveau est à l'étude actuellement. L'impact du sifflet des locomotives a dans une certaine mesure pu être ainsi mitigé. Par contre, il reste juste à l'extérieur des limites de la ville, dans la ville de Surrey et dans le canton de Langley, d'autres passages à niveau et, comme nous sommes très proches, lorsqu'un train siffle à l'un de ces endroits, il est évident que nos citoyens l'entendent.

L'autre gros problème qui nous interpelle — et je sais que le mandat du comité est relativement vaste et qu'il discute d'un certain nombre de questions — est la sécurité. À Langley, lorsqu'un convoi s'arrête à un endroit malcommode sur le territoire de la ville, c'est toute la circulation urbaine qui est bloquée dans l'axe nord-sud. Aucun véhicule d'urgence ne peut emprunter les routes normales, et c'est là un sujet d'inquiétude depuis plusieurs années déjà. Cela a également un impact non négligeable sur le canton étant donné la longueur des convois — les trains qui transportent du charbon et ceux qui transportent des conteneurs — qui traversent notre collectivité en provenance de Roberts Bank.

Le second élément d'importance cruciale est le problème d'engorgement que nous connaissons actuellement et qui est très grave. Tous nos passages à niveau sont surutilisés par rapport aux mandats normaux définis par Transports Canada. La majorité d'entre eux — trois des plus importants — ont une fréquence d'utilisation qui est plus du double de ce que prévoient les conditions actuelles. Dans le canton comme en ville, tous nos passages à niveaux ont une fréquence d'utilisation supérieure aux conditions minimum recommandées. Le passage des convois ferroviaires dans la collectivité provoque donc d'importants problèmes d'embouteillage. Pour vous donner un exemple, si un convoi ferroviaire de quatre kilomètres de long traverse la localité, l'impact qu'il a à chacun des passages à niveau peut se faire sentir jusqu'à 20 à 25 minutes après le passage du convoi. Tout cela produit donc un engorgement important du réseau routier.

À l'heure actuelle, la Ville de Langley est en train de construire un passage supérieur dans l'axe nord-sud. Nous n'avons reçu pour ce projet qu'un financement modique de la part du gouvernement fédéral mais, fort heureusement, le gouvernement provincial, TransLink et la ville ont offert les ressources financières nécessaires. Nous sommes donc en train de construire un premier pont, et nous sommes entièrement favorables à l'idée d'en aménager un second dans le canton de Langley. Cela permettra d'éliminer le seul passage à niveau que nous partageons et cela facilitera également la circulation dans l'axe est-ouest, nous permettant ainsi d'atténuer certains des effets négatifs et d'apporter une solution aux problèmes de sécurité qui nous interpellent.

Voilà en fait l'essentiel de ce que je voulais faire dire au comité. Je répondrai bien sûr avec plaisir à toutes les questions que vous pourriez avoir.

• (1540)

Le président: Merci, monsieur Fassbender.

Je vais maintenant céder le micro à M. Wright.

Allez-y, je vous en prie.

M. Colin Wright: Bonjour. Je m'appelle Colin Wright et je représente le canton de Langley.

Notre principale préoccupation concerne le corridor ferroviaire qui dessert le port de Roberts Bank et il s'agit essentiellement de sécurité. Cela fait au moins 15 ans que la sécurité pose problème puisque l'utilisation du corridor ferroviaire a sans cesse augmenté. Nous en sommes actuellement au point où le port lui-même voudrait s'agrandir, et nous comprenons fort bien l'importance que cela a pour le Canada; il est important en effet que la porte d'entrée du Pacifique fonctionne bien, en matière de systèmes de transports nationaux et provinciaux.

Il y a une centaine d'années, nos ancêtres ont investi résolument dans le chemin de fer, et cela nous a fort bien servi. Maintenant, il nous faut des solutions qui vont pouvoir durer à long terme, mais il y a par ailleurs des besoins immédiats qui appellent une intervention tout aussi immédiate. Cela fait longtemps en effet que des solutions se font attendre à ce titre.

Comme vous l'a déjà dit le maire Fassbender, la ville et le canton sont embouteillés pratiquement en permanence et aux heures de pointe, de même que pendant la journée, c'est l'embouteillage complet. Un convoi ferroviaire traverse la ville et bloque donc le passage à niveau pendant moins de cinq minutes, mais l'embouteillage que cela provoque ne se dissipe qu'au bout de 20 ou 25 minutes. Pendant ce temps-là, les services d'urgence sont incapables d'intervenir.

Le passage à niveau qu'on est en train d'aménager actuellement remédiera en partie au problème, mais il est absolument essentiel maintenant aussi d'apporter une solution au problème de l'encombrement dans l'axe est-ouest.

Le canton tient absolument à être partie prenante dans la solution. Pour l'essentiel, nous sommes prêts à dégager les financements nécessaires pour participer à l'aménagement immédiat de ce passage à niveau. Il serait bon que nous puissions faire bouger les choses le plus rapidement possible. Une étude est actuellement en cours, et nous escomptons en avoir le rapport d'ici la fin de l'année. D'après ce que nous savons, ce rapport devrait conclure que les aménagements ferroviaires le long du corridor sont prioritaires à Langley.

Nous avons également un centre d'activités économiques dans la ville ainsi que dans le canton. À l'heure actuelle, c'est le centre commercial le plus important de toute la province après celui du centre-ville de Vancouver. C'est donc un secteur commercial et un pôle d'emploi forts importants et les impacts du chemin de fer nuisent énormément à la croissance et à l'activité du centre commercial de Willowbrook.

Si nous en sommes arrivés là, c'est qu'en 1907, on avait accepté le passage de convois d'au plus six wagons. Or, il y a actuellement des convois qui font quatre kilomètres de long et les compagnies de chemin de fer tentent peut-être d'en faire passer qui auraient cinq kilomètres de long. L'aménagement du troisième poste de mouillage de Deltaport fera augmenter l'activité de 32 p. 100. On projette par ailleurs de doubler cette capacité après l'aménagement du troisième poste de mouillage.

Certes, il s'agit là d'une réussite, en ce sens que nous pouvons commercer avec la Chine et l'Extrême-Orient. Par contre, il faut impérativement mettre en place l'infrastructure nécessaire afin que

les systèmes puissent fonctionner en toute sécurité. Je pense qu'étant donné l'attention que les gouvernements fédéral et provincial accordent déjà à ce dossier, certaines solutions sont sur l'écran radar, mais nous devons néanmoins insister sur l'importance qu'il y a de procéder immédiatement à l'aménagement du passage à niveau différent à l'intersection de la 64^e avenue et de Mufford Crescent de manière à apporter une solution au problème de sécurité qui existe depuis longtemps déjà à cette intersection.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup.

Je vais maintenant demander à monsieur Lowrie de nous présenter son exposé.

M. Jim Lowrie (directeur, Services d'ingénierie, Ville de New Westminster): Merci, monsieur le président, et merci également aux membres du comité.

Je m'appelle Jim Lowrie et je suis le directeur des services d'ingénierie de la ville de New Westminster. Je présente cet exposé aujourd'hui au nom du maire Wayne Wright, et c'est avec beaucoup de plaisir que nous comparaissons ainsi devant vous.

En passant, le maire Wright invite tous les membres du comité à venir à New Westminster pour y voir de leurs propres yeux quels sont les impacts des activités ferroviaires dans sa ville.

Pour mettre les choses en contexte, la ville de New Westminster a été officiellement constituée en 1860, devenant ainsi la première ville de la Colombie-Britannique. Elle est située sur la rive nord du Fraser et elle est depuis très longtemps associée de près au fleuve et au chemin de fer, surtout depuis la deuxième moitié du 19^e siècle et le début du 20^e siècle. Aujourd'hui, la ville de New Westminster est une agglomération très prospère dont la population compte environ 60 000 âmes. Elle n'occupe que 15 kilomètres carrés, ce qui en fait l'une des localités de la grande région métropolitaine de Vancouver dont la densité de population est la plus grande.

La ville accueille trois grandes compagnies de chemin de fer dont chacune a une gare de triage située à proximité immédiate des quartiers résidentiels. Environ 40 000 habitants — plus des deux tiers de notre population — vivent à moins d'un kilomètre d'une voie ferrée ou d'une gare de triage.

Rétrospectivement parlant, on peut dire que la coopération des compagnies de chemin de fer en cas de plaintes des citoyens voisins a été irrégulière. Certaines plaintes font l'objet d'une réponse, mais dans la plupart des cas, il n'en va pas de même — les plaintes concernant l'accrochage des wagons, les moteurs des locomotives qui tournent au ralenti, les roues qui grincent et l'utilisation excessive des sifflets de locomotive. Les fonctionnaires municipaux savent d'expérience que les compagnies de chemin de fer n'ont guère fait preuve d'un esprit de coopération lorsqu'il s'agissait pour elles de changer leur façon d'agir pour ne pas produire de bruit déraisonnable et qu'elles devaient tenir compte d'autres éléments comme leurs propres besoins en matière d'exploitation.

Monsieur le président, nous suggérons, au sujet du projet de loi C-11, et en particulier de l'article 29, de modifier l'article 95 de la Loi sur les transports au Canada. Cet article porte sur l'exploitation des chemins de fer et précise que les compagnies de chemins de fer ne doivent pas faire de bruit déraisonnable tout en tenant compte de divers éléments, notamment de leurs besoins opérationnels.

Ce que nous soutenons, c'est que, en l'occurrence, le juste milieu se trouve entre le fait de produire des bruits déraisonnables comme le perçoivent les résidents et les besoins opérationnels des compagnies de chemin de fer. À New Westminster, l'expérience nous a appris que les compagnies de chemin de fer hésitent toujours à modifier leurs activités de façon tant soit peu importante afin de réduire ou d'éliminer les bruits excessifs, surtout pendant les petites heures de la nuit. Selon nous, l'utilisation de termes comme « déraisonnable » donne à la loi un caractère très subjectif.

En ce qui concerne le projet d'article 95.2, ce qui nous préoccupe ici, c'est l'expression selon laquelle l'office « peut établir... des lignes directrices ». Pour nous, il faut absolument que l'office émette des lignes directrices. Le terme « peut » devrait être remplacé par « doit », c'est du moins ce que nous estimons. Ces lignes directrices devraient peut-être revêtir la forme d'un véritable règlement. Nous ne proposons pas que ces lignes directrices aient force de loi, et selon nous, toute ligne directrice, tout règlement doit être facile à mettre à exécution. Étant donné les différences qui existent selon les endroits, entre les différentes municipalités au Canada, l'organisme d'exécution le plus logique pour ce genre de choses serait un palier de gouvernement local. Nous suggérons ici que les paramètres relatifs au bruit devraient faire l'objet d'une loi nationale, par exemple sur le modèle des lignes directrices de la SCHL ou d'un autre organisme du même genre.

S'agissant maintenant du projet d'article 95.3, nous nous demandons quels sont les pouvoirs qu'a vraiment l'office lorsqu'il s'agit d'imposer à une compagnie de chemin de fer certains changements d'ordre opérationnel et quelles sont les méthodes d'exécution qui seraient utilisées pour obliger les compagnies à se conformer, au lorsque l'on juge qu'elles ne respectent pas les lignes directrices et les règlements ainsi adoptés.

En résumé donc, monsieur le président, nous pensons que l'intention qui sous-tend le projet de loi est louable et appelle des félicitations. Nous vous avons offert ces suggestions dans le but de renforcer et d'améliorer le projet de loi et également de le rendre plus clair.

Je vous remercie de m'avoir permis de m'exprimer.

• (1545)

Le président: Merci, monsieur Lowrie.

Nous allons maintenant écouter M. Picard qui représente la ville de Québec.

À cause de mon grand âge et de ma mauvaise vue, je ne parviens pas à lire le nom de votre invité, de sorte que vous pourriez peut-être nous le présenter puis passer à votre exposé.

Je vous remercie.

[Français]

M. François Picard (deuxième vice-président du Comité exécutif, Ville de Québec): Je suis accompagné de M. André Demers, conseiller municipal de l'arrondissement Sainte-Foy, où il y a une gare de triage. M. Demers est également président de la Commission aménagement du territoire et transports.

Je suis accompagné également de M. Marc des Rivières, qui est un professionnel directeur et expert en matière de transport à la Ville de Québec.

La Ville de Québec remercie d'abord les membres du Comité permanent des transports de la Chambre des communes de lui fournir l'occasion de présenter ses commentaires sur le projet de loi C-11.

• (1550)

[Traduction]

Merci de nous entendre. Bien évidemment, je présenterai mon exposé en français.

[Français]

Je vais commencer par parler du bruit généré par les activités ferroviaires, en traitant du cadre légal de même que d'une approche globale que la Ville de Québec propose. Si le temps nous le permet, malgré le fait que vous ayez déjà notre mémoire en main, nous traiterons aussi d'autres sources de nuisances ou d'impacts qui pourraient être bonifiés dans le projet de loi.

Dans un premier temps, je parlerai du cadre légal quant au bruit généré par les activités ferroviaires. La Ville de Québec recommande à court terme d'apporter des modifications législatives au projet de loi C-11 de la manière suivante.

Premièrement, on recommande de réintroduire la formulation proposée dans l'ancien projet de loi C-26 afin que les compagnies de chemin de fer soient tenues de faire le moins de bruit possible, en remplacement de la formulation du projet de loi C-11 qui stipule une « obligation de ne pas faire de bruit déraisonnable ».

Donc, au même titre que le maire d'une ville de la Colombie-Britannique que vous avez entendu précédemment, nous sommes d'avis que l'expression « bruit déraisonnable » est trop vague et porte plutôt à la confrontation avec les compagnies ferroviaires. Nous proposons donc de modifier cette structure linguistique qui, bien qu'elle ne comporte que deux mots, a une grande portée pour la Ville de Québec.

Deuxièmement, nous recommandons d'ajouter ce qui suit au nouvel article 95.1 du projet de loi C-11: « que les niveaux de bruit occasionnés par les activités des compagnies de chemin de fer ne doivent pas nuire à la santé publique, ni entraîner des effets négatifs comme la perturbation du sommeil pour les personnes vivant dans les zones résidentielles adjacentes aux gares de triage ou le long des lignes de chemin de fer. »

Troisièmement, nous recommandons d'assujettir les compagnies de chemin de fer relevant de la compétence fédérale aux lois et dispositions réglementaires provinciales et municipales en matière de nuisance publique et de bruit nocturne, dans le but de préserver la qualité de vie des populations vivant à proximité des installations ferroviaires.

Une autre approche serait de réduire le bruit ferroviaire à la source. Malgré le fait qu'on pourrait réintroduire l'exigence de faire le moins de bruit possible, on pourrait demander aux compagnies ferroviaires de réduire leurs sources de bruit en travaillant à la recherche et au développement de nouvelles technologies qui leur permettraient de réduire le bruit directement causé par les wagons.

Telles sont nos recommandations en ce qui a trait au cadre légal.

En ce qui trait à une approche plus globale, nous proposons, dans un horizon beaucoup plus lointain, d'adopter une politique nationale de réduction du bruit ferroviaire qui fixera les orientations, les objectifs poursuivis et les stratégies d'intervention les plus appropriées. L'élaboration de cette politique pourrait être confiée à Environnement Canada, conjointement avec Santé Canada, puisqu'elle s'inscrit dans une démarche de santé publique et de réduction de la pollution sonore.

On pourrait élaborer une cartographie des secteurs où les riverains sont soumis à des niveaux de bruit excessifs, en vue de l'élimination progressive des points noirs. On pourrait accorder également la priorité à l'examen des sites causant de grands préjudices durant la nuit, lorsque les seuils dépassent les limites fixées.

On pourrait aussi accorder la priorité aux mesures de réduction du bruit à la source — tel que je vous le mentionnais tout à l'heure —, en tenant compte des trois types de bruit: le bruit de roulement, le bruit des équipements de traction et des auxiliaires et, enfin, le bruit attribuable aux manoeuvres.

De plus, on devrait prendre diverses mesures spécifiques, dont certaines sont présentées dans la section 1.6.1, pour réduire le bruit ferroviaire de manière progressive à l'occasion des remises à niveau, et au moyen d'une meilleure maintenance des matériels roulants et des voies ferrées, sous réserve, évidemment, des fonds disponibles.

• (1555)

En Europe, plusieurs pays ont adopté une réglementation associée au nombre de décibels. Cela débute à 55 décibels, ce qui correspond à une gêne normale causée par le bruit, jusqu'à 65 décibels, ce qui correspond, selon l'OCDE, à une perturbation du comportement symptomatique de maladies graves associées à un bruit. Alors, si vous désirez aller plus loin que la notion du « moins de bruit possible », vous pourriez adopter une notion vraiment ciblée, en espérant que le bruit provenant des gares de triage ou des trains n'excède pas 55 à 65 décibels, selon qu'on soit le jour, où le bruit pourrait être près de 65 décibels, ou la nuit, alors que le bruit ne devrait pas dépasser 55 décibels.

Donc, plusieurs pays européens ont opté pour une réglementation de ce genre, qui va plus loin que ce que vous nous avez proposé, mais qui pourrait être intéressante à plus long terme, surtout si on opte pour une approche globale et une politique nationale de réduction du bruit ferroviaire.

D'autres mesures dans notre mémoire traitent des nuisances. Il faudrait assujettir les compagnies de chemin de fer aux lois et règlements des administrations locales relativement à la protection de l'environnement et à la préservation des conditions d'hygiène et de salubrité du milieu, surtout en ce qui concerne les odeurs et l'insalubrité.

En ce qui a trait aux matières dangereuses, il faudra prescrire aux compagnies de chemin de fer l'obligation de mettre en place un plan de communication en vue d'informer la population concernée des mesures prévues pour le transport des marchandises dangereuses.

Quant à ce qui a trait aux passages à niveau publics, surtout pour ce qui touche les obstructions, il faudrait prescrire des mesures concrètes pour une application rigoureuse du paragraphe 103c) du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, afin qu'aucun matériel roulant à l'arrêt ni aucune manoeuvre ferroviaire aux passages à niveau publics n'entraîne un blocage de la circulation routière ou piétonne au-delà des cinq minutes prévues par ce règlement.

Évidemment, à la Ville de Québec, nous sommes confrontés à une dernière nuisance relative, cette fois, au sifflement des trains. Il faudrait revoir l'article 11 du Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique qui porte sur la répartition des frais de construction et d'entretien des nouveaux passages à niveau, afin que les bénéfices associés aux installations ferroviaires en milieu urbanisé soient répartis équitablement entre la société ferroviaire et l'administration locale.

On sait que présentement, 100 p. 100 des frais associés aux modifications apportées à un passage à niveau sont assumés par la municipalité. Nous sommes d'avis qu'au moins 50 p. 100 des frais associés aux modifications apportées à un passage à niveau devraient être à la charge des compagnies de chemin de fer.

J'ai pris les sept minutes qui m'étaient imparties. Nous serons disponibles un peu plus tard pour répondre à vos questions. Je vous remercie encore une fois d'avoir pris le temps de nous écouter.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Picard.

Monsieur Bazinet, je vous demanderais également de bien vouloir nous présenter votre invité. Allez-y, je vous prie.

[Français]

M. Jean-Pierre Bazinet (président, Arrondissement Chutes-la-Chaudière Est, Ville de Lévis): Ma connaissance de l'anglais étant limitée, je vais m'adresser à vous en français.

Monsieur le président du Comité permanent des transports, d'abord nous remercions les membres du comité de nous permettre de témoigner de notre expérience vécue relativement à la problématique du bruit engendré par les activités de la cour de triage Joffre dans le quartier de Charny. Nos commentaires porteront sur un aspect de l'exploitation des chemins de fer qui témoigne des difficultés qu'engendre cette exploitation pour la vie quotidienne en milieu urbain.

Vous avez reçu notre mémoire. Je vous lis un sommaire qui sera mis à votre disposition, si vous le désirez.

Mon nom est Jean-Pierre Bazinet et je suis conseiller municipal à la Ville de Lévis. Je suis également le président de l'arrondissement Chutes-la-Chaudière Est, qui regroupe les quartiers de Charny, Breakeyville, Saint-Jean-Chrysostome et Saint-Romuald.

Aujourd'hui, je suis accompagné de M. Alain Lemaire, qui est conseiller municipal à Charny et ex-maire de la Ville de Charny, maintenant fusionnée. Je suis accompagné également de M. Alain Blanchette, qui est directeur du cabinet de la mairesse de la Ville de Lévis, Mme Danielle Roy-Marinelli. Enfin, M. Michel Hallé, qui est avocat et conseiller juridique à la Direction des affaires juridiques de la Ville de Lévis, m'accompagne aussi.

Tout d'abord, l'actuelle Ville de Lévis est issue de la fusion de 10 ex-municipalités qui sont devenues, le 1^{er} janvier 2002, des quartiers de celle-ci. Cette ville compte quelque 127 000 personnes, ce qui la place au huitième rang des plus grosses villes de la province de Québec.

L'histoire ferroviaire est au coeur du patrimoine lévisien. Elle a été un vecteur de développement économique à travers les époques, et sa riche tradition s'est étalée au fil du temps. Nous souscrivons donc au maintien des opérations ferroviaires sur notre territoire, mais dans un contexte davantage harmonieux.

Notre mémoire traite des aspects suivants: le bruit à la cour de triage Joffre et ses effets sur la santé publique; le projet de loi C-11 et ses amendements et, finalement, des suggestions d'ajouts au projet de loi.

Dans le cadre de ses activités, le Canadien National exploite une cour de triage dans les limites des quartiers de Charny et de Saint-Jean-Chrysostome. En raison des niveaux élevés de bruit qu'elles engendrent les opérations de triage du Canadien National sont à l'origine de nombreuses plaintes de la part de résidents et résidentes des trois anciens quartiers existant avant la fusion de 2000, de même que de ceux que j'ai nommés tout à l'heure.

Ces personnes estiment que la pollution sonore causée par les opérations du Canadien National, principalement le soir et la nuit, met en cause la santé et constitue un obstacle à la jouissance paisible de leur propriété. C'est en 1998 — cette date est importante — que la situation est apparue. Auparavant, la cohabitation des activités de la cour de triage et des résidants était harmonieuse. Cette nouvelle situation coïncide avec la privatisation de la compagnie, qui a alors modifié ses opérations non seulement au Québec, mais dans l'ensemble du Canada.

À cet égard, les problèmes subis par la population de Charny sont similaires à ceux vécus dans plusieurs autres villes du Canada. Les témoignages précédents sont éloquentes.

Devant cette inaction du Canadien National, les citoyennes et citoyens incommodés ont signé en grand nombre une pétition qui a été déposée au conseil de l'ex-ville de Charny en l'an 2000. La municipalité a également reçu des lettres de résidants confirmant le caractère abusif et intolérable de la situation.

L'ex-ville de Charny a décidé d'appuyer le Comité de citoyennes et citoyens contre le bruit de la cour de triage Joffre à Charny. Ainsi, elle a mandaté une firme d'ingénieurs, la firme Dessau-Soprin, afin qu'une étude de bruit soit effectuée pour évaluer les effets des activités du Canadien National. Cette étude, déposée en février 2000 et dont j'ai copie, établit que les principales pointes de bruit sont le résultat d'activités comme le tamponnement des wagons, l'accélération et le ralentissement des moteurs de locomotives en marche, l'accrochage des wagons, le freinage, le sifflement, la circulation des trains et l'activité de véhicules tels un chargeur à benne ou un camion-remorque et l'utilisation d'avertisseurs de reculons.

En 2001, la Régie régionale de la santé et des services sociaux Chaudière-Appalaches, Direction de la santé publique, complétait une analyse du dossier et produisait un rapport intitulé « Appréciation du risque à la santé publique relativement au bruit communautaire produit par les activités se déroulant à la cour de triage Joffre du Canadien National à Charny ».

L'auteur de l'étude conclut, et je le cite:

En se basant sur les mesures de bruit disponibles, la revue de littérature et le contexte particulier, nous estimons que le bruit communautaire auquel est exposée une bonne partie des personnes vivant dans la zone résidentielle voisine de la gare de triage Joffre du CN porte atteinte à leur qualité de vie et potentiellement à leur santé. De tels niveaux de bruit constituent donc, à notre avis une nuisance au repos, au confort et au bien-être de la population voisine de la cour de triage Joffre à Charny.

D'un point de vue de santé publique, ces niveaux de bruit sont susceptibles d'entraîner des effets négatifs sur la santé comme la perturbation du sommeil qui à son tour, peut entraîner une série d'autres effets différés y étant associés.

Ces niveaux de bruit nous apparaissent incompatibles avec un zonage résidentiel à moins de mesures particulières d'atténuation de bruit.

● (1600)

Parallèlement à ces démarches, les résidants d'Oakville, en Ontario, portaient plainte à l'Office des transports du Canada, en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Dans sa décision, l'Office déterminait que le Canadien National n'a pas limité les effets négatifs au minimum possible, dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs. En conséquence, l'office ordonnait au Canadien National de prendre certaines mesures, dont la présentation d'un plan d'atténuation du bruit, à long terme, qui serait jugé satisfaisant par l'office.

Cette décision donnait maints espoirs, autant aux citoyens d'Oakville qu'à ceux de Charny. En réponse, le Canadien National décidait de contester la compétence de l'Office des transports du Canada devant la Cour d'appel fédérale. Cette dernière a rendu sa

décision le 7 décembre 2000, et a jugé que l'Office des transports du Canada n'avait pas la compétence, en vertu de la Loi sur les transports, de traiter les plaintes relatives au bruit, à la fumée et aux vibrations provenant d'activités ferroviaires dûment autorisées.

À la suite de la décision rendue dans l'affaire d'Oakville, l'Office des transports du Canada décidait d'offrir un service de médiation, pour tenter de régler les litiges similaires à ceux d'Oakville ou de Charny. Ainsi, au mois de mars 2001, l'ex-Ville de Charny et son comité de citoyens et citoyennes ont déposé une demande de médiation auprès de l'Office des transports du Canada. Le CN a accepté de participer à cet exercice. Malheureusement, après plusieurs rencontres entre les parties, nous avons constaté l'échec de la médiation. Un engagement de confidentialité sur la teneur des discussions nous empêche de fournir plus de détails. Cependant, nous pouvons affirmer que la Ville de Lévis, qui a succédé à l'ex-Ville de Charny le 1^{er} janvier 2002, a déployé tous les efforts nécessaires pour trouver une solution acceptable pour sa population, et a même délégué aux rencontres de médiation trois élus municipaux, dont deux du comité exécutif de l'époque.

L'article 29 du projet de loi C-11 introduit quatre nouveaux articles traitant spécifiquement des bruits occasionnés par l'exploitation de chemins de fer. Nous sommes particulièrement heureux que le législateur ait décidé de combler une lacune importante dans le processus de règlement des différends entre la communauté et une compagnie de chemin de fer. Il confie à l'Office des transports du Canada un pouvoir d'ordonnance pour corriger un problème de bruit.

Le nouvel article 95.3 proposé vient rétablir le pouvoir de contrôle de l'office, qu'il avait perdu depuis le jugement de la Cour fédérale d'appel dans l'affaire d'Oakville. Cet article redonne aux Canadiens et Canadiennes un mécanisme de contrôle qui leur a échappé depuis plus de six ans, et qui est source de problèmes. Il serait donc possible de s'adresser à une instance compétente en la matière pour dénoncer une situation néfaste à la santé publique.

Sans présumer du travail de l'office à l'avenir, nous espérons que l'attitude démontrée par celui-ci dans le dossier d'Oakville gouvernera ses ordonnances. Ainsi, nous croyons que la formule utilisée dans le projet de loi C-26 de 2003 afin d'obliger une compagnie ferroviaire à faire le moins de bruit possible était préférable à celle utilisée dans le projet de loi actuel. En effet, nous croyons que la nouvelle formulation actuelle dilue l'obligation d'une compagnie de chemin de fer d'exploiter ses installations dans le respect du voisinage. Nous demandons plutôt que l'article 29 soit renforcé, en ajoutant une disposition voulant qu'une compagnie de chemin de fer ne doive pas nuire à la santé publique en menant ses activités. De plus, nous sommes inquiets que l'obligation d'une compagnie de chemin de fer de ne pas faire de bruit déraisonnable soit assujettie à ses besoins en matière d'exploitation.

Il ne faudrait pas que les besoins en matière d'exploitation viennent annihiler cette obligation. Il y aurait donc lieu de préciser que ce sont des besoins essentiels en matière d'exploitation qui sont pris en compte, et non n'importe quels besoins. Par exemple, il ne faudrait pas que l'argument de rentabilité de l'exploitation soit un élément qui permette de relever une compagnie de chemin de fer de son obligation de ne pas faire de bruit.

•(1605)

Pour sa part, l'article 7 du projet de loi C-11 vient encadrer le processus de médiation pratiqué depuis quelques années par l'Office des transports du Canada. Forts de notre expérience à ce chapitre, nous souhaitons fortement que la mesure fixant à 60 jours la durée d'une médiation soit ramenée à 30 jours, comme cela était proposé dans le projet de loi C-26. Ce délai nous apparaît suffisant pour tenter de résoudre un différend à l'amiable, en présumant que les parties en cause y consacrent les efforts nécessaires. Il ne faudrait pas, comme ce fut le cas à Charny, qu'il s'écoule plus de 18 mois entre une demande de médiation et sa conclusion.

En plus d'appuyer les amendements énoncés dans le texte ci-haut, nous profitons de l'occasion qui nous est offerte pour suggérer que le projet de loi C-11 soit modifié, afin que l'Office des transports du Canada ait compétence sur la question de l'utilisation des sifflets de train. Plus précisément, il nous apparaît approprié que toute demande visant à interdire l'utilisation du sifflet de train sur le territoire municipal puisse être examinée par l'office, advenant le cas où la municipalité et la compagnie de chemin de fer ou Transports Canada ne pourraient s'entendre sur les exigences en vue d'un règlement interdisant le sifflet.

De plus, nous appuyons la demande de l'Union des municipalités du Québec, faite par son président M. Jean Perrault, dans sa lettre datée du 6 juillet 2006 adressée à l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports du Canada. Dans cette lettre, l'UMC enjoint au ministre de prescrire des mesures concrètes pour une application rigoureuse du paragraphe 103c) du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, qui détermine que « aucune partie d'un matériel roulant à l'arrêt ne peut occuper pendant plus de cinq minutes une partie quelconque d'un passage à niveau public », et de permettre l'application du même article à un train en mouvement. En effet, le blocage de la circulation automobile et piétonne pendant un laps de temps plus long peut entraîner des problèmes de sécurité publique, surtout lorsque ce blocage a pour effet d'empêcher les services de sécurité tels les véhicules de pompiers, de police et d'ambulance de rendre les services requis.

Le problème de bruit lié à l'exploitation des chemins de fer est un enjeu prioritaire et fondamental pour la Ville de Lévis. Cette situation incommode plus de 10 000 personnes sur notre territoire. Beaucoup d'efforts ont été consacrés, dans le passé, afin de redonner au voisinage une quiétude bien légitime. Malheureusement, nos efforts sont restés vains. C'est pourquoi nous appuyons la volonté du gouvernement fédéral de donner aux citoyens et citoyennes un forum de discussion pour faire valoir leurs droits. Cependant, nous croyons que l'article 29 du projet de loi C-11 doit être modifié pour assurer que l'objectif poursuivi soit atteint.

Monsieur le président et membres du comité, je vous remercie de votre attention.

•(1610)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Bazinet.

Nous allons maintenant passer aux questions en commençant par M. Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci d'être venus aujourd'hui, messieurs.

À l'attention de ceux de nos témoins qui viennent de Langley et de New Westminster — le canton de Langley et la ville de Langley — sachez que je connais un peu les problèmes qui intéressent la côte Ouest.

Le maire Fassbender, M. Colin Wright et M. Jim Lowrie qui représentent les deux Langley ainsi que New Westminster, viennent s'ajouter aux témoins que nous avons déjà entendus au téléphone au début de la semaine — mardi pour être précis — et qui représentaient à la fois Richmond et New Westminster. Ces gens représentaient des groupes de résidents qui avaient fait valoir certaines préoccupations au sujet du bruit des sifflets des trains et des bruits provoqués en général par les activités ferroviaires, et en particulier la manoeuvre des wagons. Je sais qu'à New Westminster, il y a, à moins de 100 mètres de certaines de ces voies ferrées, plusieurs grands immeubles résidentiels.

Je me demande si ces trois messieurs que je viens de mentionner pourraient nous parler un peu du problème des sifflets des locomotives et des bruits provoqués par la manoeuvre des wagons et nous dire ce qu'ils pensent des pouvoirs prévus aux projets d'articles 95.1 et 95.3 en particulier.

Monsieur Lowrie, vous nous avez dit qu'avec le projet disposition 95.3(1), le terme « peut » devrait être remplacé par « doit ». Avez-vous des suggestions à nous faire à ce sujet et pouvez-vous nous dire si l'expression « bruit déraisonnable » est celle qui convient en l'occurrence, ou s'il faudrait plutôt adopter une définition plus rigide, peut-être calquée davantage sur le modèle des appellations utilisées par l'OMS, ou encore comporter des seuils en décibel?

M. Jim Lowrie: Merci, monsieur le vice-président.

Je m'appelle Jim Lowrie, je vous parle de New Westminster, et je suis également accompagné par le maire Wright qui vient de se joindre à moi et qui voudra peut-être dire quelques mots.

M. Don Bell: Bienvenue.

M. Jim Lowrie: En ce qui concerne le projet de disposition 95.3, je pense que vous vouliez plutôt parler de l'article 95.2...

M. Don Bell: En effet, excusez-moi.

M. Jim Lowrie: ... qui parle des cas où l'Office peut publier un règlement ou plutôt, vous m'excuserez, émettre des lignes directrices.

À notre avis, l'Office doit le faire. Pour nous, le terme « peut » doit absolument être remplacé par « doit », et à notre avis aussi, ces lignes directrices devraient plutôt être des règlements, si la chose est possible.

Effectivement, nous croyons que la ligne directrice ou le règlement devrait être basé sur des critères déjà bien établis. Nous suggérons de prendre comme modèle la SCHL, qui prévoit des seuils exprimés en décibel pour les quartiers résidentiels, ou un autre organisme bien connu — l'Organisation mondiale de la santé, comme vous l'avez dit — pour établir une norme objective au lieu d'utiliser la terminologie subjective du projet de loi. Votre définition de ce qui est raisonnable, la mienne et celle d'une compagnie de chemin de fer risquent de laisser beaucoup à désirer.

Voilà peut-être qui répond à vos questions, monsieur Bell.

M. Don Bell: En effet.

Monsieur le maire, auriez-vous quelque chose à ajouter?

M. Peter Fassbender: En ce qui concerne certains de ces autres problèmes, nous sommes tout à fait d'accord avec ce que propose New Westminster parce que la ville a effectivement beaucoup de problèmes dus aux manoeuvres des wagons et aux déplacements d'un nombre de plus en plus grand de wagons dans les gares de triage situées sur le territoire de la municipalité.

Les problèmes qui nous préoccupent sont le passage des convois ferroviaires, leur longueur, le bruit des sifflets et assurément aussi le niveau de bruit ainsi produit et le fait que cela peut déranger les résidents. Par contre, nous n'éprouvons pas les mêmes problèmes que les habitants de New Westminster, et lorsque je dis « nous », j'entends la ville et le canton, ni des autres villes qui ont déjà comparu devant vous.

•(1615)

M. Don Bell: Je vous remercie.

Monsieur Wright, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Colin Wright: Une chose seulement: comme vous le savez, tout cela est un peu discrétionnaire parce qu'il n'y a pas de seuil péremptoire, de sorte que cela n'a pas vraiment d'effet. Nous voudrions donc voir un texte qui indiquerait plutôt des seuils exprimés en décibel.

M. Don Bell: J'ai déjà parlé au début de la semaine de mon expérience, à Vancouver Nord, dans le dossier des trains, et surtout depuis le rachat de BC Rail par CN. Les niveaux de bruit semblent augmenter en raison de l'utilisation de méthodes de travail et de normes différentes, et les manoeuvres des wagons se poursuivent toute la nuit.

Nous avons entendu une dame de New Westminster, Joan Fisher qui, le mercredi 11 octobre, de minuit jusqu'à la fin de la soirée, a décrit en détail tous les bruits qu'elle entendait, et cela heure par heure. Lorsque j'étais maire, et depuis que je suis député, j'entends les mêmes plaintes des résidents de Vancouver Nord, de sorte que je comprends parfaitement certains des arguments qui ont été exprimés.

Monsieur le maire Fassbender, vous avez parlé du problème des passages à niveau. La proposition d'implantation d'une porte d'accès sur le Pacifique que nous avions faite l'an dernier, lorsque nous étions au pouvoir, et qui va d'ailleurs être maintenue je crois, étant donné l'annonce que nous avons entendue la semaine dernière, était assortie de plans d'aménagement de plusieurs passages à niveaux différents qui permettraient aux trains de circuler, mais avec une interférence moindre entre d'une part les trains et le transport routier des poids lourds et, d'autre part, le train et la circulation automobile, de sorte que les trains ne devraient pas siffler aussi souvent qu'avant; et les riverains seraient moins dérangés. Est-ce que vous vous attendez à des améliorations dans ce sens?

M. Peter Fassbender: En effet. D'ailleurs, avec le nouveau pont que nous sommes en train d'aménager en plus de l'autre qui est actuellement en projet, cela devrait être le cas. Il va sans dire que dès lors que la route passe au-dessus ou au dessous de la voie ferrée, il devient inutile que les trains sifflent, de sorte que cela soulagera beaucoup les résidents qui sont relativement proches des voies ferrées.

M. Don Bell: Je vous remercie.

J'aurais une dernière question à poser à nos trois témoins. Je demande d'ailleurs à notre témoins de Québec de bien vouloir m'excuser, mais il y a ici deux députés qui, je n'en doute pas, pourraient vous poser leurs questions, alors que moi, je connais manifestement mieux la situation en Colombie-Britannique.

D'après ce qu'on nous a dit, on envisage de faire quelque chose en collaboration, un genre de médiation avec la collectivité, la municipalité et les riverains qui se plaignent, et je me demande qu'elle a été votre expérience de ce système de médiation volontaire. Je me demande s'il ne faudrait pas... Le projet de loi en parle en quelque sorte à mots couverts en disant qu'il faudrait des moyens

pour contraindre les compagnies de chemins de fer à discuter sérieusement, parce que bien souvent, du moins c'est ce qu'on m'a dit, les rencontres avec les gens des chemins de fer sont loin d'être satisfaisantes. Les compagnies de chemins de fer ont une attitude un peu désinvolte lorsqu'elles doivent répondre aux plaintes des citoyens dans le cadre du processus volontaire qui existe actuellement.

M. Peter Fassbender: Notre expérience nous permet d'abonder dans le même sens. Nous avons été déçus par la lenteur des compagnies de chemins de fer lorsqu'il s'agissait de s'asseoir avec nous pour discuter de problèmes d'intérêt local qui exigeaient une intervention ciblée et prioritaire. Évidemment, toutes les compagnies de chemins de fer ne réagissent pas de la même façon. Mais peu importe l'issu du dossier, ce que nous voulons, c'est que toutes les compagnies en viennent à répondre en respectant les besoins locaux de chaque collectivité.

M. Jim Lowrie: Je suis d'accord avec ce qu'ont dit les témoins du Québec. Chez-nous, il y a trois compagnies de chemins de fer qui ont des gares de triage. Je ne veux nommer personne, mais la façon dont elles répondent aux plaintes varie énormément de l'une à l'autre. L'une des plus grosses compagnies a un responsable des relations publiques qui est relativement attentif. Pour les autres, nous traitons avec des responsables de l'exploitation, qui ont d'autres priorités en tête. Mais je vous dirais en rétrospective que la collaboration n'a rien donné. Selon nous, il faut une norme unique, il faut également que les lignes directrices dont parle le projet de loi soient rigoureuses et revêtent la forme d'une réglementation.

•(1620)

M. Don Bell: Je vous remercie.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Je tiens d'abord à remercier les représentants de la Ville de Québec et de la Ville de Lévis ainsi que ceux de la Ville de New Westminster, de la Ville de Langley et du Canton de Langley.

Le transport ferroviaire prend de l'ampleur. Le prix du pétrole fait qu'un plus grand nombre de voyages se font par voie ferroviaire, ce qui est une bonne chose. Le problème est que cette situation aggrave les problèmes, avec les années. Je vois ici M. Alain Lemaire, que j'ai connu dans une autre vie, lorsque j'étais à l'Union des municipalités du Québec.

J'aurai la chance d'aborder avec vous la question que mon collègue a soulevée plus tôt, à savoir que la médiation ne donne rien. C'est pour cette raison qu'on en arrive à des situations comme celle qu'on observe aujourd'hui. Il va falloir qu'un projet de loi soit adopté pour régler tout ça. Je crois que c'est notre rôle. Vous pouvez compter sur l'appui du Bloc québécois pour ce qui est de le faire adopter rapidement à la Chambre des communes. Il ne faudrait pas encore une fois que les élections arrivent avant qu'un projet de loi soit adopté.

Monsieur Lemaire, vous avez fait l'expérience de la médiation et de tout ce processus. Quels ont été les résultats et pourquoi en sommes-nous rendus à la situation que nous connaissons aujourd'hui?

M. Alain Lemaire (membre du comité exécutif, Ville de Lévis): Monsieur Laframboise, chers membres du comité, je vous salue.

À Charny, nous avons travaillé fort pour essayer de régler ou de minimiser le problème. Après qu'Oakville a essayé un refus, on a su qu'on ne pourrait pas progresser. L'OTC n'avait plus de pouvoir, mais on a eu recours à lui en tant que médiateur. Le Canadien National a accepté de s'asseoir à la table de négociation avec nous, en présence de l'OTC. Les discussions, qui étaient confidentielles, ont duré 18 mois. Quoi qu'il en soit, les résultats ont été nuls.

J'ai déjà vécu ce genre d'expérience dans d'autres contextes. L'impression que j'en ai gardé est la suivante. C'est passablement simple: le Canadien National investit quelques centaines de milliers de dollars dans l'embauche de quatre ou cinq avocats, les met en face de nous, avec cinq, six ou sept spécialistes, et achète du temps. Ces gens nous ont à l'usure. Dans notre cas, il en est résulté que le comité des citoyens a baissé les bras. Les gens sont partis au petit bonheur en se disant qu'ils ne pouvaient rien faire. C'est là l'expérience de médiation que nous avons vécue.

Pour cette raison, nous insistons fortement pour que l'OTC ait des pouvoirs réels et que nous ayons un cadre législatif nous permettant de poser des gestes. C'est la seule entreprise, dans notre environnement, qui n'ait pas à répondre de ses gestes.

M. Mario Laframboise: Cela m'amène à la question que je veux poser aux gens de la Ville de Québec.

Le mémoire de la Ville de Lévis est très bien. J'ai également lu les documents de l'Union des municipalités du Québec. D'importantes pressions se font au Québec. Cependant, il faut comprendre que toutes les modifications proposées qui changent la nature du projet de loi ne sont pas recevables.

Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il faut changer la définition de départ, soit le « bruit déraisonnable ». Reste à savoir si le fait de la remplacer par l'expression « le moins de bruit possible » est la meilleure solution. On verra. La mesure des décibels serait probablement la meilleure approche, mais il faut se demander si cela changerait complètement la nature du projet de loi, le rendant par le fait même irrecevable. Il ne faut pas commettre ce genre d'erreur. Les membres du comité vont se pencher sur ces questions. Je pense qu'ils ont la volonté de régler ce problème.

J'aime beaucoup votre deuxième modification, qui consiste à ajouter, à l'article 95.1 proposé, que le niveau de bruit occasionné par les activités des compagnies de chemin de fer ne doit pas nuire à la santé publique ni entraîner des effets négatifs comme la perturbation du sommeil.

Il serait bon, en effet, qu'on indique que des directives doivent être établies. Il pourrait être possible de procéder en se fondant sur le niveau de décibels.

Votre troisième modification, qui est également importante, parle d'assujettir les lois fédérales aux lois municipales et provinciales. C'est un rêve que la Constitution canadienne ne permettra pas, je crois, mais il faudrait évidemment analyser l'idée.

Je voudrais que vous me disiez quelles dispositions vous aimeriez voir adopter. Vous pouvez également nous parler des problèmes que vous vivez à la gare de triage de Sainte-Foy et Limoilou.

M. François Picard: Je vais commencer, si vous le permettez. M. Demers, qui vit le problème au quotidien avec ses citoyens, pourra compléter mes propos.

• (1625)

M. Mario Laframboise: La parole est à vous.

M. François Picard: Pour diverses raisons, plusieurs lignes de chemin de fer ont été fermées à Québec au fil du temps. Par contre,

le trafic ferroviaire a augmenté. Les activités se sont concentrées sur de nouvelles lignes ainsi que sur deux gares de triage. Alors même qu'avait lieu la déréglementation des transports en 1996, des fermetures de voies ferrées avaient lieu. Le trafic s'est alors accru aux gares de triage, dont celle de Sainte-Foy.

Il faut comprendre que les compagnies de chemin de fer sont de plus en plus aux prises avec la livraison juste-à-temps, qu'on appelle en anglais *just-in-time delivery*. Quand on parle de livraison juste-à-temps, on parle de travail le soir et la nuit en vue de livrer la marchandise le plus rapidement possible. C'est ce que l'on vit actuellement sur le territoire de la ville de Québec. De plus en plus, les gens se réveillent la nuit et sont aux prises avec des problèmes de santé. Il y a même une augmentation du stress. Sur ce, je vais laisser M. Demers continuer.

M. André Demers (conseiller municipal, Ville de Québec):

En ce qui a trait à la solution du problème relié à l'accroissement des activités ferroviaires, le projet de loi — et j'ai vérifié également dans les documents d'information — suggère qu'il y ait une coopération et des partenariats. Le libellé actuel pourrait faire en sorte que les choses en restent à l'état de vœux pieux, de pensée magique ou d'énoncé velléitaire. Pour qu'on n'en reste pas là et que la loi soit vraiment applicable, il est important que des critères définissant le bruit soient adoptés, que ce soit à l'intérieur de la loi ou à titre d'exemple, pour permettre à l'OTC de disposer de balises lorsque viendra le temps d'évaluer des solutions.

Ces critères sont reliés à la santé des personnes, et cela comprend les perturbations du sommeil. Tous ces facteurs agressent les personnes. Il s'agit bel et bien d'une agression. J'habite à plus d'un kilomètre des limites de la gare de triage et pourtant, j'ai été réveillé — ma fenêtre était ouverte, je dois le préciser — en plein été à plusieurs reprises au cours des dernières années. Je ne me considère pas comme une victime de cette situation, mais je représente des personnes qui vivent à proximité de la gare de triage. Les problèmes de santé et la perturbation du sommeil sont des facteurs très importants. Il faut penser en outre à des aspects relatifs à l'économie, par exemple la perte de productivité, que ce soit au travail ou dans le cadre des tâches quotidiennes.

Il est aussi très important de comprendre que le problème existe parce que la compagnie a les mêmes infrastructure et la même technologie alors que la tâche, comme on l'a précisé déjà, s'est manifestement accrue de façon exponentielle. Il y a donc un décalage entre la qualité de la technologie utilisée et l'objectif à atteindre, soit l'accomplissement du mandat. C'est ce décalage qui a des conséquences sur les populations riveraines.

On sait que l'urbanisation est venue avec ce processus. Le Canadien National — pour ne nommer que lui — a plus de 100 ans. En réalité, le Canada s'est urbanisé seulement à partir de 1921. On a reconnu statistiquement qu'il y avait plus de 50 p. 100 d'urbanisation. Il est clair que l'urbanisation s'est rapprochée des lignes de chemin de fer. Il reste qu'elle a permis l'accroissement de la productivité et du rendement financier de cette compagnie. Maintenant, il faut dédommager les populations qui sont victimes de cette situation.

Il est donc très important qu'il y ait des critères en matière de santé et de sécurité. Une résolution a été adoptée unanimement par les membres du conseil de la ville. Vous avez dû la recevoir. Dans le cas contraire, je pourrai vous la faire parvenir. On y dit que dans le cadre de ses activités, la compagnie doit réduire le plus possible le bruit qui pourrait porter atteinte à la qualité de vie et à la santé des populations environnantes. Il est essentiel qu'on traite de cette question. Elle devrait être incluse dans la loi et non pas simplement suggérée par le législateur, comme c'est le cas présentement.

Je vous remercie.

• (1630)

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

M. Julian

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais d'abord remercier tous les témoins qui sont présents aujourd'hui. J'ai particulièrement apprécié la présence de nos invités spéciaux de New Westminster, M. Lowrie et monsieur le maire Wayne Wright, qui est toujours des nôtres je l'espère. Nous vous remercions d'être venus.

Monsieur Lowrie, je voudrais revenir à votre exposé. Vous nous avez parlé du secteur du quai de New Westminster. Nous avons déjà entendu Brian Allen, qui représentait l'association des résidents du secteur du quai de New Westminster pas plus tard que mardi. Il nous a entretenu des problèmes fort difficiles auxquels ont à faire face les résidents de ce quartier lorsqu'ils tentent de négocier avec les compagnies de chemin de fer ou de trouver une solution de médiation — et je parle ici des trois compagnies que vous avez vous-même mentionnées, plus la Southern Railway of British Columbia.

J'aimerais, si vous le pouvez, que vous nous disiez quelques mots au sujet des problèmes en question. Je sais que le conseil municipal de New Westminster et le maire Wayne Wright ont été en pourparler avec les compagnies de chemin de fer pour trouver des solutions à certains de ces problèmes. Qu'est-ce que cela a donné, et, pour être plus précis, quels ont été les résultats en ce qui concerne le problème du bruit occasionné par les activités qui ont lieu dans la cour de triage en soirée et la nuit?

M. Jim Lowrie: Le quartier du quai de New Westminster est un secteur résidentiel au bord de l'eau, le long des battures du fleuve Fraser. Ce quartier compte environ 3 000 résidents qui habitent des appartements en copropriété dans un certain nombre de tours. Ces bâtiments sont adossés à une gare de triage, et les résidents n'arrêtent pas de se plaindre à nous.

Il s'agit d'un quartier fort prisé et qui ne peut que se développer. Toutes les autorisations nécessaires sont prêtes pour le développement futur de ce quartier qui, comme je vous l'ai dit, est situé au bord de l'eau et est adossé à la gare de triage.

La compagnie de chemin de fer en question a un peu coopéré avec nous. Elle ne manque généralement pas de nous avertir d'avance. Par

contre, tout ce que nous avons fait pour essayer de la convaincre de mettre fin à certaines de ses activités nocturnes a été pour l'essentiel vain. Les plaintes des riverains continuent à affluer, et les compagnies ferroviaires ne se sont guère montrées conciliantes.

Il faudrait donc des critères rigoureux, sous forme de loi ou de règlement, mais en tout cas quelque chose qui puisse être véritablement appliquée. La ville n'a pas le pouvoir de faire respecter ses propres arrêtés municipaux concernant le bruit, contrairement à ce qui se fait ailleurs.

M. Peter Julian: Monsieur Lowrie, un processus de médiation ou de négociation par opposition à une réglementation contraignante, reviendrait à dire que tous ces problèmes dont vous nous parlez demeurerait, est-ce que je me trompe?

M. Jim Lowrie: À mon avis oui, les problèmes demeurerait malgré tout.

M. Peter Julian: Pourriez-vous nous donner quelques exemples? M. Allen nous en a déjà dit quelques mots mardi. Sans mentionner le nom des compagnies ferroviaires en question, pouvez-vous nous donner quelques exemples de contentieux toujours en instance?

M. Jim Lowrie: Il y en a beaucoup. Il y a par exemple le problème des locomotives immobiles mais dont le moteur tourne, qui attendent d'être couplées aux wagons et qui sont à proximité des quartiers résidentiels. Ensuite, lorsque les locomotives sont couplées aux wagons, les mécaniciens procèdent aux couplages pneumatiques, ce qui fait du bruit. Les gens du quartier ont le sentiment qu'ils font exprès pour les embêter. Bien sûr, ce genre de plaintes est sans fondement, et ce n'est peut-être pas cela du tout.

Par ailleurs, presque chaque jour, il y a des plaintes au sujet du bruit provoqué par la manoeuvre des wagons et le couplage des convois. Toutes les manoeuvres effectuées dans la cour de triage s'effectuent à une vitesse beaucoup plus rapide qu'on ne pourrait le juger raisonnable. Il y a énormément d'aller-retour et les wagons et les locomotives font continuellement du bruit pendant leur couplage.

Il y a non loin de là le pont de chemin de fer qui dessert l'île Annacis, un secteur industriel situé au sud de la ville dans une municipalité voisine. Aux abords du pont, la voie fait une courbe dont le rayon est très court, et chaque fois qu'un train s'approche du pont, on entend les freins crisser très fort. Nous avons réussi en partie à faire en sorte que la compagnie de chemin de fer lubrifie les rails, mais cela exige beaucoup d'entretien et cet entretien n'est pas toujours fait régulièrement. Il y a donc eu dans certains cas une réponse, mais certainement pas à hauteur de ce que la collectivité juge nécessaire, surtout qu'il s'agit de zones résidentielles.

• (1635)

M. Peter Julian: Dans son témoignage mardi, M. Allen a fait remarquer que les mesures contraignantes devraient couvrir les restrictions en matière d'activité. Il proposait d'avoir des heures d'ouverture pour certains types d'activités ferroviaires, notamment pour les gares de triage proches de zones à forte densité de population. Il a laissé entendre que cela serait une mesure efficace afin d'encourager les compagnies ferroviaires à faire de meilleurs choix. Il pensait que certaines des compagnies ferroviaires déplaceraient leurs opérations de triage vers la gare de triage de Port Mann, où il n'y a pas de forte densité de population, et qu'elles réduiraient leurs activités dans la zone de New Westminster. C'est une proposition qui a été faite.

L'autre proposition que nous avons cru entendre aujourd'hui, aussi bien de la Ville de Québec que de la Ville de Lévis, est d'imposer des restrictions ou des réglementations sur les niveaux sonores. J'aimerais que chacun de nos témoins s'exprime sur l'aspect contraignant de la réglementation. Devrait-elle être fondée sur les activités et établir des heures d'activités précises, ce qui permet de réduire les activités nocturnes, ou bien devraient-elles être fondées sur les décibels, ce qui est peut-être plus difficile à surveiller?

J'aimerais que M. Lowrie commence, puis j'aimerais entendre tous les autres témoins.

M. Jim Lowrie: Merci, monsieur Julian.

Je pense qu'il faudrait un peu des deux. On pourrait imposer une norme différente au cours de la journée et une autre pour les opérations ferroviaires nocturnes. Je souhaiterais établir une comparaison avec le Lower Mainland où l'on trouve de nombreuses entreprises de camionnage. Si j'ai bien compris, elles opèrent pendant la journée seulement, et ferment pour la nuit.

Je comprends bien qu'une entreprise ferroviaire doit tourner 24 heures sur 24, mais lorsqu'une gare de triage se trouve près de quartiers résidentiels, alors je pense que des restrictions sonores devraient être imposées à l'exploitation de cette gare de triage pendant les heures nocturnes.

M. Peter Julian: Merci.

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

M. Peter Fassbender: Je vais simplement répéter ce qui a été dit. Comme je l'ai mentionné, les gares de triage ne nous affectent pas. Je pense que la solution doit être suffisamment musclée pour garantir que les niveaux proposés ou adoptés soient appliqués.

Le président: Merci.

Monsieur Blaney, vous avez la parole.

[Français]

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Je voudrais à mon tour vous souhaiter la plus cordiale des bienvenues au travaux du Comité permanent des transports. Comme vous pouvez le constater, les parlementaires sont capables de faire preuve de discipline et de poser des questions qui préoccupent beaucoup de Québécois et de Québécoises.

D'ailleurs, Hélène Bernard, qui est ici aujourd'hui et qui vient de Charny, me disait que cette nuit encore, à 1 h 30, le bruit de la gare de triage de Charny l'a dérangée. Je pense entre autres à M. Julian et à ses résidents de la Colombie-Britannique. On constate que c'est vraiment un problème d'un océan à l'autre.

Grâce à l'un de vos exposés, nous avons réalisé aujourd'hui que nous faisons parfois affaire à des citoyens corporatifs dont le comportement peut être remis en question, et qu'il est nécessaire d'établir un cadre réglementaire assez strict. Dans les amendements que vous proposez, vous nous indiquez probablement des façons de nous assurer qu'il n'y a pas trop d'échappatoires, afin de ne pas avoir à revivre les mêmes situations en matière de médiation.

Cela m'amène donc à poser ma première question à M. Lemaire.

On a parlé de bien définir la notion de bruit. Je pense à ces libellés: qu'il y ait le moins de bruit possible; que cela n'affecte pas la santé des gens. Dans la loi, il est question de devoir tenir compte des besoins en matière d'exploitation. Vous nous proposez de tenir compte des besoins essentiels en matière d'exploitation.

Compte tenu des modifications proposées, croyez-vous que le projet de loi passera le test de la contestation judiciaire et que les citoyens obtiendront des résultats à court terme?

• (1640)

M. Alain Lemaire: Merci, monsieur le président.

À mon avis, le projet de loi est sur la bonne voie. Il y a une foule de choses, alors qu'en ce moment, nous n'avons absolument rien. Le jour où la loi sera acceptée, nous aurons un levier pour pouvoir faire respecter la quiétude autour de la cour de triage et régulariser un peu les bruits.

Voici la problématique: actuellement le Canadien National ne répond pas à nos demandes et nous ignore complètement. L'OTC n'a pas de pouvoir. C'est pour cette raison que nous voulons que l'OTC ait des pouvoirs et que dans la loi, on indique « le moins de bruit possible ». Autrement, l'entreprise se défilera en disant qu'elle a besoin de faire ces opérations pour la rentabilité, et, comme dans le passé, qu'il y a des coûts liés à cela.

En effet, il y a des coûts liés à cela. Cependant, il ne faut pas oublier que lorsqu'on génère de la pollution, on en est responsable, on doit l'assumer et la contrôler lorsqu'elle dérange les voisins. Actuellement, ce n'est pas ce que le Canadien National fait chez nous. Et je comprends que cela puisse être pareil à l'échelle du Canada, dans le cas d'autres entreprises.

Voilà pourquoi on voudrait que la loi soit plus précise et qu'elle donne des pouvoirs d'ordonnance. Pour que ces pouvoirs soient donnés, il est nécessaire de retrouver dans la loi les mots que j'ai mentionnés plus tôt: « le moins de bruit possible ». Ainsi, nous pourrions travailler et nous entendre. Il y aura alors une certaine pression sur l'entreprise, l'OTC aura aussi un levier et les citoyens auront des recours.

M. Steven Blaney: Monsieur le président, je partagerai mon temps avec mon collègue Ed Fast.

J'ai une brève question pour M. Picard.

Vous dites que vous aimeriez que le projet de loi touche aussi l'utilisation du sifflet de train. S'il est question de faire le moins de bruit possible, par ricochet, ne va-t-on pas englober le problème du siffilage comme telle, à votre avis?

M. François Picard: En effet. D'ailleurs, le sifflet du train, on peut quasiment l'entendre 24 heures par jour. Voici où nous voulions en venir avec les sifflets de trains. Pour diminuer cette nuisance dans la ville de Québec — et c'est probablement le cas ailleurs également —, nous voulons introduire d'autres mesures comme des passages à niveau, des clôtures, des passages souterrains pour piétons ou autres. La totalité des coûts de ces mesures sont absorbés par la ville. Telle était plutôt la cible de notre intervention.

[Traduction]

Le président: Vous avez une minute.

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

J'aimerais vous remercier tous de votre présence.

Monsieur Fassbender et monsieur Lowrie, je voulais vous dire que M. Warawa était présent pour vos exposés. Malheureusement, il est maintenant en route pour Vancouver. Il vous rencontrera demain. Il voulait simplement vous demander de fournir au comité des exemplaires écrits des exposés que vous avez présentés, si cela vous va.

M. Jim Lowrie: Je serai très heureux de le faire.

M. Ed Fast: Très bien, j'ai une question brève pour vous tous. Il suffit de répondre oui ou non.

Un certain nombre d'entre vous semblent dire que la meilleure façon de régler le problème de l'application, de la réglementation et de l'établissement de niveaux sonores serait de déléguer ces pouvoirs aux municipalités. Pourriez-vous, en répondant tout simplement par oui ou par non, me dire si vous appuyez cette approche?

M. Jim Lowrie: Je pense que pour la ville de New Westminster, ce serait la meilleure approche.

M. Ed Fast: Merci.

Qu'en est-il de Langley?

M. Colin Wright: Pour le canton de Langley, ce serait une bonne façon de pouvoir agir dans ce domaine.

M. Ed Fast: Qu'en est-il de la ville de Langley?

M. Peter Fassbender: La position de la ville de Langley est la même.

M. Ed Fast: Qu'en est-il des autres témoins, oui ou non?

Le président: Merci.

Oui ou non, messieurs?

[Français]

M. François Picard: Nous sommes d'avis, évidemment, qu'avec notre réglementation, tout le monde serait sur le même pied. Nous serions effectivement favorables à cette mesure.

M. Jean-Pierre Bazinet: Il faudrait s'assurer que ce pouvoir est constitutionnel, parce que les compagnies ferroviaires relèvent d'un champ de compétence fédérale. Il faudrait donc s'assurer que les municipalités ont ce pouvoir et que, puisque ces organisations sont soumises à une charte fédérale, elles aient également un minimum d'obligations fédérales. Il pourrait certes y avoir une application municipale, mais encore faut-il que ce pouvoir ne devienne pas une coquille vide.

•(1645)

[Traduction]

M. Ed Fast: Merci.

Le président: Merci.

Monsieur McGuinty.

[Français]

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

Bonjour, messieurs.

[Traduction]

Bonjour à ceux qui sont à l'autre bout du fil.

[Français]

J'aimerais simplement reprendre la documentation qui a été présentée. J'aimerais commencer par le mémoire qui a été envoyé par la Ville de Lévis. Vous me pardonneriez, car j'ai tout lu en anglais. J'essaierai donc de traduire les questions.

Vous avez clairement identifié le problème entre « déraisonnable » et les...

[Traduction]

besoins en matière d'exploitation

[Français]

M. David McGuinty: Comment dit-on cela en français?

Une voix: Des exigences d'exploitation.

M. David McGuinty: En français, ce sont des exigences d'exploitation, merci.

Vous avez dit, en anglais, à la page 5, qu'on devrait convertir ce test,

[Traduction]

que ce sont ces besoins essentiels en matière d'exploitation qui sont pris en compte.

[Français]

Pouvez-vous nous donner un peu plus de détails, afin de nous aider à définir ce que veut dire le mot « essentiels »?

M. Jean-Pierre Bazinet: Voici ce que j'aurais le goût de vous répondre à ce sujet. Nous n'avons pas de données précises, mais ce qui nous apparaît important, c'est qu'avec un mode de transport comme l'avion, on réussit à en discipliner l'utilisation de façon à ne pas nuire aux citoyens qui vivent en périphérie des aéroports.

Prenez l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Les résidants vivant autour de l'aéroport se plaignaient de problèmes de bruit. On a réussi à se discipliner et à intégrer des façons de faire qui permettent une cohabitation harmonieuse. Ce modèle en matière de réglementation pourrait être copié.

Une chose est intéressante aujourd'hui: lorsque j'entends les gens de l'Ouest, j'ai l'impression qu'ils demeurent à Charny. En effet, je me reconnais dans leurs expressions et j'entends dans leurs propos les mêmes bruits qu'à Charny. C'est donc un problème qui n'est pas que local, qui n'est pas unique; on se rend compte qu'il est pancanadien et qu'il touche une industrie en particulier.

Nous concevons que des gens sont soumis au principe du juste-à-temps dont on a parlé plus tôt. De fait, ils sont réglés par des horloges et ils doivent livrer des marchandises dans une certaine période, ce qui les amène à devoir opérer 24 heures par jour.

Nous sommes d'avis que cette industrie a le pouvoir de se discipliner comme l'a fait l'industrie aéronautique, qui reçoit des avions de partout dans le monde et qui doit respecter des horaires. Toutefois, avant de déterminer une norme de décibels précise, nous sommes d'avis qu'on peut travailler sur plusieurs points.

De toute évidence, des normes de bruit pourraient être établies. Il faut aussi tenir compte des attitudes. Plus tôt, les gens de l'Ouest disaient qu'on n'est pas sûr que les travailleurs, dans leur façon de faire, sont conscients des bruits qu'ils produisent. Ils laissent tourner des moteurs des voitures longtemps et utilisent des éléments sonores en marche arrière. Mis à part les attitudes des employés, il est également important de conserver de bonnes relations avec les citoyens, mais ces relations doivent être balisées par l'Office des transports, qui doit imposer des règlements.

Ma réponse est constituée de plusieurs éléments. Je ne pense pas qu'on puisse parler d'un nombre de décibels, mais c'est l'une des composantes qu'on doit utiliser.

M. David McGuinty: Voici ma deuxième question. Vous dites, une fois de plus à la page 5 de la version anglaise, en citant l'Union des municipalités du Québec, qu'on devrait changer le paragraphe 103c) du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada. Je lis:

[Traduction]

« aucun wagon et aucune locomotive ne devrait avoir le droit de rester sur un passage à niveau public plus de cinq minutes... »

[Français]

Prenons la situation de Langley en Colombie-Britannique, par exemple, où les trains sont parfois longs de plusieurs kilomètres. Prenons tout ce qui passe par la porte de l'Asie-Pacifique et la vente des ressources naturelles en Chine, en Inde et en Asie. Il s'agit là d'une croissance incroyable de la circulation de trains.

Pensez-vous qu'en pratique c'est faisable au Canada, ou est-il mieux de revoir la façon dont les trains entrent à Langley, par exemple? Ne devrait-on pas s'arrêter au fait que l'on passe par-dessus ou par-dessous les rues et les routes, par exemple, au lieu de parler d'« un maximum de cinq minutes »? En effet, lorsque nos trains livrent des millions de tonnes de nos ressources naturelles, est-ce pratique?

• (1650)

M. Jean-Pierre Bazinet: Je ne connais pas la situation particulière à Langley, monsieur. Toutefois, est-il pensable que nos citoyens soient privés de services d'urgence, d'ambulance et d'incendie parce qu'un train est très long?

Il faut examiner cela au cas par cas. Si des aménagements en matière d'urbanisme ou d'infrastructures de transport sont nécessaires, on va peut-être les voir. Par contre, il faut aussi penser que ces gens doivent recevoir des services qui sont absolument nécessaires. Et il faut réfléchir et s'arrêter au fait que des convois soient tellement longs que, par conséquent, des services d'urgence ne sont pas rendus.

[Traduction]

M. David McGuinty: J'ai une dernière question rapide à poser, monsieur le président.

Avons-nous des données concernant les niveaux sonores dus aux nuisances ferroviaires ou aux nuisances sonores dans ce pays? Je constate qu'il y a des lignes directrices de l'OMS, de l'OCDE, et qu'on nous demande d'améliorer la situation. Y a-t-il des mesures ou des données canadiennes qui prouvent que nos trains sont à l'origine de niveaux sonores trop élevés? Je ne vois rien à ce sujet dans les mémoires.

[Français]

M. Jean-Pierre Bazinet: En guise de réponse, monsieur, j'ai mentionné plus tôt dans mon allocution que la Ville de Lévis, en 2000, a fait faire, par une firme d'ingénieurs spécialisés dans ce domaine, une étude portant sur le bruit.

Vous y trouverez des données en matière de décibels, de périmètres urbains et certaines mesures aussi. Nous sommes prêts à déposer ce document pour que vous puissiez en prendre connaissance.

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur Picard.

[Français]

M. François Picard: L'OMS fixait à 55 décibels le niveau moyen au-delà duquel le bruit extérieur diurne devient perturbant pour les activités normales. Donc, s'il y a un niveau à ne pas dépasser, par

exemple, ce pourrait être 55 décibels. L'OCDE en convient également.

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour, je suis heureux de vous rencontrer et je suis surpris de la qualité de la présentation des représentants des deux villes, aujourd'hui. Vos mémoires nous donnent beaucoup de matière pour approfondir les amendements que nous voulons présenter.

Également, je veux vous assurer de ma volonté d'adopter ce projet de loi après l'avoir amélioré le plus possible. Il est nécessaire, au moins, qu'il soit adopté pour améliorer la situation actuelle que vous nous avez décrite, car l'Office des transports est tout à fait impuissant à régler vos problèmes. Je partage donc l'opinion de mon collègue Mario. Nous allons collaborer à l'amélioration du projet de loi.

En ce qui concerne la définition du bruit, sur laquelle vous vous êtes exprimés, vous dites que « bruit déraisonnable » n'est pas assez précis et vous préféreriez l'expression « le moins de bruit possible ». En revanche, M. Picard mentionnait que si l'on pouvait ajouter des normes précises de décibels, ce serait encore mieux.

Je partage un peu cette opinion. En effet, ce qui peut être potentiellement fait pour diminuer le bruit peut toujours être matière à interprétation, tandis que si l'on pouvait établir des normes, ce serait encore mieux.

Pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet et nous faire part de votre position?

M. François Picard: Dans un premier temps, la notion de bruit raisonnable devrait être évacuée. Dans un deuxième temps, comme mes collègues ainsi que les collègues de l'Ouest l'ont dit, l'expression « le moins de bruit possible » devrait être privilégiée.

Nous avons vérifié ce qui se faisait en Europe où le transport ferroviaire a plusieurs longueurs d'avance sur nous. En Angleterre, particulièrement, la notion de bruit associée au nombre de décibels est réglementée. Malheureusement, je n'ai pas en ma possession les documents pertinents, mais je peux vous suggérer, avec l'aide de vos analystes, d'aller voir ce qui fait en Europe. Vous y trouveriez de bonnes choses.

M. Robert Carrier: Avez-vous ces informations, que l'on pourrait remettre au greffier du comité?

M. François Picard: Nous ne les avons pas en notre possession en ce moment, mais si vous nous le permettez, nous pourrions les transmettre un peu plus tard.

• (1655)

M. Robert Carrier: Elles pourraient être transmises au greffier. D'accord.

En ce qui concerne la réduction du bruit ferroviaire, que vous abordez dans votre rapport, vous donnez plusieurs pistes de réduction du bruit à la source. Je suis très heureux que vous soyez conscients de cela. Je sais qu'il existe des engins de manœuvre qui font moins de bruit dans les gares de triage. Je crois qu'on les appelle *Green Goat*. Ce sont des locomotives spéciales grâce auxquelles le bruit associé à l'accélération ou à la décélération est réduit. Ce sont des solutions, je pense, qui seront présentées par l'Office des transports du Canada, si elles sont le moins efficaces.

Par contre, les représentants des municipalités sont-ils conscients que le zonage peut être une source de conflit entre les services d'urbanisme et les sociétés ferroviaires? Lorsqu'on permet de construire des habitations tout près d'une voie ferrée, on peut s'attendre à ce qu'il y ait des plaintes des citoyens.

À cet égard, avez-vous déjà apporté des améliorations à votre règlement de zonage, pour essayer de réduire le problème à la source?

M. André Demers: Oui. En milieu urbain, il y a aussi une rareté des espaces disponibles pour la construction. Néanmoins, il est certain que nous essayons de tenir compte des contraintes telles qu'elles existent, mais les voies ferrées parcourent de très grandes zones dans nos villes. Par conséquent, une grande portion des territoires est touchée de toute façon, même dans l'état actuel. Si l'activité ferroviaire augmente de façon exponentielle, faudra-t-il, finalement, éloigner d'autant les espaces environnants, s'éloigner des zones et créer un genre de zone neutre de chaque côté des voies ferroviaires? Cela deviendrait alors problématique.

La solution la plus durable sur le plan du développement serait que les sociétés ferroviaires investissent à la hauteur de ce qu'elles sont capables de générer par leurs activités supplémentaires, qu'elles investissent en recherche et développement pour résoudre les problèmes de bruit à la source, comme beaucoup de compagnies le font pour leurs propres employés. Le voisinage des voies ferrées, en pratique, se résume à de la cohabitation avec une unité industrielle travaillante. Il serait donc normal que la société ferroviaire agisse. Ce serait alors l'Office des transports du Canada qui serait chargé de s'assurer d'un certain rythme d'investissement à cet égard. Il serait normal que la société ferroviaire investisse en recherche et développement pour résoudre le problème à la source. Il serait possible de réduire considérablement le bruit moyennant une amélioration de la friction sur les voies et une amélioration des équipements moteur, de même que de l'utilisation et de la gestion de ces équipements.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Gourde.

[Français]

M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux de participer au comité aujourd'hui parce que la gare de Charny est dans ma circonscription et que plusieurs de mes concitoyens me parlent du problème.

Au départ, je voudrais féliciter le comité qui s'occupe de cet enjeu. Vous avez beaucoup de persévérance, vous travaillez fort, et c'est tout à votre honneur.

Ma première question porte sur ce dont nous avons parlé un peu plus tôt. Comment comparez-vous la réglementation qui régit les installations ferroviaires avec d'autres installations de compétence fédérale, comme les installations aéroportuaires? Je sais, monsieur Bazinet, que vous en avez parlé un peu. Y a-t-il vraiment une grande différence entre les deux? Est-elle plus déficiente du côté ferroviaire?

M. Jean-Pierre Bazinet: Sur notre territoire, nous avons quand même un chantier maritime, un aéroport et des établissements qui sont générateurs de bruit avec lesquels nous avons réussi à nous entendre, à négocier. Les citoyens, en formant des comités, ont réussi à s'entendre et à obtenir cette espèce de consensus social qui fait que les deux peuvent cohabiter, car il est nécessaire que les deux cohabitent. L'entreprise ferroviaire, le chantier maritime ou l'aéroport sont des générateurs importants d'emplois et d'activités économiques. M. McGuinty l'a dit un peu plus tôt, le rail dans l'Ouest est important. Par contre, une activité, qu'elle soit essentielle ou non, ne doit pas compromettre tout l'équilibre social et empêcher les gens de dormir la nuit.

Pour répondre à votre question, effectivement, il existe d'autres entreprises qui génèrent du bruit. Cependant, il semble que les activités ferroviaires posent problème, notamment celles du Canadien National. Nous faisons allusion un peu plus tôt à la livraison juste-à-temps. Depuis 1998, au moment où il y a eu libéralisation des activités, on a vraiment senti qu'il y avait une augmentation des activités ferroviaires. Cela s'est prolongé jusqu'au soir, jusqu'à la nuit et jusqu'à la fin de semaine. C'est à partir de ce moment qu'on a senti un déséquilibre entre le bruit généré et la cohabitation urbaine. C'est vraiment ce type d'activités qui pose problème aujourd'hui.

● (1700)

M. Jacques Gourde: Croyez-vous qu'il est suffisant que l'Office des transports du Canada établisse des lignes directrices, ou croyez-vous que cela devrait être réglementaire? Devrait-on emprunter une autre direction, ou se diriger vers une réglementation?

M. Jean-Pierre Bazinet: Compte tenu de l'expérience des gens de Charny, dont M. Lemaire a fait état plus tôt, nous sommes d'avis qu'une réglementation devrait être suffisamment contraignante pour que les sociétés s'astreignent à certaines règles. Par la suite, une étude au cas par cas pourrait être faite. Peut-être que des négociations pourraient être faites localement. Nous croyons qu'une réglementation de base est nécessaire, comme on le voit dans toute autre activité, notamment l'activité aéroportuaire.

M. Jacques Gourde: Avec les amendements proposés, croyez-vous que ce projet de loi peut améliorer la condition de vie des citoyens de Lévis, plus particulièrement dans les environs de la gare de Charny?

M. Jean-Pierre Bazinet: Si on donne suffisamment de pouvoirs à l'Office des transports du Canada, qui aura probablement une compétence, c'est un excellent début, en tout cas. En effet, il faut un cadre légal, il faut une référence réglementaire pour que les gens, ensemble, fixent des obligations, des objectifs à atteindre.

Pour l'instant, nous ne sommes qu'à la période des vœux pieux: on étire les choses de sorte que, finalement, on n'arrive jamais à une solution. Oui, il faut un cadre réglementaire et des balises légales qui nous permettront d'arriver à un consensus.

M. Jacques Gourde: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci.

C'est au tour de M. Scott, mais il a donné son consentement pour que ce soit M. McGuinty ou M. Bell qui utilise son temps de parole. Je ne me rappelle plus.

M. David McGuinty: Ce sera M. McGuinty. M. Scott est un véritable gentleman. Merci beaucoup.

Sommes-nous toujours en communication téléphonique avec nos invités? Très bien. J'aimerais répéter cette question. Je ne suis pas certain qu'elle ait été bien comprise. Mis à part le rapport technique de Dessau-Soprin, y a-t-il des données prouvant que ces niveaux sonores ont été mesurés? Ne vous serait-il pas utile de dresser une sorte de portrait national des niveaux sonores réels, plutôt que de parler de ces niveaux de façon théorique? Est-ce que quelqu'un peut répondre à cette question? A-t-on recueilli des données substantielles permettant de déterminer les différents niveaux sonores partout au pays?

M. Jim Lowrie: Je viens de la ville de New Westminster. Je crois que nous ne possédons pas ces données. Peut-être ne suis-je pas au courant. Il est possible que mes prédécesseurs aient eu ce type d'information; Cependant, j'ai l'impression que nous ne possédons pas ces données. Je pense que cela est dû, en partie, comme cela a été mentionné plutôt, au fait que les chemins de fer sont réglementés au niveau fédéral, et il ne servirait donc à rien de mesurer quoi que ce soit puisque toute application serait impossible. Nous vérifierons dans nos bureaux si nous avons ces données, mais je ne pense pas que ce soit le cas.

M. David McGuinty: Je pense que cela serait très utile, car dans l'un des mémoires ou dans les deux mémoires des villes du Québec, on demande à ce que des règlements municipaux s'appliquent à un chemin de fer sous réglementation fédérale. Je pense qu'il serait bon pour nous, députés, de savoir s'il y a d'autres données provenant d'une étude autre que celle-ci qui s'appliquent à cette ville en particulier.

[Français]

Je pense que c'est la Ville de Québec qui a présenté une stratégie nationale pour la réduction du bruit. Suggérez-vous qu'elle devrait faire partie de ce projet de loi, ou est-ce à considérer à l'extérieur dudit projet? C'est une excellente idée, mais souhaitez-vous voir l'inventaire préparé, par exemple, à la suite du projet de loi? Avez-vous plus de détails?

M. François Picard: Nous avons deux objectifs précis: répondre au cadre légal, donc à la loi en tant que telle, sur le plan du bruit déraisonnable; et mettre l'accent sur la protection de la santé publique et la protection de la qualité de vie des citoyens. C'est notre position de base.

Par la suite, en dehors du projet de loi, on préconise une approche globale à plus long terme basée, éventuellement, sur une politique nationale de réduction du bruit ferroviaire et qui permettrait de fixer des orientations, des objectifs et des stratégies d'intervention. C'est donc peut-être à l'intérieur de cette politique nationale qu'on pourrait avoir une approche globale, une fois que la réglementation sera vraiment très précise et qu'on aura pris une décision quant au niveau de bruit et à la qualité de vie.

• (1705)

M. David McGuinty: Cette stratégie pourrait-elle être préparée par les compagnies avec la coopération, par exemple, de la Fédération canadienne des municipalités?

M. François Picard: Nous avons écrit que l'élaboration de la politique devrait plutôt être confiée au gouvernement du Canada, donc à Environnement Canada, Santé Canada, peut-être...

M. David McGuinty: Transports Canada aussi.

M. François Picard: Transports Canada, évidemment. L'UMQ, l'Union des municipalités du Québec pourrait être appelée à participer. Les compagnies ferroviaires pourraient y être associées, mais je ne sais pas si elles devraient l'être aussi étroitement.

M. David McGuinty: Serait-il possible d'accomplir ce que vous présentez dans la stratégie, sans la coopération des compagnies? Évidemment, il y a toutes sortes de détails confidentiels, commerciaux par exemple.

M. François Picard: C'est sûr qu'un partenariat est souhaité, de même qu'une bonne collaboration entre les compagnies privées et les gouvernements.

[Traduction]

M. Merv Tweed: Merci.

Monsieur Bell, vous avez 20 secondes.

M. Don Bell: Merci.

Brièvement, à propos des mesures sonores. J'ai une certaine expérience en matière de règlements municipaux, et parfois dans l'Ouest du Canada, on utilise le terme « nuisance » plutôt que niveau sonore, car il est difficile de mesurer le bruit intermittent avec un appareil à mesurer les niveaux sonores. Parfois, il s'agit de nuisance, mais je ne sais pas si vous avez déjà eu à faire face à ce problème.

[Français]

M. André Demers: Puis-je intervenir à ce sujet?

En ce qui concerne les décibels, certes, il s'agit généralement d'une mesure où l'intensité du bruit est variable sur une période de temps donnée, disons une journée. Et il y aura un niveau moyen. Ce qui est en cause souvent — et c'est là où on touche à la nuisance extrêmement dommageable pour les personnes —, c'est lorsqu'un bruit subit se produit. C'est l'exemple qui nous est présenté un peu partout au Canada lorsque, par exemple, les compagnies ferroviaires font de l'assemblage dans une gare de triage en pleine nuit. Lorsqu'on laisse aller le wagon et qu'il en tamponne un autre, si l'on n'a pas amélioré l'amortisseur à l'autre bout, c'est certain que le niveau de bruit est subit, et c'est une nuisance.

Maintenant, lorsqu'on mesure le bruit sur l'ensemble de la journée, le niveau de décibels peut paraître un peu raisonnable, mais on voit qu'il y a quand même eu une nuisance. C'est le genre de situation qu'on peut enrayer grâce à l'amélioration de la technologie et à l'amélioration de la gestion des horaires, des mécanismes, des engins, des équipements et des locomotives.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Je voudrais informer mes collègues que la séance est terminée.

J'aimerais remercier la Ville de Québec, la Ville de Lévis, la Ville de New Westminster, la Ville de Langley et le Canton de Langley. Vos observations ont été dûment enregistrées, j'espère que le comité tiendra compte de vos recommandations et de vos préoccupations et en avisera le gouvernement.

Les témoins: Merci beaucoup.

Le président: Nous devons discuter de certains points concernant les travaux du comité. Au cours de la dernière séance, M. Julian a déposé un avis de motion. J'informe le comité que M. Julian va présenter sa motion. Il cédera alors sa place à Mme Chow qui fournira des explications au comité concernant cette motion. Ensuite, nous passerons à la discussion, puis au vote.

M. Julian

M. Peter Julian: Merci beaucoup, monsieur le président. Je vais proposer la motion, puis je céderai la parole à Mme Chow, de Trinity—Spadina.

L'avis de motion que nous avons déposé mardi prévoit essentiellement que l'Examen Roger Tassé de l'Administration portuaire de Toronto soit publié et étudié lors d'une séance ultérieure par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je propose l'adoption de la motion, et vous vous souviendrez que nous avons discuté de cette question à des rencontres précédentes.

Je cède maintenant la parole à Mme Chow.

• (1710)

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

Je vous remercie, monsieur le président, de me donner cette occasion.

Je vous incite fortement à adopter la motion et, si possible, à la modifier également pour qu'elle dise « étudié à des séances ultérieures qui auront lieu d'ici la fin octobre ou la semaine de relâche de novembre ». Je m'explique.

Par le passé, le fonctionnement de l'aéroport de l'île de Toronto était confié à une commission portuaire qui relevait depuis toujours de la ville de Toronto. Malheureusement, en 2001, la Loi maritime du Canada a été modifiée, et l'autorité pour tout ce qui concerne l'aéroport a été retirée à la ville de Toronto pour être confiée à Ottawa, et ce, en dépit des nombreuses objections de la municipalité locale. Si le maire et les membres du conseil municipal de Toronto étaient là, ils vous diraient sans doute qu'ils n'apprécient guère cet état de fait.

Depuis ce changement, l'administration portuaire a été à l'origine de nombreuses difficultés. Il s'agit, bien sûr, d'une société fédérale. À cause de toute la controverse à ce sujet, le gouvernement précédent avait signé une entente dont la valeur s'élevait à quelque 35 millions de dollars. On ne sait pas trop pourquoi l'entente a été signée. Tout ce qu'on sait c'est qu'elle prévoyait la construction d'un pont, projet qui a été annulé. Le pont en tant que tel ne devait coûter que 22 millions de dollars, mais il en a coûté 35 millions de dollars pour annuler l'entente. C'est ce qui a amené le nouveau ministre à ordonner l'examen, que l'on appelle l'Examen Roger Tassé.

Cet examen est maintenant terminé. Je crois que le rapport a été remis au ministre lundi dernier. Hier, à la Chambre des communes, le ministre a dit qu'il le rendrait public. Il a expliqué qu'il était en train de l'étudier et qu'il voudrait en discuter, après quoi des mesures pourraient être prises.

J'estime qu'il est important que votre comité examine ces mesures et qu'il sollicite des témoignages afin de voir quelles autres possibilités s'offrent à nous. Je crois que cela serait très utile. En tout cas, les résidents de Toronto en seraient très heureux puisqu'ils veulent faire la lumière sur cette entente et sur tout ce qui l'entoure; ils veulent savoir également pourquoi l'administration portuaire a été créée.

Si le comité pouvait adopter la motion et se pencher sur ce dossier, je lui en serais très reconnaissante. Après tout, il s'agit d'assurer la transparence et la reddition de comptes, ce qui ne peut qu'être appuyé par tous les députés.

Il y a aussi la question de l'autorité exercée au niveau local. Il me semble que mes collègues du Bloc voudraient s'assurer qu'une entité appartenant à la municipalité locale ne puisse pas simplement lui être arrachée. Voilà ce qui est arrivé en 2001. Peut-être que la propriété de cette entité devrait être retournée à la municipalité.

J'incite fortement les membres du comité à appuyer la motion et à l'approuver. Si vous pouviez également y rajouter une échéance, ce serait encore mieux, car le sujet soulève tout un tollé à Toronto.

En conclusion, je voudrais vous parler d'un dernier point. L'Administration portuaire de Toronto a récemment mis en service un nouveau traversier. Le premier jour où le traversier est entré en activité — à l'occasion, si vous voulez, de son voyage inaugural — tous les médias de Toronto avaient été invités pour l'occasion et une grande fête avait été organisée pour célébrer la mise en service du traversier. Or, dès qu'il a entrepris son premier trajet, qui aurait sans doute dû prendre sept minutes et qui a pris une demi-heure, le traversier a fait volte-face et s'est écrasé. C'était en fait très comique de regarder cela à la télévision. L'affaire a fait les manchettes dans les quotidiens locaux.

L'administration portuaire est l'objet de nombreuses préoccupations, si bien qu'il serait amusant et très intéressant que votre comité se penche sur l'examen qui en a été fait.

Merci.

• (1715)

Le président: Merci, madame Chow.

Monsieur Jean.

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

J'ai lu la motion pour la première fois aujourd'hui, mais je veux bien convenir que le préavis nécessaire a été donné.

Je me demande pourquoi nous sommes en train d'avoir cette discussion. Le ministre a déjà indiqué qu'il allait déposer le rapport très bientôt, et nous avons un programme de travail très chargé. Je propose qu'une fois que le rapport aura été rendu public, ce qui devrait se faire très bientôt, nous pourrions décider de l'étudier et de l'inscrire à l'ordre du jour de nos travaux, mais tant qu'il n'aura pas été publié, je ne vois aucune raison d'adopter la motion. Il n'y a même pas de date qui serait disponible pour que le comité permanent puisse se pencher sur la question.

Nous avons déjà entendu ce qu'a dit le ministre. Il a dit qu'il allait rendre le rapport public. Pourquoi devrions-nous approuver cette motion à ce moment-ci? Nous n'aurons même pas le temps d'étudier le rapport dans les deux ou trois semaines à venir, c'est sûr, et je dirais que le ministre aura d'ici là rendu le rapport public.

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Merci d'être venue témoigner devant nous, madame Chow. Je suis heureux de vous voir là.

Je suis d'accord pour dire que tous ceux qui sont autour de la table et tous les députés de la chambre sont absolument en faveur de la transparence et de la reddition de comptes. Je vous ai écouté attentivement. Je me disais que la question est bien sûr une question d'intérêt local très importante à Toronto. Une question d'intérêt provincial très importante à Toronto, voire une question d'intérêt fédéral très importante à Toronto. Mais j'ai du mal à comprendre l'urgence d'étudier la question.

Hier, j'étais très inquiet, tout comme vous, jusqu'à ce que le ministre prenne la parole à la Chambre des communes — je ne peux que le prendre au mot — pour dire qu'il allait publier le rapport dans la semaine ou les deux semaines à venir. Je ne sais pas trop ce qui se retrouve dans la transcription; je ne me souviens pas des détails. Je croyais avoir entendu cela dans la réponse qu'il a faite en français. Alors, je ne comprends pas. Y a-t-il quelque chose d'urgent dont nous ne sommes pas au courant et qui nous inciterait à nous pencher là-dessus?

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Au fait, il y a plusieurs poursuites judiciaires qui sont en cours. L'Administration portuaire de Toronto a expulsé Air Canada Jazz, et une nouvelle ligne aérienne appelée Porter Airlines va offrir des vols dès lundi de la semaine prochaine. Alors, dès lundi matin, la nouvelle ligne aérienne entrera en activité.

Il est prévu de procéder à une expansion majeure de l'Aéroport de l'île de Toronto, et une bonne partie des fonds pour financer cette expansion pour pouvoir y accueillir plus de lignes aériennes sont en fait venus de cette entente de 35 millions de dollars.

Il y a toute une controverse au sujet de l'opportunité d'accroître de façon si importante le trafic aérien dans le secteur riverain de Toronto, un secteur qui est au coeur du district financier et où se retrouvent beaucoup de condominiums. Il y a la question de la sécurité, la question de la rentabilité financière et aussi la question de savoir pourquoi les contribuables devraient continuer à financer tout ce projet.

Plus on tarde à faire la lumière sur toute cette controverse mettant en cause l'administration portuaire, plus le risque de poursuite est élevé. Si le gouvernement fédéral décide de redonner l'administration portuaire aux résidents de Toronto — à la Ville de Toronto, par exemple — plus les lignes aériennes auront eu du temps pour exercer leurs activités à l'aéroport, plus le risque de poursuite sera élevé et plus il en coûtera cher pour régler tout ce problème.

Alors, plus nous intervenons vite pour en discuter ici, pour en discuter avec le ministre, mieux ce sera.

Le président: Allez-y, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Merci, madame Chow. Voilà qui est très intéressant. Jazz a été éjecté, Porter arrive, il va y avoir des procès, il y a une augmentation du trafic aérien et vous avez parlé de sécurité et de viabilité financière. Mais j'essaie de comprendre pourquoi tout cela était si urgent. Il y a des avions qui se posent sur l'île de Toronto et qui en repartent constamment depuis 25 ans. Ces procès en suspens durent depuis deux ans, je crois.

• (1720)

Mme Olivia Chow: Non. Jazz a été éjecté tout récemment et à la suite...

M. David McGuinty: Jazz a été littéralement éjecté de l'île?

Mme Olivia Chow: Oui.

M. David McGuinty: Donc la compagnie a été obligée de quitter l'île par la force? Ou est-ce qu'on a mis fin à son bail ou...?

Mme Olivia Chow: Il y a un doute sur la question de savoir si elle y avait droit ou non. Elle avait des avions qui utilisaient l'aéroport de l'île depuis des années. La justice se penche actuellement sur la question de savoir si l'autorité portuaire a fait un appel d'offre correct pour autoriser une compagnie plutôt qu'une autre à utiliser cet aéroport et si le fait d'autoriser une seule compagnie aérienne, Porter Airlines, à l'utiliser constitue un octroi de monopole.

Les agissements de l'autorité portuaire sont très controversés. Je crois que Jazz poursuit maintenant l'autorité portuaire et Transports Canada devant les tribunaux. Je n'en suis pas certaine à 100 p. 100, mais ce procès est en tout cas très récent.

Le président: Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je ne suis pas contre l'idée suggérée par M. Julian et Mme Chow. Voici mon seul problème: le ministre a dit qu'il allait la rendre publique. C'est seulement cela. Je suis favorable à ce qu'on l'étudie. Une fois qu'elle sera rendue publique, étudions-la. Je proposerais une modification qui dirait qu'une fois qu'elle sera rendue publique par le ministre, on l'étudie. Cela ne me pose pas de problème.

Si tel n'est pas le cas et que l'intention de M. Julian est de forcer le ministre à la déposer plus rapidement et qu'il la dépose d'ici une semaine, pourquoi adopte-t-on cette motion tout de suite? Je me pose une question existentielle.

Je propose à M. Julian de la laisser à l'ordre du jour et qu'on en traite la semaine prochaine, une fois qu'elle sera rendue publique. Nous verrons alors automatiquement à faire comparaître au moins M. Tassé, afin qu'il nous divulgue la teneur de son étude.

Néanmoins, je n'en sais trop rien, car moi aussi je me questionne sur l'urgence. En effet, le ministre a quand même dit, à moins que je n'aie manqué quelque chose, qu'il allait la rendre publique. C'est ce que vous nous dites, monsieur Jean. C'est plus compliqué que cela?

Allez-y.

[Traduction]

Le président: Oui, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Ce n'est pas plus compliqué que cela. D'ailleurs, le ministre a dit qu'il allait le rendre public dans très peu de temps.

Mais une fois qu'il sera public, nous aurons tous la possibilité d'examiner ce rapport. Il aborde apparemment toute une série de questions importantes. Le précédent gouvernement a apparemment effectué certains paiements qui sont douteux, ou en tout cas il y a des violations de contrat, et il y a toutes sortes de procès.

En fait, tout cela est devant les tribunaux. Nous ne pouvons donc pas nous prononcer, que ce soit au comité ou au gouvernement, mais une fois que cela sera public dans quelques semaines, nous pourrions examiner la question à titre individuel. Je suis sûr que le NPD et Mr. Julian connaîtront la question de A à Z. À ce moment-là, si la motion est présentée à nouveau au comité, nous pourrions examiner la question en conséquence.

Pour l'instant, toutefois, nous avons un calendrier pour les trois ou quatre semaines à venir et il n'est pas question d'y intercaler ceci, en tout cas pas avant lundi. Le comité ne va rien faire et il ne va pas présenter de recommandation avant lundi même si le rapport est déposé avant.

Donc, même si nous comprenons bien que tout cela fasse bondir certaines personnes à Toronto, et que c'est une question très importante qui remonte à des années, on ne va pas y aller par quatre chemins, comme vient de le dire M. McGuinty, pourquoi n'attendons-nous pas que le rapport soit déposé pour y jeter un coup d'oeil? À ce moment-là, nous pourrions en parler en comité parce que nous saurons de quoi il retourne. Pour l'instant, nous nous perdons en conjectures alors que nous avons déjà un programme très chargé. Nous allons être saisis de projets de loi qui seront très utiles pour beaucoup d'autres Canadiens aussi.

Donc, une fois que ce rapport sera déposé et public, ce qui devrait arriver très prochainement, nous pourrions le regarder et voir si nous pouvons faire quelque chose d'avantageux et de constructif à cet égard.

Le président: Allez-y, monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Vu la date de l'avis de motion et la date des commentaires du ministre, peut-on logiquement considérer que l'avis avait été formulé avant que le ministre fasse ses commentaires?

Nous pourrions dire que l'avis était dans une certaine mesure superflu. Je ne critique pas l'intervention, M. Chow, et je sais que c'est quelque chose d'important, mais je pense que maintenant que le comité a une réponse satisfaisante à la première partie de cette motion et que nous savons que le rapport va être publié, nous devrions faire preuve de maturité et de responsabilité et examiner le rapport avant de décider ce que nous allons faire ensuite.

Ce n'est pas parce que l'on insiste sur l'importance de tous nos autres travaux qu'on minimise l'importance de ce point précis. Je pense simplement que nous serons mieux placés pour nous prononcer une fois que nous aurons examiné le rapport et que ce sera plus facile à ce moment-là de décider de laisser de côté un autre aspect de nos travaux.

• (1725)

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Oui. Je voudrais poser une question. J'ai entendu dire « une semaine ». Ce n'est absolument pas ce que le ministre a dit; il ne s'est absolument pas engagé sur une date, et l'on pourrait donc craindre que toute cette affaire traîne pendant des mois ou des années. J'espère bien que non. Je ne crois pas que ce sera le cas. Pourrions-nous donc revenir sur cette question dans une semaine ou deux, par exemple, et voir à ce moment-là si le rapport a été rendu public? Plusieurs personnes ont parlé d'une semaine, mais ce n'est pas du tout ce que j'ai entendu et je ne suis pas sûre qu'on ait parlé

d'un délai particulier. Il est vrai que la motion remonte à avant la déclaration du ministre.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Je pense que rien n'empêche M. Julian de présenter à nouveau cette motion ultérieurement si nous estimons que le ministre n'a pas fait ce qu'il avait laissé entendre. Je pense que ce serait la bonne façon de faire les choses. Si nous n'envisageons que les scénarios les plus catastrophiques, nous allons passer notre temps à faire comparaître des ministres parce que personne d'autre n'aura quelque chose à dire.

Je pense que nous devrions donc laisser au ministre la chance de joindre le geste à la parole, et s'il ne le fait pas, je serais le premier à appuyer M. Julian qui dit qu'il faut le convoquer.

Le président: Pensez-vous que nous pourrions demander à M. Julian, qui est le parrain, et à Mme Chow de retirer cette motion pour 15 jours, le temps de voir ce que le ministre va faire? Ensuite, elle pourra être de nouveau présentée au comité si vous n'êtes pas satisfait des actions du ministre.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Si vous n'avez pas d'objections, je reviendrai ici dans deux semaines. Je reviendrai vous voir.

Le président: Vous êtes toujours la bienvenue.

D'accord?

(La motion est réservée.)

Mme Olivia Chow: Merci beaucoup.

Le président: Y a-t-il d'autres interventions? Dans ce cas, 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.