



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 020 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 24 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>

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

Le mardi 24 octobre 2006

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bon après-midi tout le monde. Conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 21 septembre 2006, nous allons examiner aujourd'hui 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 accueillons MM. Raynald Bélanger, Gary McNeil et Doug Kelsey. Je crois comprendre que M. Kelsey fera la présentation au nom des trois groupes qui comparaissent devant nous, mais il est certains que les questions pourront s'adresser à tous les participants.

Sans plus tarder, nous allons commencer et demander à M. Kelsey de faire sa déclaration.

M. Doug Kelsey (président et chef de la direction, West Coast Express): Merci de nous permettre de comparaître ensemble devant vous aujourd'hui.

Je suis accompagné de M. Gary McNeil, directeur administratif de GO Transit à Toronto, et de M. Raynald Bélanger, vice-président des trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport. Je m'appelle Doug Kelsey, et je suis le président et chef de la direction de West Coast Express et de SkyTrain à Vancouver. Ensemble, nous représentons les trois plus vastes réseaux de trains de banlieue du Canada.

Pour vous donner une idée du contexte, sachez qu'ensemble nos réseaux transportent plus de 125 millions de passagers par année et représentent plus de quatre milliards de dollars en actifs publics combinés. Les régions que nous représentons desservent environ 30 p. 100 de la population du Canada. Les sociétés des trains de banlieue du Canada souhaitent rendre plus agréable la vie des collectivités du Canada.

À ce titre, nous croyons être une partie essentielle de la solution au problème des embouteillages, des émissions de gaz à effet de serre et du smog dans les centres urbains du Canada. Mais pour faire plus comme fournisseurs de services publics et pour aider le Canada à atteindre ses objectifs environnementaux, nous avons besoin d'une solution politique à long terme fondée sur des principes visant à améliorer et à rendre plus équitables pour les sociétés ferroviaires de voyageurs urbains du Canada l'accès et les services des corridors urbains, à des taux concurrentiels et en fonction de contributions raisonnables en sus de la structure de coûts de la compagnie de chemin de fer hôte.

Notre décision de vous faire une présentation conjointe aujourd'hui est la conséquence directe de notre communauté d'intérêts, de défis et de points de vue, ainsi que de notre engagement à servir la même collectivité de passagers que vous, le public contribuable.

Dans les mémoires que nous avons présentés par le passé à la commission d'examen de la Loi sur les transports au Canada et à

notre comité, nous avons décrit les avantages des services de train de banlieue et nous avons exprimé nos préoccupations concernant un certain nombre de problèmes graves qui se posent dans nos activités. Nous sommes très heureux de constater que ces préoccupations ont été prises en compte dans le projet de loi C-11, en particulier la possibilité d'accéder aux lignes de chemin de fer sous réglementation fédérale au moyen du mécanisme de règlement des différends proposé à l'article 152.1 du projet de loi. Ensuite, il y a la possibilité proposée à l'article 152.2 du projet de loi de faire déterminer par l'Office le montant à payer à la compagnie de chemins de fer hôte pour un tel accès si les négociations commerciales ne sont pas couronnées de succès. L'article 145 offrirait aussi la possibilité pour les commissions de transport urbaines comme AMT, GO et West Coast Express d'acheter à sa valeur nette de récupération une ligne ou un couloir ferroviaire mis en vente.

En ce qui concerne l'accès des organismes de trains de fer de banlieue, l'article 152.1 du projet de loi traite d'une importante préoccupation des administrations de trains de banlieue: leur incapacité à utiliser les lignes de chemin de fer sous réglementation fédérale en vertu de la Loi sur les transports au Canada dans sa forme actuelle. Les expéditeurs qui estiment être mal servis ont des recours en vertu des dispositions sur les services de la Loi sur les transports au Canada. Les sociétés de trains de banlieue ne bénéficient pas de cette protection parce qu'elles n'ont pas à l'heure actuelle le droit d'accès. En vertu de l'article 152.1 proposé, si le service fourni à un exploitant de trains de banlieue est inadéquat en raison de son inaptitude à accéder à la ligne de chemin de fer sous réglementation fédérale, cet exploitant peut en appeler à l'Office afin d'obtenir un redressement particulier.

Il est regrettable que les compagnies de chemin de fer hôtes puissent nuire considérablement à l'environnement dans lequel les fournisseurs de service de trains de banlieue exercent leurs activités. Elles peuvent leur imposer des tarifs déraisonnablement élevés, des clauses restrictives et, dans certains cas, des mesures de contrôle des spécifications de leurs services de chemin de fer, sans reconnaître adéquatement l'important capital financé par les contribuables que les exploitants de trains de banlieue fournissent aux compagnies de chemin de fer hôtes.

Ces contributions importantes profitent tant à l'ensemble des actifs des chemins de fer qu'au transport des marchandises. Il s'agit d'une préoccupation de longue date reconnue récemment par le gouvernement dans deux projets de loi qui sont malheureusement morts au Feuilleton, le projet de loi C-26 et le projet de loi C-44. Ces préoccupations ont une longue histoire.

Certains d'entre vous se souviennent peut-être qu'une tentative de fournir aux exploitants de trains de banlieue une certaine protection législative a échoué il y a environ 20 ans, en 1986, quand le projet de loi C-97 est lui aussi mort au Feuilleton. Nous espérons que le résultat sera différent cette fois et que l'on nous fournira la protection nécessaire pour assurer notre utilisation et notre expansion futures ainsi que la viabilité des entreprises de trains de banlieue dans les agglomérations métropolitaines et les régions que nous desservons. À défaut de ces mesures de protection, notre aptitude à soutenir l'atteinte de nos objectifs nationaux et régionaux de viabilité et de mobilité sera nettement limitée.

● (1535)

Dans le passé, les compagnies de chemin de fer ont préconisé de négocier l'établissement des coûts avec les exploitants de trains de banlieue en fonction d'une tarification selon l'« offre et à la demande ». Cette approche peut avoir un effet défavorable sur l'industrie parce qu'il n'y a souvent aucun autre concurrent ou, dans la plupart des cas, pas de concurrence efficace ni de situations vraiment comparables pour des types de services semblables.

Les trains de banlieue sont un service particulier dont l'offre dépend des corridors, et non pas des prix. La structure tarifaire actuelle offerte aux exploitants de trains de banlieue est un exemple clair de tarification dans un environnement sans concurrence. Les économies, dans certains cas, sont malheureusement si défavorables que, en dépit de la demande de services du public, le coût d'une expansion peut être prohibitif si l'environnement des négociations commerciales ne comporte aucune égalité ni aucun système de freins et de contrepois pour assurer des règles du jeu équitables dans l'établissement des tarifs et des services.

Cependant, l'article 152.2 du projet de loi proposé empêchera d'imposer des tarifs trop élevés. Plus précisément, le paragraphe 152.2(2) proposé présente un certain nombre d'éléments dont l'Office devrait tenir compte pour déterminer un tarif pour l'utilisation des chemins de fer, des terres, de l'équipement, des installations ou des services. Serait particulièrement utile aux exploitants de chemin de fer de passagers l'alinéa 152.2(2)b) proposé, qui stipule que le coût du capital de l'actif d'une société de chemin de fer doit être déterminé par un taux qui est établi par l'Office et appliqué à la valeur nette aux livres de l'actif devant être utilisé par le fournisseur de services de transports publics moins tout montant payé par l'exploitant de trains de banlieue relativement à cet actif.

La valeur nette aux livres d'un actif est le coût d'origine de l'actif pour la compagnie de chemin de fer, moins la dépréciation. Cette méthode de calcul du coût du capital tient compte des frais réels engagés par la compagnie de chemin de fer pour l'achat de l'actif qui est utilisé par l'exploitant de trains de banlieue.

Il est raisonnable et juste que les prix facturés pour une telle utilisation représentent le coût réel de l'actif. Les frais plus élevés engagés par la compagnie de chemin de fer pour remplacer les actifs peuvent être facturés aux exploitants de trains de banlieue une fois que l'actif a été acheté. Le coût des améliorations est également un élément dont l'Office doit tenir compte aux termes de l'alinéa 152.2(2)c) proposé. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'utiliser une autre méthode d'évaluation comme celle qu'on désigne sous le nom de coût de remplacement. La facturation de prix excessifs pour l'accès aux services et à l'infrastructure d'exploitation représente un fardeau excessif pour l'industrie canadienne des trains de banlieue et les contribuables que nous servons tous. Nous sommes persuadés que les modifications proposées à la loi permettront de répondre à

beaucoup de nos préoccupations concernant les services et la tarification dans l'avenir.

En ce qui concerne le transfert et l'abandon des lignes de chemin de fer, l'article 39 du projet de loi C-11 propose une modification à l'article 145 de la loi, aux termes de laquelle les administrations de transport de banlieue figureraient sur la liste des entités auxquelles une ligne de chemin de fer doit être offerte à la vente à la valeur de récupération nette au cours du processus de cession d'une ligne. Ce changement reflète la possibilité réelle qu'un service de trains de banlieue soit offert sur une ligne qu'une société de chemin de fer veut abandonner parce qu'elle n'est plus utilisée pour le transport des marchandises. L'autorisation accordée aux administrations de transport de banlieue d'acheter une ligne à la valeur de récupération nette traduit le fait que le service de trains de banlieue est un service de transport en commun utile. Elle illustre aussi une réalité à laquelle font face bon nombre d'administrations de transport de banlieue, soit le fait de devoir offrir leurs services en fonction des limites de budgets d'exploitation serrés.

En terminant, nous désirons souligner que les dispositions du projet de loi C-11, quand elles entreront en vigueur, n'entraîneront pas de dépenses du Trésor fédéral. Dans les dispositions du projet de loi, on envisage le paiement de tarifs plus justes par les exploitants de trains de banlieue et de contributions raisonnables en sus des coûts de la compagnie de chemin de fer. Il n'y aura qu'un seul changement au système: les sociétés de trains de banlieue auront le droit d'accès, ce qui permettra d'établir des règles du jeu équitables et qui donnera aux trains de banlieue des occasions très nécessaires de contribuer à la viabilité de nos centres urbains, à l'économie et à l'environnement, pour le bien des contribuables et des nombreux ministères fédéraux qui profiteront de l'adoption de ce projet de loi.

● (1540)

Monsieur le président, je vous remercie encore de nous avoir offert l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Voilà qui conclut notre exposé. Nous serons heureux de répondre à toutes vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelsey.

Monsieur McGuinty, allez-y, je vous prie.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Je vais partager cette-fois-ci le temps qui m'est imparti avec M. Bell.

Merci d'être venus, monsieur Bélanger ainsi que vous, messieurs.

Est-ce que vos organismes reçoivent à l'heure actuelle un quelconque soutien du gouvernement fédéral ou prévoyez-vous qu'ils en recevront?

M. Gary McNeil (président et directeur général, GO Transit): À l'heure actuelle, GO Transit reçoit de l'argent du fonds d'infrastructure stratégique du Canada. Nous disposons d'environ 385 millions de dollars, que le gouvernement fédéral nous a fournis afin d'améliorer l'infrastructure, principalement celle des couloirs ferroviaires du CN et dans une certaine mesure de ceux du CP, dans la région du Grand Toronto. C'est ce que nous faisons à l'heure actuelle.

M. David McGuinty: Alors, est-ce que ce projet est entrepris pour la TTC et GO Transit ou uniquement pour GO?

M. Gary McNeil: Non, il est destiné exclusivement à GO Transit. Il vise l'expansion du réseau des trains de banlieue et l'infrastructure des voies ferrées.

M. David McGuinty: Et est-ce que l'accord sur l'infrastructure, qui est actuellement en place avec le gouvernement fédéral, a été signé?

M. Gary McNeil: Oui, il a été signé.

M. David McGuinty: Il y a un accord de contribution entre le gouvernement fédéral et...

M. Gary McNeil: C'est un accord entre les administrations fédérale, provinciale et municipales.

M. David McGuinty: L'accord de contribution a été conclu entre le gouvernement fédéral et quelles autres parties?

M. Gary McNeil: La province de l'Ontario et toutes les municipalités de la région du Grand Toronto y participent.

M. David McGuinty: Bien, d'accord. Est-ce que le président du Conseil du Trésor vous a informé qu'il envisage de retenir ce soutien en attendant le résultat des élections municipales en Ontario?

M. Gary McNeil: Non.

M. David McGuinty: Le saviez-vous?

M. Gary McNeil: Non.

M. David McGuinty: Comment y réagiriez-vous, si cela se produisait?

M. Gary McNeil: Je m'en remettrais à mes homologues provinciaux pour traiter avec le gouvernement fédéral à ce sujet. Notre organisme respecterait le désir de notre gouvernement provincial. Nous poursuivrions quand même le programme. Nous avons tant besoin de cette infrastructure que, si quelqu'un se retire, cela ne fera que prolonger la mise en œuvre. Nous devons quand même aller de l'avant.

•(1545)

M. David McGuinty: Est-ce que ce contrat est à fournisseur unique?

M. Gary McNeil: Non, je crois que vous le confondez avec le contrat entre Bombardier et la Toronto Transit Commission, la TTC. C'est un autre contrat avec la TTC.

M. David McGuinty: Comment votre contrat est-il géré?

M. Gary McNeil: Selon notre contrat actuel, il y a un total de 12 projets. Il s'agit en fait de projets d'immobilisations et d'infrastructure. Ils font tous l'objet d'appels d'offres. Le CN construit les rails et l'infrastructure du chemin de fer, et GO Transit gère les structures des ponts qui doivent être bâtis.

M. David McGuinty: Combien de temps a-t-il fallu pour négocier l'accord de contribution avec le gouvernement fédéral?

M. Gary McNeil: Cela a pris environ trois ans.

M. David McGuinty: L'accord a-t-il été signé?

M. Gary McNeil: Il a été signé. Il est en vigueur depuis environ trois ans.

M. David McGuinty: Et les contrats avec vos fournisseurs et votre consortium, et ainsi de suite, sont-ils effectivement établis?

M. Gary McNeil: Oui, ils le sont.

M. David McGuinty: Est-ce que les travaux ont été commencés?

M. Gary McNeil: Oui. Nous avons terminé probablement environ 50 p. 100 de l'ensemble du programme.

M. David McGuinty: D'accord. Donc, lorsque vous avez entendu parler de la participation du président du Conseil du Trésor à une entente d'infrastructure particulière ici dans cette ville, est-ce que cela vous a surpris?

M. Gary McNeil: Ça ne nous concerne pas vraiment, non.

Le président: Je ne pense pas que c'est une question pertinente. Je n'aime pas limiter les questions des témoins, mais je pense qu'il s'agit d'un enjeu différent.

M. David McGuinty: En effet, c'est un enjeu différent, monsieur le président, mais je crois qu'il indique si oui ou non ce projet de loi doit être modifié d'une façon ou d'une autre pour tenir compte de toute cette question... car ce qui s'est passé ici, c'est que le gouvernement fédéral a participé jusqu'à un certain degré au processus décisionnel de niveau municipal, qui devra peut-être être protégé dans le projet de loi C-11. C'est pourquoi je pose la question.

Le président: Je pense, cependant, que vous demandez à M. McNeil de faire des suppositions, et je ne crois pas que c'est nécessairement la raison de sa présence ici. Il est ici pour répondre aux questions actuellement...

M. Gary McNeil: Je peux dire franchement que dans le cas de notre programme d'infrastructure, nous avons été appuyés à 100 p. 100 par le gouvernement fédéral et par le gouvernement provincial et par les gouvernements municipaux, vraiment, pour faire avancer le projet. Il s'agit d'infrastructures essentielles que tous les organismes appuient avec conviction.

M. David McGuinty: Absolument. Donc, dans ce cas, aucun audit d'optimisation des ressources ne vous a été imposé et l'on ne vous a pas dit quelque chose dans le sens qu'il vous faudrait revoir le contrat en fonction des résultats d'une campagne électorale municipale, par exemple?

M. Gary McNeil: Non. Dans le contexte de notre demande de financement, nous avons présenté une analyse de rentabilisation plutôt sérieuse relative au programme par l'entremise de Transports Canada, analyse qui était appuyée par Transports Canada et le gouvernement fédéral.

M. David McGuinty: Votre système d'approvisionnement était-il international?

M. Gary McNeil: Oui.

M. David McGuinty: Il était donc géré par une tierce partie?

M. Gary McNeil: Il est géré par notre organisation interne, mais nous utilisons un système de prix concurrentiels pour tous nos contrats.

M. David McGuinty: D'accord. Merci beaucoup.

Monsieur Bell, allez-y.

Le président: Monsieur Bell, vous avez deux minutes et demie.

M. David McGuinty: Pardonnez-moi, Monsieur Kelsey, aviez-vous quelque chose à dire?

Le président: Monsieur Kelsey, allez-y, s'il vous plaît.

M. Doug Kelsey: La seule chose que je voudrais ajouter relativement au projet de loi C-11, c'est que, si l'on parle de financement fédéral, actuellement à Vancouver, la plupart du financement — qui se négocie évidemment aux échelons supérieurs du gouvernement — est alloué ou non selon la viabilité d'un projet, dans ce cas du projet de trains de banlieue. Donc, si cette mesure était promulguée, toutes les contributions du gouvernement fédéral serviraient et n'iraient donc pas dans les marges de profit de la compagnie de chemin de fer; elles serviraient à réduire les capitaux nécessaires et à optimiser les services. Voilà l'intention du cadre qui est présenté ici, peu importe le niveau de gouvernement — provincial, municipal, fédéral — qui profiterait des retombées.

M. David McGuinty: Permettez-moi d'éclaircir la question, monsieur le président.

Donc, la contribution fournie à Vancouver n'a pas été assujettie aux résultats d'une campagne électorale municipale. C'est bien ça?

M. Doug Kelsey: Ce n'est aucunement relié.

M. David McGuinty: D'accord. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le président, je vais revenir à l'article 44 du projet de loi, qui modifie l'article 152 par adjonction. J'ai bien compris que cette modification facilitera les négociations avec les compagnies de chemin de fer, et vous avez le plein appui du Bloc québécois à cet égard.

Monsieur Bélanger, j'aimerais que vous me donniez des exemples afin qu'on comprenne mieux cette modification. Quand on rencontre les compagnies de chemin de fer, elles nous disent que les négociations vont très bien et qu'on est toujours de bonne foi. Toutefois, la modification va probablement ajouter des éléments.

M. Raynald Bélanger (vice-président, Trains, Agence métropolitaine de transport): Il faut faire attention, lorsqu'on donne des exemples, parce qu'on a des contrats confidentiels. Je ne peux donc pas vous donner de chiffres, parce que cela pourrait mener à un bris de contrat.

• (1550)

M. Mario Laframboise: D'accord.

M. Raynald Bélanger: Donc, le contexte est difficile. Par exemple, lorsqu'on a fait le projet de révision de la loi, l'arrangement qu'on avait avec Transports Canada était que le CN devait accepter que le ministère puisse avoir accès aux contrats afin de les examiner et de se faire une opinion à leur sujet.

Par contre, je peux peut-être vous donner des exemples de nouveaux projets, par exemple quant aux coûts des infrastructures ferroviaires. Ce ne sont pas des exemples de coûts fonctionnement, car les contrats de fonctionnement sont techniquement confidentiels.

En ce qui a trait aux investissements ferroviaires, je dois aussi faire attention, parce que cela pourrait aussi être interprété comme étant confidentiel, mais le projet est présentement en cours.

Je peux vous donner l'exemple de la construction d'une voie sur une distance de deux milles. On a des exemples qui nous confirment que, selon le pire scénario, cela pourrait coûter entre 2,5 millions de dollars et 3 millions de dollars, et on évalue qu'il en coûtera 6 millions de dollars.

Comme vous le voyez, c'est difficile. On n'a pas accès aux détails, on évolue dans cette dynamique. Que ce soit pour un investissement de 5 \$ ou pour un investissement de 10 millions de dollars, il faut mener la même bataille chaque fois pour essayer d'obtenir les raisons qui justifient les coûts, particulièrement lorsqu'on construit à l'intérieur de l'emprise ferroviaire.

M. Mario Laframboise: Donc, cela veut dire que vous étiez condamnés à vous entendre, alors que maintenant, la médiation va...

M. Raynald Bélanger: À un certain moment, on a décidé tous les trois — on nous appelle *the three amigos* — que c'en était assez. On s'est réunis et on est allés se défendre, surtout que la révision de la loi était en marche. On a profité de cette occasion pour aller faire un débat. On a fait des présentations du même type au comité de révision de la loi, et on nous a entendus; c'est d'ailleurs reflété. C'est

pourquoi on continue notre cheminement en ce sens. On pense qu'il y a une occasion d'établir une base où il y aura un arbitre et des règles de jeu minimales. Ainsi, on sera capables de faire un bon bout de chemin, dans les prochaines années, avec les chemins de fer. Actuellement, c'est un *open playing field*. Donc, chacun essaie d'avoir la peau de l'autre, d'une certaine façon, ce qui ne privilégie pas des négociations ou des tractations très saines, à la limite.

M. Mario Laframboise: Ce que nous dit l'industrie, c'est que finalement il n'y aura jamais de négociation et que l'office sera toujours obligé de trancher. Pour ma part, je ne pense pas que ce sera le cas, parce qu'il y a plusieurs critères.

J'aimerais vous entendre à ce sujet.

M. Raynald Bélanger: Les clients de marchandises ne sont pas toujours à l'office en train d'essayer de corriger les choses. Cela force tout le monde à être raisonnable au départ. Jusqu'à un certain point, les demandes sont raisonnables, donc, personne n'est intéressé à se présenter à répétition devant l'office, parce que c'est très laborieux et très exigeant en termes de temps. Personne n'a intérêt à se présenter devant l'office.

Toutefois, on pense qu'il y aura peut être des cas d'exception où il y aura des principes à débattre. À ce moment-là, on y ira, mais ce ne sera pas la règle. Les choses vont se stabiliser, il y aura un climat plus sain. Quand les gens savent qu'un certain type de relation est établi, ils se respectent davantage. Par contre, quand on sait que c'est un *open playing field*, il n'y a plus de respect, on ne fait pas confiance à l'autre. Cela peut devenir réciproque.

M. Mario Laframboise: Je me permets de revenir sur l'article 39, parce que cela ajoute un élément dans le cas des rétrocessions de voies ferrées. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer décide d'offrir des rétrocessions de voies ferrées, vous devenez alors un joueur dans l'échiquier.

J'ai parlé avec des représentants de Transports Canada. Y-a-t-il eu des moments où vous auriez souhaité qu'il y ait des abandons de voies ferrées ou des discussions à cet égard parce que les compagnies ferroviaires ne s'en servaient pas, mais qu'elles avaient décidé de les garder quand même? Je sais que Transports Canada nous a dit que ce projet de loi ne touchait pas cet aspect, mais y a-t-il eu des situations où vous auriez souhaité intervenir, des cas où, à certains endroits, les compagnies ne démontrent pas un intérêt pour le transport ferroviaire mais veulent peut-être seulement faire augmenter la valeur d'une ligne désaffectée?

M. Raynald Bélanger: C'est clair qu'il y a de tels exemples. La ligne entre Dorion et Rigaud, où il n'y a plus de transport de marchandises depuis plusieurs années, est un exemple de situation où la compagnie conserve la propriété. On a actuellement des tractations avec la compagnie afin de l'acheter, parce qu'il faudrait reconstruire. Or, maintenant, évidemment, ça vaut cher.

M. Mario Laframboise: C'est ce qu'on nous avait dit. On aurait peut être souhaité pouvoir les forcer à négocier, mais on verra ce qu'on pourra faire avec ce projet de loi.

M. Raynald Bélanger: Il faut d'abord qu'ils déclarent que le ligne est abandonnée. Il y aura un cas similaire au Québec, entre Marieville et Saint-Hubert, où la compagnie de chemin de fer a déclaré officiellement que la ligne était abandonnée. À ce moment-là, la compagnie fait le tour de toutes les lignes locales. Si personne n'en veut, elle l'offre au gouvernement du Québec. Si le gouvernement n'en veut pas, elle l'offre aux municipalités. Mais nous ne sommes pas inclus. Je crois que nous sommes après le gouvernement, au deuxième rang.

M. Mario Laframboise: Cela fait-il votre affaire?

M. Raynald Bélanger: Oui.

M. Mario Laframboise: Ça va.

Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

[Traduction]

Le président: Vous avez 40 secondes.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je veux en profiter, monsieur Bélanger, pour confirmer que vous êtes assez satisfait du contenu du projet de loi tel qu'il est. Vous pourriez peut-être faire un dernier commentaire à ce sujet.

M. Raynald Bélanger: [Note de la rédaction: inaudible]

M. Mario Laframboise: C'est un grand pas pour vous. Merci.

• (1555)

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

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

Vous avez tous été très éloquentes, messieurs Bélanger, Kelsey et McNeil, pour affirmer qu'essentiellement, vous ne constatez aucune difficulté avec le projet de loi. Cependant, vous avez aussi mentionné dans votre exposé, monsieur Kelsey, que le projet de loi reprend en quelque sorte des projets de loi antérieurs n'ayant jamais reçu la sanction royale.

J'aimerais donc que chacun de vous explique très précisément ce qui arriverait si la session parlementaire se terminait avant que le projet de loi ne soit adopté et que nous nous retrouvions de retour à la case de départ. En particulier quant à la médiation mais aussi quant à la question de l'abandon de voies ferrées, qu'est-ce que cela signifierait pour chacune des administrations de transport pour ce qui est de vos plans des quelques prochaines années si vous devez revenir sur la même question dans deux ou trois ans?

M. Gary McNeil: Nous avons un ou deux cas précis. Dans le cas de GO Transit, nous avons établi un processus avec les entreprises ferroviaires pour acquérir certaines lignes. Nous sommes en fait propriétaires d'environ 30 p. 100 des couloirs ferroviaires que nous utilisons actuellement.

Pour nous, si la loi n'était pas adoptée et qu'il était proposé d'abandonner un couloir ferroviaire quelconque, nous payerions le prix monopole que l'entreprise ferroviaire facturerait pour le terrain et le secteur public, en conséquence, payerait cette somme d'argent. Il s'agit d'infrastructures trop essentielles pour que l'on permette qu'elles soient abandonnées. Voilà la vision privilégiée par GO Transit: si les entreprises ferroviaires veulent nous faire payer un montant exorbitant, nous devons donc payer ce montant parce qu'elles nous ont à leur merci. Nous n'avons vraiment pas de choix.

Pour ce qui est du service, cependant, nous avons une situation où CP Rail nous fait payer un tarif si élevé dans le couloir ferroviaire

Milton que nous refusons d'y faire rouler d'autres trains. C'est aussi simple que ça. Compte tenu du tarif que l'on nous facture, nous soutenons que nous n'avons pas les moyens d'y faire rouler d'autres trains.

M. Peter Julian: Vous offriez le service de train jusqu'à maintenant?

M. Gary McNeil: Nous offrons un service de train actuellement mais nous devons ajouter des trains. Cependant, étant donné le tarif qui nous est facturé, nous ne pouvons pas nous permettre d'ajouter des trains. En fin de compte, nous limitons notre capacité d'offrir davantage de services parce que nous n'avons pas de mécanisme nous permettant de faire appel et de signaler que le tarif doit être ajusté.

C'est ce que prévoit le projet de loi. Il nous donnerait la possibilité de nous adresser à une tierce partie indépendante, pour faire étudier le tarif facturé et demander si le tarif est juste et raisonnable ou non. En ce moment, il faut négocier avec les entreprises ferroviaires et elles nous disent: c'est à prendre ou à laisser. Nous n'avons pas le choix.

M. Peter Julian: Avez-vous fait une estimation de la différence financière que cela représenterait sur une année normale, par exemple, pour GO Transit?

M. Gary McNeil: Je crois que, pour nous, la situation actuelle nous sert de baromètre. Si, tout à coup, les entreprises ferroviaires nous disent que, pour faire rouler un train de plus, nous serons facturés 50 p. 100 de plus, nous saurons que la prochaine fois que nous entamons des négociations, chaque train nous coûtera 50 p. 100 de plus. Donc, pour nous exploitants, nous devrions probablement prévoir une augmentation de 5 millions de dollars par année, dans cet ordre de grandeur, de nos coûts d'exploitation. Et normalement, nous finirions par devoir refiler la note à nos clients.

M. Doug Kelsey: Tout d'abord, s'il ne se passait rien, je pense que nous serions tous extrêmement déçus, c'est le moins que l'on puisse dire, puisque nous avons passé des années à essayer de faire adopter cette mesure. Dans le cas de West Coast Express, nos possibilités d'expansion seraient réduites à néant alors que nos clients réclament d'abord et avant tout davantage de services.

Le moment choisi est également très important, parce qu'il ne s'agit pas de projets à court terme. La planification exige des années de travail. Le cycle économique pour mettre en place un nouveau service peut demander beaucoup de temps, plus particulièrement au chapitre du capital. Nous devons également rivaliser à l'interne pour la valeur de ce que nous faisons. Si le projet n'aboutit pas, notre structure de coûts sera beaucoup plus élevée que ce que nous pourrions envisager... et nous pourrions aller jusqu'à abandonner les projets d'expansion.

En ce qui nous concerne, la question de l'abandon est examinée en fonction des coûts. Dans le cas du corridor Arbutus, je pense que la compagnie de chemin de fer envisageait une somme de 100 millions de dollars. Je pense que c'était bien établi à l'échelle du pays, et c'est un corridor très stratégique. Il s'agit en partie d'une stratégie de planification à long terme et de protection des corridors, et de s'assurer que les administrations de transport urbain ont leur mot à dire sur les engagements et les plans à long terme. Si ce n'est pas encore défini et que les règles du jeu ne sont pas connues, on risque de s'y perdre. Nous l'avons vu dans le cas du corridor Arbutus; le dossier a finalement abouti à la Cour suprême du Canada.

Il peut y avoir une différence entre l'estimation d'une compagnie de chemin de fer pour le corridor Arbutus, soit 100 millions de dollars, qui était le prix annoncé je crois... tandis que quelqu'un d'autre peut y voir la moitié de cette somme. Le service de la dette sur ce montant est d'environ 5 millions de dollars par année juste pour le capital, sans parler de la structure des coûts d'exploitation. Quand d'autres personnes examinent d'autres corridors — finalement, dans le cas qui nous préoccupe, la ligne du Canada a été mise de côté — on ne peut faire la comparaison, parce que les gens choisissent de poursuivre la discussion.

En partie, la loi sera coûteuse au plan de l'exploitation. J'estime même que certains de nos tarifs d'utilisation des chemins de fer, à l'expiration des contrats, pourraient diminuer dans une proportion de plus de 80 p. 100, ce qui est extrêmement important quand on pense à quoi pourraient commencer à ressembler nos coûts d'exploitation et notre viabilité. L'important ici est de souligner que les compagnies de chemin de fer profitent toujours d'un rendement raisonnable. Il est essentiel que ce soit le cas, sinon, les capitaux s'épuisent et s'en vont ailleurs. Elles doivent être protégées pour assurer un rendement raisonnable.

Le problème ici est de savoir ce qui est raisonnable. Si la loi ne prévoit pas de mécanisme régulateur, alors il faut négocier avec un monopole. Peut-on négocier avec un monopole? Oui, mais c'est lui qui définit ce qui est raisonnable dans les négociations. Si vous regardez la contribution moyenne d'un chemin de fer dans ce pays, elle s'élève à moins de 30 p. 100. On monte dans les trois ou quatre chiffres dans certains cas, historiquement. Les répercussions seront importantes si nous ne mettons pas ce système en place rapidement de sorte que nous puissions poursuivre la planification de nos activités à long terme pour servir le client.

•(1600)

M. Peter Julian: Monsieur Bélanger.

M. Raynald Bélanger: Encore une fois, je dois faire attention au caractère confidentiel du contrat, mais pour l'instant, pour les besoins de leur exploitation, nous parlons d'une valeur comptable nette. Maintenant, selon chaque contrat, c'est quelque chose entre la valeur comptable nette et le coût de remplacement, sauf dans le cas de Doug.

Je pense que cela dépasse la valeur de remplacement, d'après ce que vous dites.

Je pense qu'il est évident qu'ils veulent passer de la valeur comptable nette à la valeur de remplacement. Le cas échéant, nous sommes fichus. C'est aussi simple que cela.

[Français]

M. Peter Julian: Vous avez parlé aussi de la possibilité de prendre la ligne jusqu'à Marieville. Ce sera un autre...

[Traduction]

M. Raynald Bélanger: En ce qui concerne le moment choisi, je dois être honnête, ce n'est pas essentiel pour nous maintenant. Si le projet de loi est approuvé au printemps prochain, cela ne changera rien... Nous n'avons pas de plan pour prendre ces voies ferrées maintenant. C'est probablement plus important pour GO que pour nous. Je peux attendre un été de plus pour cet article.

Pour les autres, nous ne pouvons pas attendre. Nous avons un enjeu majeur avec nos lignes actuelles — un enjeu majeur découlant de la nouvelle ligne Repentigny, que le premier ministre a annoncée, et c'est un projet de l'ordre de 300 millions de dollars. Nous sommes actuellement au beau milieu de cette affaire. Donc, tout délai retarderait certainement la conclusion d'une entente avec la

compagnie de chemin de fer. Vous ne pouvez pas imaginer en quoi consiste nos discussions parfois.

Le président: Monsieur Fast.

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

Merci à tous d'être venus.

Mes questions s'adresseront à M. Kelsey.

Je connais bien West Coast Express, puisque la voie ferrée est juste en face de ma circonscription, de l'autre côté de la rivière. Le projet a également suscité de la controverse lorsqu'il a été lancé, et j'aimerais en parler un peu. J'ai quelques petites questions et j'aimerais que vous y répondiez brièvement.

Premièrement, depuis combien de temps la compagnie West Coast Express existe-t-elle?

M. Doug Kelsey: Dix ans.

M. Ed Fast: Quelles voies ferrées utilisez-vous?

M. Doug Kelsey: Nous utilisons les voies du Canadien Pacifique.

M. Ed Fast: Quand le contrat expire-t-il; peut-être n'avez-vous pas la liberté d'en parler?

M. Doug Kelsey: Non, je peux en discuter. Il expire en 2015, mais il renferme une option de renouvellement pour une autre période de 21 ans si nous choisissons de l'exercer, ce que nous ne ferons pas.

•(1605)

M. Ed Fast: S'agit-il d'une option de renouvellement aux tarifs actuels?

M. Doug Kelsey: En effet.

M. Ed Fast: Vous dites que vous n'exercerez pas cette option si la loi est adoptée, je suppose.

M. Doug Kelsey: En effet.

M. Ed Fast: J'ai l'impression que les gens réunis autour de cette table veulent que le projet de loi soit adopté rapidement. Il s'agit, en majeure partie, d'une loi du précédent gouvernement et j'ai le sentiment que tout le monde est déterminé à régler ce dossier avant les prochaines élections.

Au chapitre des coûts, quel est votre coût actuel par passager? M. Bélanger a mentionné que celui de West Coast Express aurait été passablement plus élevé que le coût de remplacement. Est-ce exact?

M. Doug Kelsey: Oui, si vous utilisez ce calcul. Si nous examinons le recouvrement des coûts d'exploitation, j'ai pris le relais il y a environ sept ans et, par souci d'équité pour la compagnie de chemin de fer, je dois dire que ces coûts étaient ceux que nous devions traiter à l'interne, en toute franchise.

Je viens du secteur privé. Si je considère la question du point de vue d'une entreprise, les actifs s'élèvent à environ 150 millions de dollars, avec un budget de dépenses de plus de 14 millions de dollars par année et l'effectif compte à peine 11 personnes. Je serais prêt à faire la comparaison avec n'importe quelle autre entreprise du secteur privé. Le recouvrement de nos coûts d'exploitation était de 33,5 p. 100 il y a sept ans et il s'établira probablement à environ 76 p. 100 cette année.

M. Ed Fast: Mais votre coût par passager...

M. Doug Kelsey: Pour le coût par passager, on pourrait parler d'un peu plus de 3 \$ actuellement. Il était à 15 \$, mais il a baissé considérablement.

M. Ed Fast: C'était 15 \$ à un certain moment. Je m'en souviens.

Pouvez-vous expliquer le processus que vous avez suivi à l'origine, lorsque vous avez négocié avec le CP? Il est évident que la loi proposée n'était pas en place. Le fait que les contribuables et les résidents du Lower Mainland et de la vallée du Fraser étaient pratiquement pris en otage par le CP a suscité passablement de controverse. Pouvez-vous nous fournir des explications sur les difficultés que vous avez dû surmonter et sur la façon dont la loi proposée permettra de régler cette question?

M. Doug Kelsey: J'essaierai d'être aussi bref que possible pour raconter un parcours de plusieurs années.

Je travaillais au Rocky Mountain Railtours à titre de vice-président de l'exploitation. Comme j'avais négocié des contrats sur le tarif d'utilisation des chemins de fer avec VIA Rail, CN et CP, j'avais déjà vu certaines ententes auparavant. Sans entrer dans les détails, lorsque je suis arrivé, le tarif semblait tout simplement beaucoup trop élevé. Je n'avais pas beaucoup d'expérience dans le domaine, en toute franchise.

L'attribution des contrats est très importante, mais de quels contrats parlons-nous? Le premier était une entente sur l'équipage, qui a expiré dans les cinq premières années. Nous l'avons renouvelé. Je reconnais que le Canadien Pacifique a été très responsable. Nous avons obtenu des réductions importantes et nous avons signé ce contrat. L'entente était réaliste et elle était raisonnable pour les deux parties.

Dans le cas de l'entente sur le tarif d'utilisation des chemins de fer, il m'apparaissait évident que les tarifs étaient excessifs. En utilisant le genre de calcul type pour l'établissement des coûts des frais variables à long terme, qui est un genre de calcul assez régulier, les frais variables à long terme ou la marge de contribution s'établissaient dans les quatre chiffres. Les taux étaient extrêmement élevés. Toutefois, si nous les comparons avec le même genre de calcul, la même méthodologie, les autres types de contributions moyennes des chemins de fer se chiffrent, comme je l'ai dit, à moins de 30 p. 00 — à l'aide de la même méthodologie, je suis arrivé à 30 p. 100, avec un montant qui comporte plusieurs chiffres.

Pour ce qui est du processus que nous avons suivi, nous avons vraiment essayé de négocier d'abord, et ce, à de multiples occasions. Je dois dire que la compagnie de chemin de fer avait signée une entente de 20 ans, alors pourquoi aurait-elle voulu la changer? Finalement, j'ai dû chercher à faire accepter le fait, non pas de revenir en arrière, parce que ce n'est pas convenable, mais de corriger les prix, puisque la plupart des gens qui sont en affaires ont eu à le faire.

Il n'est pas inhabituel de modifier les prix de façon régulière si cela n'a vraiment aucun sens. Je l'ai fait. J'ai déjà travaillé pour une multinationale et cette pratique est très courante. Vous n'avez pas à modifier le contrat, simplement à changer ce qu'on appelle la table de tarification au verso.

Ainsi, durant une assez longue période, j'ai essayé de le faire en suivant un processus de négociation commerciale approprié, si c'était possible. Évidemment, cela n'a pas été le cas, de sorte que j'ai ensuite choisi de comparaître devant le conseil d'administration du district régional de Vancouver à huis clos et devant le conseil d'administration de TransLink à huis clos. J'ai examiné la question avec toute ces personnes. La réunion a été très émotive, franchement, et ils ont exprimé une grande colère lorsqu'ils ont vu quelle était la situation réelle. Je n'étais pas en mesure d'en parler avec quiconque, parce que c'était l'un des problèmes.

On m'a même demandé de faire un examen éditorial avec *The Vancouver Sun* et *The Province*. Je ne pouvais rien leur dire, et

encore moins au ministre des Transports de l'époque, M. Collenette, en raison du caractère confidentiel du dossier.

J'ai donc rencontré chacun des maires du Lower Mainland et pratiquement tous les maires et toutes les administrations régionales ont donné leur appui pour tenter de corriger la situation. C'était complet et c'était compliqué. À chacune des étapes, j'ai communiqué à la compagnie de chemin de fer en question ce que j'allais faire dans l'espoir que je n'aurais pas à le faire. J'ai communiqué de façon proactive, en expliquant que je ne voulais pas faire cela, mais que j'allais le faire si nous ne pouvions pas nous entendre.

Finalement, il y a eu énormément de pressions publiques, et c'était lié à d'autres choses sur le plan stratégique. À l'époque, je pensais que nous avions une occasion unique à ne pas rater, avec la vente de BC Rail qui allait aller de l'avant, avec d'autres intérêts que l'entreprise possédait, soit un service relativement petit de trains de banlieue. J'ai dû combiner stratégiquement tous ces effets de levier.

En bout de ligne, le président directeur général de CP Rail est intervenu ce dont je le félicite. Nous devons beaucoup à Rob Ritchie, qui est maintenant à la retraite, pour avoir entrepris de faire les choses correctement. Sommes-nous là où nous devrions être aujourd'hui? Absolument pas, mais je salue le PDG et je reconnais ses mérites.

● (1610)

M. Ed Fast: La loi s'attaquera à ce genre de problème.

M. Doug Kelsey: Absolument, et le but est de créer un mécanisme de régulation de sorte que nous n'ayons pas à utiliser la loi. Les conditions commerciales se définissent d'une nouvelle façon lorsque les règles du jeu sont équitables.

Le président: Monsieur Bell.

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

Bienvenue, messieurs.

Je poursuivrai à peu près dans la même direction que M. Fast. Je faisais partie du conseil de Vancouver et de TransLink lorsque cette question a été soulevée, et je me souviens de l'inquiétude et de la colère que nous avons ressenties quand nous avons compris quels étaient les taux comparatifs entre les différentes régions du Canada qui étaient facturés par la même ligne de chemin de fer pour le transport des voyageurs ou des services comparables. Nous avons l'impression de payer des sommes excessives pour ce service dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique.

Compte tenu de la loi, je comprends, d'après vos commentaires, que vous avez insisté sur la question des actifs et de l'évaluation. Au chapitre de l'arbitrage d'un différend, croyez-vous que cette question est prise en compte...? Pour l'instant, on prévoit d'abord la publicité des contrats futurs et la soumission pour les contrats actuels si les parties conviennent que l'information peut être divulguée.

Croyez-vous qu'il y aura obstruction? Je ne pense pas que West Coast Express va refuser que l'information soit divulguée. Compte tenu de ce que vous savez, croyez-vous que la compagnie de chemin de fer s'opposera à la divulgation?

M. Doug Kelsey: Dans le cas de West Coast Express, le contrat actuel a été publié. Il a été soumis à la Cour suprême de la Colombie-Britannique qui a statué qu'il devait être rendu public. Du point de vue de West Coast Express, je pense que c'est un excellent mécanisme régulateur pour moi en tant que PDG, qui me permettra de vérifier personnellement, que j'effectue des transactions commerciales appropriées au nom des contribuables. Ces transactions comprennent l'expansion suivant les règles de la transparence.

De plus, aux termes de la loi sur l'accès à l'information — chaque province et le gouvernement fédéral utilisent une terminologie légèrement différente — vous pouvez, par l'accès à l'information, savoir combien coûte un autobus, quels sont les coûts des uniformes et du carburant. Pourtant, je trouve paradoxal, franchement, qu'on ne puisse savoir à combien s'élève une transaction ferroviaire se chiffrant à plusieurs millions de dollars.

Dans notre cas — et je pense que cette question a en fait été débattue dans le cadre du comité d'examen de la Loi sur le transport au Canada, auquel participaient le CN et le CP — le CN a indiqué qu'il n'avait aucune objection à aller de l'avant.

M. Don Bell: Toutefois, c'est l'entreprise CP qui avait vos contrats pour la ligne.

M. Doug Kelsey: Dans le cas de West Coast Express, oui, c'était CP.

M. Don Bell: La disposition prévoit maintenant que s'il n'y a pas d'entente, la question sera soumise à l'OTC, je suppose.

M. Doug Kelsey: C'est exact, mais seulement après que nous aurons tenté d'engager de bonnes négociations commerciales. Nous devons négocier sur une base commerciale, sinon nous pourrions devoir nous en remettre à l'OTC. Je crois que c'est très approprié.

M. Don Bell: Dois-je en conclure que vous appuyez ce projet de loi? Vous avez eu des consultations avec Transports Canada à ce sujet, n'est-ce pas?

M. Doug Kelsey: Honnêtement, les responsables de Transports Canada ont été d'une aide exceptionnelle lorsque nous les avons consultés au sujet du projet de loi, que nous appuyons.

M. Don Bell: Je suis ravi de l'entendre.

En ce qui concerne la transparence, n'êtes-vous pas inquiet du fait que des renseignements commerciaux confidentiels risquent d'être divulgués?

M. Doug Kelsey: Si je prends le cas précis de la Colombie-Britannique, certaines lois font une distinction entre les renseignements « fournis » et « négociés ». Si des renseignements sont fournis concernant des éléments précis préjudiciables ou exclusifs à une personne, que ce soit pour un chemin de fer ou non... il est possible de supprimer ces passages. Je vais vous donner comme exemple un diagramme unique qui pourrait avoir des répercussions sur la sécurité d'un chemin de fer. Je suis entièrement d'accord pour que ce diagramme ne soit pas fourni à ceux qui pourraient présenter une demande. Mais sur le plan commercial en général, j'appuierais personnellement ces modalités....

M. Don Bell: Maintenant que vous avez réduit vos coûts, avez-vous de la difficulté à augmenter le nombre de trajets sur la voie ferrée?

Je suis conscient qu'il y a une contradiction évidente entre l'exploitation efficace du chemin de fer à des fins commerciales et l'ajout du transport ferroviaire de passagers. Le chemin de fer ne peut pas toujours prévoir... d'ailleurs, certains de nos bateaux qui ne quittent pas le port nous coûtent des milliers de dollars par jour. Il faut donc tenir compte de la viabilité commerciale du transport de marchandises au Canada et aux États-Unis, et de la nécessité d'assurer, plus précisément, des services de trains de banlieue pendant les heures de pointe.

•(1615)

M. Doug Kelsey: C'est une très bonne question. Je ferai deux commentaires à ce sujet.

Premièrement, nous sommes très intéressés à trouver une solution pour équilibrer le transport de marchandises et de passagers — dans l'ensemble de nos régions. Il s'agit de déterminer comment trouver cet équilibre, et non d'établir lequel des deux est le plus important. Si nous ne pouvons pas offrir de services de trains de banlieue sur des voies commerciales, nous ne serons pas plus avancés, et ce serait réciproque pour le transport de marchandises.

Est-ce que nous avons négocié? La réponse est non. Comme je l'ai mentionné précédemment, West Coast Express ne prendra pas d'expansion tant que cette loi ne sera pas adoptée. Nous n'avons même pas abordé le sujet avec les compagnies ferroviaires, car nous savons trop bien comment tournera la discussion. Lorsque nous aurons cet outil, nous espérons pouvoir commercer à redéfinir nos relations commerciales, en établissant davantage de freins et de contrepoids.

Deuxièmement, lorsqu'il s'agit d'équilibrer le transport de marchandises sur une voie ferrée qui est perçue comme étant achalandée — et j'insiste sur le mot « perçue » — comme dans le cas de la West Coast Express, je crois qu'il est essentiel d'avoir une loi. West Coast Express et, j'en suis convaincu, GO et l'AMT ont tous investi des sommes importantes, ce qui profite encore plus au transport de marchandises lorsque nos trains ne sont pas en circulation. Par exemple, dans le dossier de la West Coast Express, j'ai retenu les services de l'ancien chef de la direction de BC Rail afin qu'il me donne des conseils sur le corridor Mission-Vancouver. Ce dernier a également occupé le poste de directeur général du chemin de fer du Canadien Pacifique, qui a participé à la mise sur pied de la West Coast Express. J'avais donc une bonne idée de la situation.

Nous avons constaté, après avoir investi 64 millions de dollars en améliorations, notamment pour la mise en place de systèmes centralisés de commande des trains — nous avons construit une deuxième voie sur une bonne partie de la ligne et ajouté un bon nombre de traverses, ce qui nous donne une souplesse stratégique très importante — qu'en fait, nous avons réussi à créer une capacité supérieure à ce dont nous avons besoin sur une période de sept jours. Le transport de marchandises en bénéficie. Nous n'offrons pas de service les fins de semaine. Nous effectuons le transport de marchandises, et le transport de marchandises en bénéficiera également. Nous n'utilisons qu'une voie; la plupart de la ligne est à deux voies. Le transport de marchandises en profite. Lorsque l'on met en place un système centralisé de commande des trains, nous changeons fondamentalement notre capacité comparativement au système manuel. Ces investissements à eux seuls nous ont fourni une capacité de beaucoup supérieure à ce que nous consommions. Cette possibilité pourra être envisagée au cours des prochaines années dans le cadre de cette loi.

Le président: Merci.

Monsieur Carrier, c'est à votre tour.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Je vous remercie de votre présence à notre comité. Je voudrais compléter des éléments de réponse que M. Bélanger a fournis plus tôt, étant donné que ces installations, dans la région de Montréal surtout, nous préoccupent beaucoup.

En ce qui concerne les voies d'évitement dont le projet de loi traite à l'article 42, ou à l'article 146.2 proposé, il me semble que c'est assez faible quant au fait de mettre des voies à la disposition. En effet, on dit que les « chemins de fer sont tenus d'établir et de tenir à jour une liste de voies d'évitement et des épis à démonter ».

Vous avez soutenu plus tôt que vous aviez même identifié une certaine ligne de chemin de fer qui pourrait vous être utile, mais qui ne fait pas partie d'une liste de disponibilité. J'aimerais vous entendre davantage parler de ce sujet.

Je voudrais aussi que vous me fassiez une recommandation quant à ce qu'on pourrait y ajouter, soit que la compagnie ferroviaire établisse la disponibilité de certaines lignes. Même si elles ne sont pas tout à fait à démontée, la compagnie pourrait mettre à jour une liste de voies disponibles.

Ce serait important, si on veut penser à du développement. Je vous laisse là-dessus.

M. Raynald Bélanger: Il s'agit de savoir comment on ferait pour forcer lesdites compagnies à les mettre en disponibilité, ce qui n'est pas simple et facile. En effet, elles peuvent toujours argumenter qu'un projet potentiel d'une mine quelque part va se développer dans 30 ans.

Pour conserver quelque chose, elles possèdent tous les trucs du métier et tous les arguments. Comment pourrait-on leur imposer cela? Ce ne serait certainement pas l'AMT qui pourrait le faire; l'Office des transports du Canada pourrait examiner cela. On pourrait faire une demande à savoir si réellement la compagnie ferroviaire abuse de la situation en ne voulant pas mettre à notre disposition une voie ferrée.

Nous n'avons pas osé aller jusque-là lorsque nous avons fait la révision de la loi. Nous nous sommes dit que, comme dans toute chose, si nous en demandions trop, nous perdriions tout ce que nous avions.

Peut-être doit-on envisager cela davantage par étapes dans le temps. C'est sûr qu'une autre révision de la loi sera faite dans cinq ans. Il y en aura une autre cinq ans plus tard. Nous pourrions peut-être alors être plus pointilleux, mais pour le moment, nous n'avons pas senti le besoin d'aller plus loin.

• (1620)

M. Robert Carrier: Toutefois, vous pensez qu'il est possible de vous adresser à l'office pour pouvoir utiliser une ligne temporairement ou pendant une partie de la journée, même si la voie n'est pas démontée?

M. Raynald Bélanger: Nous pourrions le faire à ce moment-là, mais si l'office n'a pas de pouvoir en vertu de la loi, il peut seulement chercher à faire comprendre cela aux compagnies, mais celles-ci peuvent passer outre. Comme je l'ai dit, ce sera lors d'une prochaine étape.

M. Robert Carrier: Je voulais vous questionner quant à l'article concernant le bruit causé par les chemins de fer. Je voulais savoir si ce sont des articles du projet de loi qui peuvent vous toucher d'une certaine façon. Il me semble avoir déjà entendu des plaintes de citoyens demeurant près de vos services de trains de banlieue.

Pensez-vous que cet article pourrait vous toucher?

M. Raynald Bélanger: En fait, il faut que nous soyons conséquents. Le projet de loi donne à ces citoyens un arbitre, qui est l'Office des transports du Canada. En ce qui concerne le bruit, l'Office des transports du Canada a maintenant la responsabilité de trancher ces questions.

Nous sommes capables de composer avec cela et de nous entendre avec les gens pour trouver des solutions. D'ailleurs, je peux vous donner une foule d'exemples à cet égard. C'est surtout lorsqu'on introduit un nouveau service que se produit ce genre de dérangements.

Globalement, les trains de voyageurs sont beaucoup moins bruyants que les fameux trains de marchandises ou que les wagons en mouvement dans les cours de triage. Lorsqu'un train de marchandises long de deux milles passe, en général, cela fait beaucoup de bruit.

En ce qui concerne nos opérations ferroviaires, nous avons des locomotives qui sont peu bruyantes. Ce sont des trains qui ont 10 voitures, donc ils passent rapidement. À un passage à niveau, après 10 secondes, le train est déjà passé, de sorte qu'on ne l'entend plus.

Nous nous apercevons donc qu'avec le temps, les gens apprennent à vivre avec ce bruit. Souvent, lorsque nous établissons des mesures, nous nous apercevons que le milieu ambiant produit plus de décibels que le train. Nous constatons cela souvent, surtout dans la région de Montréal, où il y a beaucoup d'autoroutes. Le gens se sont habitués au bruit ambiant de l'autoroute. Lorsque nous mesurons le son ou le bruit, nous nous rendons compte que, souvent, l'autoroute fait plus de bruit que nous.

M. Robert Carrier: J'ai une autre petite question. Plus tôt, vous avez parlé des négociations au sujet des coûts, que vous avez déjà engagées avec les chemins de fer. Vous sembleriez optimiste: vous arrivez toujours à une bonne entente, étant donné que les gens veulent s'entendre.

Cependant, dans le projet de loi, on dit bien que c'est la valeur nette de l'actif aux livres qui sera considérée. D'après les échos que nous avons des compagnies ferroviaires, celles-ci ne conviennent pas de ces évaluations. Dès lors, cette loi va-t-elle vous aider, de toute façon, encore davantage à en arriver à des ententes?

M. Raynald Bélanger: Oui, parce que, comme je l'ai expliqué, actuellement, nous n'avons pas toujours la valeur nette aux livres; dans certains cas, c'est plus haut.

Comme j'expliquais plus tôt — je pense que c'est écrit sur le mur —, leur objectif est d'arriver à la valeur de remplacement, et si un jour nous sommes aux prises avec la valeur de remplacement, ce sera terminé. Imaginez la valeur de remplacement du pont Victoria, par exemple.

M. Robert Carrier: C'est donc très bien pour vous que la loi s'applique à cela.

M. Raynald Bélanger: Il faut qu'on cesse de se battre à ce sujet. Vous ne pouvez pas savoir l'énergie qui est dépensée à cet égard. C'est ahurissant.

Le président: Monsieur Blaney.

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

Bienvenue à vous.

J'ai été un peu distrait pendant votre présentation, mais je comprends que c'est un projet de loi qui peut avoir, potentiellement, des effets bénéfiques pour les sociétés que vous représentez. Souhaitons qu'avec l'appui des parlementaires, on sera en mesure de mieux servir vos usagers et les citoyens du pays.

Cela m'amène à vous poser la question suivante. Une fois cette loi adoptée — si c'est le bon vouloir de la Chambre —, prévoyez-vous faire des économies quant à vos coûts d'exploitation? Si oui, de quel ordre?

On peut commencer par M. Bélanger.

M. Raynald Bélanger: C'est sûr, mais cela va probablement commencer lorsque viendra le temps de renouveler les contrats. Lors de chaque renouvellement, nous ne pensons pas à essayer d'ouvrir des contrats existants.

D'ailleurs, depuis cinq ans, nous avons adopté la stratégie de faire des contrats à court terme. Nous attendions toujours ce projet de loi. Or, pendant un certain de temps, nous avons renouvelé les contrats un an à la fois; on les étirait. Évidemment, eux voulaient négocier avec nous un contrat de 10 ans, c'était clair.

Par contre, la dernière fois, nous avons perdu la bataille. Nous avons alors été forcés de signer un contrat de quatre ans. En ce qui concerne la ligne de Deux-Montagnes, nous avons maintenant un contrat de quatre ans. Nous n'avons pas pu continuer cette stratégie, car cela devenait démesuré. Nous avons alors dû céder et signer un contrat de quatre ans.

M. Steven Blaney: Quelles sont les prochaines échéances?

M. Raynald Bélanger: Cela dépend des lignes. Les contrats ne se terminent pas tous en même temps. Avec le CP, les échéances sont en 2007-2008. On approche. Il faut commencer à négocier ces contrats un an à l'avance. Comme cela se terminera en juillet 2007, il faut commencer tout de suite.

•(1625)

M. Steven Blaney: C'est important de dire aux députés qui appuient le projet de loi...

M. Raynald Bélanger: Cela a des impacts. Le simple fait de retarder encore d'une autre session représenterait pour nous beaucoup d'argent.

M. Steven Blaney: Cela implique des coûts importants, oui.

Monsieur Kelsey, dans votre cas, avez-vous plusieurs ententes ou n'en avez-vous qu'une seule?

[Traduction]

M. Doug Kelsey: Nous n'en avons qu'une.

M. Steven Blaney: Est-ce qu'elle se termine en 2015?

M. Doug Kelsey: Oui, en 2015. Par contre, une fois adoptée, cette loi s'appliquerait immédiatement à tous les nouveaux services. Donc, si nous voulons prendre de l'expansion, les ententes existantes seraient protégées jusqu'à ce qu'elles prennent fin. Les nouveaux services en feraient partie.

[Français]

M. Steven Blaney: Il n'y aurait donc pas nécessairement d'impacts à très court terme après l'adoption de la loi, mais cela sécuriserait un peu... Il n'y aurait pas nécessairement d'impacts à court terme?

[Traduction]

M. Doug Kelsey: Il n'y en aurait pas pour le contrat existant, mais nous commencerions à travailler, je crois, avec l'infrastructure de transport de la région de Vancouver afin d'examiner la possibilité d'établir une nouvelle relation économique sur laquelle reposerait l'expansion. Et je crois que nous pourrions commencer rapidement.

[Français]

M. Steven Blaney: Monsieur McNeil.

[Traduction]

M. Gary McNeil: Nous avons deux contrats, un avec le CN, qui prendra fin en 2010, et un avec le CPR, qui prendra fin, je crois, en 2007. Notre objectif n'est pas de faire de l'argent, car nous offririons immédiatement plus de services. Nous prévoyons déjà doubler nos services en dehors des heures de pointe, car nous avons dû les réduire en raison des frais d'exploitation élevés exigés par les chemins de fer. Donc, nous savons déjà que nous offririons plus de

services pour le même montant. Notre principal objectif consiste à offrir ces services.

M. Raynald Bélanger: C'est la même chose pour nous.

[Français]

M. Steven Blaney: C'est ça. Ce ne sont pas nécessairement des économies, mais ce sont plus de liquidités pour consacrer aux autres dépenses de votre société.

Une voix: Ce sont plus de services pour le même argent. La demande est tellement forte.

M. Steven Blaney: Cela complète mes questions. Je vais céder le reste du temps qui m'était imparti à mon collègue M. Storseth.

[Traduction]

Le président: Nous cédon la parole à M. Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Je vous remercie des exposés que vous avez présentés aujourd'hui.

Je m'intéresse à la question du coût de remplacement par rapport à la valeur nette au livre. Je peux vous assurer que la valeur nette au livre est toujours davantage appréciée du point de vue de l'acheteur, particulièrement lorsqu'il y a une dépréciation.

Je me demande si vous avez examiné d'autres méthodes plus équitables qui pourraient satisfaire les deux parties dans ce dossier, comme la valeur de remplacement moins le taux de rendement nominal pour la durée de l'investissement, qui pourrait être de 10 p. 100 ou quelque chose du genre. Avez-vous eu des discussions sur une valeur équitable de rachat pour les deux parties?

M. Doug Kelsey: La seule chose que je peux dire à ce sujet est que nous envisageons d'établir la valeur nette au livre des biens de la même façon que celle utilisée pour toutes les décisions de l'OTC pour les autres types ou moyens de transport. Ces décisions sont généralement fondées sur la valeur nette au livre des biens. Donc, nous n'essayons pas de faire quelque chose de nouveau, nous essayons seulement de tirer profit des types de décisions d'autres agences.

M. Brian Jean: Avez-vous considéré d'autres types d'évaluation?

M. Doug Kelsey: Non. Je sais que nous pourrions le faire, mais nous croyons qu'il s'agit du meilleur moyen. Je sais que de nombreuses études ont été réalisées sur la valeur de remplacement par rapport à la valeur nette au livre des biens, et qu'elles concluent qu'il vaut mieux utiliser la valeur comptable nette. Nous voulons adopter cette approche au lieu d'avoir à recréer un mécanisme complètement nouveau qui ne nous avancerait à rien.

M. Brian Jean: Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Bélanger?

M. Raynald Bélanger: Oui. La plupart des experts dans ce domaine recommandent d'utiliser la valeur nette au livre. Pendant le processus d'examen, tous les documents que j'ai consultés indiquaient que la valeur nette au livre est la façon la plus équitable.

M. Doug Kelsey: J'ajouterais même que si on prend l'exemple des États-Unis pour l'établissement des coûts distincts, on peut se demander pourquoi cette mesure a été mise en place pour les coûts de remplacement. Probablement parce qu'au cours de cette période, l'industrie ferroviaire éprouvait de sérieuses difficultés financières.

Je ne crois pas que ce soit le cas dans le présent dossier. L'industrie a fait des profits record. Les États-Unis s'y sont intéressés notamment parce qu'ils n'avaient pas à aborder la question des subventions. L'industrie ferroviaire n'en a pas besoin, surtout si on considère les montants qu'elle contribue en moyenne.

Je crois qu'il est également très important de mettre les dépenses du gouvernement dans le même contexte. Quel pourcentage des recettes des chemins de fer réalisons-nous dans l'industrie? D'après les chiffres fournis par Statistique Canada, l'industrie ferroviaire rapporte de 7 à 8 milliards de dollars. Les frais perçus, sans compter les ententes sur les équipages, qui sont distincts et connexes, et que nous payons dans le cadre de conventions achat-vente, représentent moins de 1 p. 100 des recettes.

Notre impact, si on utilise les mêmes calculs, est presque inexistant. Les recettes des trains de banlieue ne sont même pas publiées. C'est dire à quel point nous ne sommes pas importants pour l'ensemble de cette économie.

• (1630)

M. Gary McNeil: Le problème avec la valeur de remplacement, c'est qu'elle nous pénalise doublement. Chaque fois qu'une voie ferrée ou qu'une traverse de chemin de fer est remplacée, GO Transit assume probablement 50 p. 100, sinon 75 p. 100 de ce coût dans le cadre d'ententes de construction et d'accès. Le fait de devoir payer en plus pour la valeur de remplacement représenterait un double problème.

De la même façon, dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, tous les ordres de gouvernement doivent assumer les coûts de la voie ferrée. La compagnie de chemin de fer prend immédiatement possession de la voie et me facture le plein prix pour que je puisse utiliser cette voie.

La compagnie reçoit un milliard de dollars en actifs et continue quand même de me facturer des frais d'utilisation très élevés. Je ne peux obtenir de rabais parce que j'ai construit la voie ferrée avec des fonds du gouvernement. Je dois payer la pleine valeur sur le marché. Ils font beaucoup d'argent avec nous.

Le président: Monsieur Hubbard.

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

Bienvenue à vous.

Je crois que nous avons pu constater, au cours des dernières minutes, la principale raison pour laquelle le groupe ici présent appuie le projet de loi.

Au bout du corridor, les compagnies de chemins de fer sont ici aujourd'hui pour tenter d'obtenir plus de fonds pour leur infrastructure. Si vous avez le courage d'aller les rencontrer un peu plus tard afin de leur dire qu'ils font trop d'argent et que vous voulez une meilleure entente, il pourrait s'agir d'une bonne occasion — pendant que vous êtes tous ici en même temps.

M. Gary McNeil: Nous faisons partie de l'Association des chemins de fer du Canada.

L'hon. Charles Hubbard: Peut-être, mais leur message est un peu différent du vôtre.

Maintenant que cette industrie fait l'objet d'un projet de loi, beaucoup sont en faveur. Transports Canada a communiqué et a discuté avec vous. Vos groupes appuient sans réserve l'ensemble des attitudes du projet de loi.

Monsieur le président, en qui concerne l'assainissement de l'air et la réduction de la pollution dans nos villes, le fait de pouvoir offrir et

élargir ce service est très important. Il s'agit d'un des moyens de lutter contre le smog à l'intérieur de la ville et de tenir compte de certains des facteurs abordés par la ministre Ambrose la semaine dernière devant le Parlement.

Grâce à l'expansion et à la croissance des trains légers...

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Est-ce qu'elle a un chien?

L'hon. Charles Hubbard: Faites attention à vos réponses, vous pourriez avoir des ennuis.

D'autres villes examinent également la possibilité de mettre en place un système de transport en commun de ce genre.

Je m'éloigne probablement un peu du sujet, mais comme nous avons avec nous les représentants des trois plus importants groupes du pays, il vaut peut-être la peine de poser cette question.

Il y a beaucoup de concurrence sur la scène internationale parmi les entreprises qui peuvent effectuer la construction et qui disposent des méthodes de travail appropriées et ceux qui effectuent ces travaux et obtiennent les contrats. Ici à Ottawa, nous constatons que ce sera peut-être une entreprise allemande qui obtiendra le contrat. Certaines personnes de notre pays croient que ces contrats devraient comprendre des initiatives spéciales qui appuieraient l'industrie canadienne.

D'après votre expérience, vous qui avez déjà négocié certains de ces contrats — il faut composer avec l'Organisation mondiale du commerce et l'ALENA — certains pays donnent un léger avantage à leurs industries locales pour s'assurer que leur propre technologie et qu'une partie de leur innovation seront utilisées dans le cadre de cette nouvelle construction. Est-ce qu'un de vous pourrait expliquer au comité les paramètres à respecter pour offrir un contrat à l'échelle internationale? Des entreprises de l'Espagne, de l'Allemagne et probablement de la Chine seront en compétition pour obtenir ces contrats, mais nous voulons appuyer les industries canadiennes et les voir participer davantage. Je ne parle pas seulement de Bombardier. D'autres entreprises peuvent construire des wagons de chemin de fer.

Quels paramètres empêchent les entreprises canadiennes de participer davantage à l'obtention des contrats dans le domaine du transport en commun?

Je crois que M. McNeil a eu la plus récente expérience.

M. Gary McNeil: La région de Toronto a évidemment eu à faire face à cette situation. Je fais également partie de l'exécutif de l'American Public Transportation Association et de l'International Association of Public Transport, je suis donc témoin de beaucoup de pratiques que je qualifierais de protectionnistes. Les États-Unis incluent une disposition appelée Préférence nationale dans tous leurs contrats d'approvisionnement. Bombardier a bien sûr réagi en construisant des usines aux États-Unis, pour que plus de la moitié des composantes y soient assemblées.

Nous n'imposons pas de restrictions semblables. Nous faisons appel à des fournisseurs internationaux. Nous voulons obtenir le meilleur produit disponible. Nous espérons que l'industrie canadienne pourra répondre à nos besoins, et elle le fait dans plusieurs cas. Les entreprises canadiennes fournissent de l'excellent équipement.

En fait, vous me posez une question très politique. Une question politique parce ce qu'on affirme, c'est que le reste du monde devrait faire des affaires comme nous le faisons au Canada. Les autres pays devraient permettre à n'importe qui de leur fournir de l'équipement. Et je crois que c'est bien dommage qu'ils ne le fassent pas.

•(1635)

M. Doug Kelsey: Le seul commentaire que j'ajouterais, c'est que du point de vue philosophique — et je crois que la philosophie y est pour beaucoup — le contribuable attend de nous de la valeur, et la valeur peut se manifester de bien des façons.

Nous avons des fournisseurs. Outre West Coast Express, j'exploite aussi SkyTrain, qui transporte quelque 70 millions de personnes par année. Certains éléments ne peuvent être obtenus ici au Canada, sur le plan technologique, parce qu'il n'y a pas de conducteurs sur le système. Il est entièrement automatique. Nous travaillons avec des fournisseurs de tous les coins du monde. Nous favorisons la participation canadienne dans certains cas, alors nous rencontrons les fournisseurs et avons des séances annuelles. Nous leur demandons s'ils ont jamais songé à telle ou telle chose, et ce pourrait être une solution canadienne.

Je crois également que si vous regardez à l'extérieur de cette industrie, l'ensemble de la construction du véhicule... Nous pouvons prendre l'industrie de l'automobile. Les composantes proviennent de tous les coins du monde, alors il s'agit de savoir comment, en fait, elles sont emballées ou assemblées. La propriété, dans bien des cas, peut être redéfinie. Fondamentalement, que l'ensemble du véhicule soit construit au Canada, ou qu'une partie soit construite au Mexique, une autre à Kuala Lumpur, etc., les principales composantes peuvent être incluses dans les négociations.

En tant qu'exploitants, nous devons réellement tenir compte de l'intérêt des contribuables et leur offrir la meilleure valeur possible.

M. Raynald Bélanger: J'aimerais ajouter que notre marché est très petit si on le compare à celui d'autres pays. Par exemple, dans le cas des locomotives pour passagers, nous parlons de cinq à dix. Alors il est difficile d'attirer un constructeur local ou canadien. Même pour la marchandise, elle est toujours construite aux États-Unis, où on peut imaginer qu'il y a un grand nombre de locomotives.

Il n'y a pas de constructeur au Canada. Il y en avait, mais ils ont tous fermé les portes, sauf pour les wagons. Pour les wagons nous avons Bombardier, qui a deux usines, l'une à La Pocatière et l'autre à Thunder Bay.

Je crois que le vôtre vient de Thunder Bay, où nous avons eu le dernier. Le prochain viendra peut-être de La Pocatière. Ils ont une longueur d'avance sur les autres pays en ce qui concerne ces wagons parce que le type que nous voulons est exactement le type qu'ils construisent, alors c'est très bien.

Le président: Monsieur Storseth.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): J'aimerais vous remercier d'être venus aujourd'hui pour partager votre vision avec nous.

L'une des choses qui m'a vraiment frappé aujourd'hui, monsieur Kelsey, c'est le fait que c'est ce qui se passe dans le système depuis 20 ans. Il est raisonnable de votre part de vous attendre à ce que le comité en débâte de façon rapide et équitable.

J'aimerais que chacun de vous parle du règlement des différends et entre quelque peu dans les détails. Vous pourriez parler, par exemple, des dispositions à cet égard que nous avons mises dans ce projet de loi et de leurs répercussions sur vos entreprises.

M. Gary McNeil: Comme c'est moi qui ai le plus d'ancienneté, tant en âge qu'en expérience de la négociation, je commencerai.

GO Transit négocie avec les compagnies de chemin de fer depuis 40 ans. Dans l'ensemble, la négociation est bonne. Je ne suis pas ici pour descendre les compagnies de chemin de fer. Elles négocient

âprement. Elles ont un atout dont elles connaissent la valeur. Elles veulent maximiser leurs profits, alors elles sont coriaces.

Le véritable problème, c'est que nous n'avons pas de droit d'appel. C'est vraiment de cela qu'il s'agit ici, le fait que nous avons affaire à un monopole. Je n'ai pas d'autre endroit où faire rouler mes trains. Il y a ce couloir, et c'est tout.

Ainsi, lorsque je leur dis « Vos prix sont trop élevés », ils me répondent « C'est à prendre ou à laisser ». En tant qu'organisme public, je ne peux pas laisser. Je veux exploiter mon service ferroviaire pour le public mais en même temps, j'ai une responsabilité fiscale.

Je pourrais dire « Si vous ne voulez pas régler cette affaire, j'ai un droit d'arbitrage », un arbitrage indépendant par une tierce partie. Dans mon contrat actuel, j'ai un droit d'arbitrage, mais il est généralement fait par une personne très engagée dans le secteur ferroviaire. Pas une seule décision d'arbitrage n'a jamais été rendue en notre faveur.

Ce qui est important pour moi maintenant, c'est de pouvoir menacer de recourir à une agence indépendante, ce qui signifie que l'autre partie négociera de bonne foi. C'est ce qui importe.

J'espère ne jamais utiliser le processus d'arbitrage. C'est une chose que j'espère vraiment. Je préfère de loin transiger face à face, disons avec le CN et le CP. Je préfère conclure une entente parce cela signifie que nous devons travailler ensemble. Si je dois aller à une agence et passer par le processus d'arbitrage, les compagnies de chemin de fer peuvent me faire la vie dure, alors je préfère m'abstenir. Je veux avoir un processus de négociation équitable. C'est ce que je veux vraiment.

•(1640)

M. Doug Kelsey: J'aimerais simplement ajouter que Gary a utilisé un mot important : arbitrage. Les arbitrages s'inspirent généralement de précédents. Nous parlons essentiellement de ce qui devrait ressembler à une nouvelle relation commerciale ici. Alors on ne pourrait jamais y arriver par l'arbitrage avec ce genre de mécanisme, par le biais de précédents.

Je crois que Gary a soulevé un important point ici : il y a tant de choses sur lesquelles nous sommes d'accord avec les compagnies de chemin de fer. Nous avons en place d'autres ententes qui permettent selon nous des modes de négociation commerciale qui créent ce véritable environnement de concurrence. Il y a donc d'excellents côtés à nos relations. Dans notre cas, avec le Canadien Pacifique, ils font de l'excellent travail, un travail extraordinaire, et on devrait les applaudir.

Dans ce cas particulier, nous voyons malheureusement que les éléments sont là mais nous n'avons pas les moyens de créer l'équilibre — pas un avantage mais l'égalité — dans la discussion. Je crois que la plupart des gens appellent cela « concurrence réelle ». Là où il y a de la concurrence réelle — ce qui signifie que des services comparables sont offerts — on peut faire des choix si l'on n'aime pas le service. Nous n'avons pas cela, malheureusement.

J'ai une certaine expérience de la planification de réseau dans une industrie qui brasse des milliards de dollars et je crois que nous savons tous où la densité augmente. Les compagnies de chemin de fer savent où la densité augmente. Elles ne savent tout simplement pas en quelle année elle arrivera et à quel point les pressions politiques commencent à s'exercer. On peut suivre cela très facilement. Alors on a une assez bonne idée de ce que sera la solution éventuellement. Il faut parfois des années, voire des décennies, avant que cela se produise vraiment mais on peut très bien voir ce que cela pourrait être lorsqu'on a un couloir avec des capacités, ou la possibilité de capacités, en plus de certaines contributions des divers gouvernements, pour faire en sorte que les compagnies de chemin de fer et nous y trouvions tous deux notre compte.

Le mécanisme, comme je l'ai déjà dit, est capital, et je suis ravi de ce que Transports Canada avait mis dans le projet de loi. Cela disait qu'il fallait d'abord négocier commercialement. Faites-moi confiance, j'avais tenté d'amener la compagnie de chemin de fer, dans nos circonstances, en arbitrage des propositions finales, probablement le premier dans l'histoire du pays, et sans succès parce que j'avais un contrat en place. Faites-moi confiance, c'est un processus douloureux, sale, qu'on préférerait éviter. Et il a probablement été intentionnellement conçu ainsi, du moins en partie. Pour aider les gens, veut-on vraiment y aller?

Mais sur ce mécanisme, nous ne pouvons pas nous permettre de mettre un tas de gens sur une voie de garage en attendant qu'un processus d'arbitrage de propositions finales comme celui des transporteurs règle la question. On ne peut pas faire cela. Notre public mesure notre ponctualité en minutes, pas lorsqu'il est sur une voie de garage pendant trois jours en attendant que l'office décide du moment où nous soumettrons notre dossier. Il nous faut une règle; la règle, c'est la rigueur et la rapidité. Et les intérêts des contribuables n'ont rien à voir. Nous ne voulons pas être là, mais nous avons besoins des freins et contrepoids.

M. Raynald Bélanger: J'aimerais ajouter qu'il y a déjà à l'office un processus pour les marchandises, alors je ne crois pas qu'ils partent d'où que ce soit. Nous comptons sur eux pour déterminer le processus. Avec leur expérience, ils devraient le faire.

M. Brian Storseth: J'aimerais simplement poser une brève question ici. Croyez-vous que les dispositions que nous avons mises dans ce projet de loi concernant le bruit sont équitables à l'égard de votre compagnie?

M. Raynald Bélanger: Je crois que j'ai déjà répondu en français, alors je vais laisser les autres répondre.

M. Gary McNeil: Cette affaire de bruit ne nous cause aucun problème. Nous pensons que nous pouvons travailler avec cela. Encore une fois, nous sommes soumis au processus d'évaluation environnementale en Ontario, alors il y a toujours des questions de bruit lorsque nous mettons en place de nouveaux services.

• (1645)

M. Doug Kelsey: La seule chose que je pourrais ajouter en ce qui concerne le bruit, c'est qu'il y a en fait deux types de personnes, particulièrement en milieu urbain. Il y a celles qui construisent le nouveau lotissement — et chaque municipalité a ses particularités. Elles vendent les lots et c'est en quelque sorte la règle *caveat emptor*, que l'acheteur prenne garde, et le problème se manifeste plus tard, par l'émotion de l'acheteur ou autrement. C'est donc un type de personnes que nous voyons, celles qui disent « Eh bien! Qu'allez-vous y faire? », alors que nous exploitons tous des trains depuis plus

de 40 ans, ou des compagnies de chemin de fer dans ce cas. L'autre type, ce sont ceux qui ont acheté dans un environnement existant.

Personnellement, je n'y vois absolument rien de déraisonnable.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Merci beaucoup, et bienvenue aux trois amigos.

Vous avez dit que vous comparaisiez depuis longtemps devant des comités comme celui-ci, y répétant j'imagine le même genre de choses. Vous en avez peut-être parlé, et si je l'ai manqué je m'en excuse, alors dites-le moi et nous pourrions continuer. Mais combien de lois avez-vous vues? Combien de changements y a-t-il eu au cours de cette période qui pourraient nous révéler des choses? Essentiellement, j'ai l'impression que vous êtes d'accord avec la loi, que vous préféreriez être ailleurs et que vous souhaitez que nous l'adoptions aujourd'hui — non pas que vous ne soyez pas un groupe divertissant.

Ai-je raison?

M. Gary McNeil: Dans mon cas, c'est la troisième loi, et en ce qui concerne le chemin de fer de banlieue, cela n'a pas vraiment changé. Dans toutes les lois, la question des chemins de fer de banlieue n'a jamais été l'enjeu. Je crois que c'est le fait qu'elle était liée à d'autres éléments.

L'hon. Andy Scott: Il y a le temps.

M. Doug Kelsey: C'est notre troisième tentative. On a littéralement eu du couper-coller pour chaque projet de loi : C-26, C-44 et C-11.

L'hon. Andy Scott: En ce qui vous concerne?

M. Doug Kelsey: En ce qui nous concerne, le seul autre qui était différent remonte à 20 ans. C'était le projet de loi C-97, et bien des éléments étaient les mêmes — rien de structurel. En fait, celui-ci est probablement plus complet et plus approprié.

L'hon. Andy Scott: Au fil du temps, on aurait pu s'attendre à une certaine amélioration.

M. Doug Kelsey: On a littéralement eu du couper-coller pour chacun des trois derniers projets de loi.

L'hon. Andy Scott: Je m'intéresse à l'infrastructure. Ce comité est également responsable de l'infrastructure. Je crois que nous devrions peut-être aborder aussi certaines de ces questions.

Est-il équitable que le fonds canadien de l'infrastructure stratégique fasse un investissement, que l'actif de cet investissement aille à la compagnie de chemin de fer, qui elle tire en fait des revenus de l'investissement public auquel vous auriez probablement participé en tant que contribuable.

M. Gary McNeil: C'est exact.

L'hon. Andy Scott: Si cet investissement public est au nom de... De façon générale, je crois que votre entreprise obtient de l'attention et des investissements lorsqu'il est question d'environnement, de liaisons rapides, et ainsi de suite. Le fonds de l'infrastructure stratégique s'adresse très spécifiquement à un intérêt dans ce dossier, et vous représenteriez cet intérêt. Il me semble que tout argent provenant de cet investissement devrait être réinvesti de la même façon.

Alors, étant donné le revenu, si les choses sont faites comme vous le suggérez, ce ne serait pas tellement parce que le processus d'arbitrage rendrait les négociations plus favorables. Je crois que c'est la raison de votre optimisme. Je veux seulement m'assurer que je n'ai pas...

M. Doug Kelsey: Oui, nous ne sommes pas ici pour accroître la friction, c'est certain.

L'hon. Andy Scott: Non, bien compris.

En ce qui concerne l'ordre de grandeur, ces chiffres sont-ils disponibles? J'essaie de me faire une idée des coûts de ces 20 années. Vous avez laissé entendre que si cela arrivait immédiatement, les coûts seraient moindres, et si cela n'arrive pas, vous avez précisé que vous ne prendriez pas d'expansion avant que ce soit fait. Donc, les coûts de renonciation et les coûts pratiques assumés par vous en raison des trop longs délais constituent en quelque sorte un incitatif pour nous.

Y a-t-il une réponse à cela? Pouvez-vous me dire?

M. Gary McNeil: Je peux utiliser l'exemple du couloir de Milton. Je crois que c'est à la fin des années 80 que la province de l'Ontario a investi quelque 30 millions de dollars dans ce couloir pour y améliorer les voies afin de nous permettre de faire rouler davantage de trains. Or, en raison des droits élevés d'accès au couloir, nous n'y avons pas mis autant de trains que nous le voulions. Évidemment, lorsque la récession du début des années 90 a frappé, nous avons dû en fait réduire certains services ferroviaires dans ce couloir, que les trains de marchandises ont alors occupé.

Ils ont donc accaparé l'argent que nous y avons mis. Si cette loi avait été en vigueur en 1986, nous aurions probablement un service continu dans le couloir de Milton aujourd'hui. C'est comme lire dans une boule de cristal mais il y aurait vraiment beaucoup plus de service ferroviaire dans le réseau GO qu'il y en a maintenant. Nous avons beaucoup de service ferroviaire maintenant mais je crois qu'il y en aurait beaucoup plus.

• (1650)

M. Doug Kelsey: Je n'en suis pas certain mais je crois que l'exemple de GO est semblable au nôtre avec le West Coast Express. Quel genre de transfert modal peut-on avoir pour la personne ayant le choix d'une voiture qui roule à Toronto, Montréal, Vancouver, Winnipeg ou ailleurs? Pour l'argent investi, le transfert modal que génère le train de banlieue est environ 50 p. 100 de nos usagers ayant le choix d'une voiture qui acceptent de la garer et décident de prendre le train. Si vos coûts structurels ne sont pas concurrentiels et que vous mettez un autobus à la place, vous aurez probablement un transfert modal de 12 à 15 p. 100.

Cela ne veut pas dire que le train de banlieue est la réponse à tous les problèmes; ce n'est qu'un des outils dont nous disposons pour régler les problèmes. Mais là où les circonstances sont favorables et que le parcours est bon, que l'entente est bonne, et ainsi de suite, la viabilité du transfert modal avantage nettement la mise en place d'un train de banlieue.

Je ne peux faire de commentaire sur les occasions perdues, mais je sais que la demande est importante dans notre cas. Nos stationnements sont pleins, nous sommes presque à pleine capacité et je suppose qu'il y aura davantage de trains.

L'avenir est aux chemins de fer. Ne vous limitez pas à la marge; aidez-nous à rendre le service si économique que nous pourrions vous apporter plus de capital qui favorisera le transport de marchandises, ainsi que le transport de passagers. Et ne vous limitez pas aux prix — que pouvez-vous en tirer et que pouvons-nous supporter? Ce n'est pas une bonne façon de faire pour atteindre la prospérité à long terme pour tout le monde.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci beaucoup monsieur le président.

Très rapidement, je sais que vous en avez parlé quelque peu mais je serais curieux de savoir si vous avez d'autres bonnes choses dans votre sac que vous aimeriez voir dans cette loi vous régissant et que vous trouveriez équitables.

M. Doug Kelsey: À l'heure actuelle, de notre point de vue, elle est appropriée.

M. Brian Jean: Merci.

Monsieur Bélanger.

M. Raynald Bélanger: Oui, même chose pour nous. Nous avons travaillé fort rien que pour cela. À un certain moment nous nous sommes dit, allons chercher cela, cessons de rêver d'en avoir plus.

C'était déjà difficile d'avoir cela, alors vous pouvez imaginer, si nous commençons à en demander plus, à quel point les choses seront perturbées. Je crois que nous sommes satisfaits de ce qui est là-dedans.

M. Gary McNeil: Même chose. Nous sommes parfaitement satisfaits de cela. Nous aurons vraiment la souplesse voulue pour faire ce que nous devons faire. Les compagnies de chemin de fer y trouvent aussi leur compte.

M. Brian Jean: Merci.

C'est ma seule question, monsieur le président.

Le président: Merci.

Comme il nous reste du temps, je vais faire un autre tour.

Nous commencerons par M. McGuinty.

M. David McGuinty: Monsieur le président, merci encore.

J'aimerais revenir sur la question du bruit soulevée par M. Storseth. Un bon nombre des groupes touchés par le bruit des trains au pays sont venus nous voir ou nous ont parlé par téléconférence et nous ont dit que ce projet de loi a deux faiblesses en ce qui concerne le bruit. Dans une certaine mesure, vous êtes aussi dans le domaine du bruit, et je suis persuadé que vous arrivez à gérer les attentes et les contestations des collectivités à cet égard.

La première question qu'elles soulèvent concerne l'applicabilité des règlements municipaux au bruit causé par les compagnies de chemin de fer. La deuxième concerne les sanctions prévues dans le projet de loi que peut appliquer l'OTC à l'endroit des compagnies de chemin de fer.

Pouvez-vous nous donner une idée des choses avec lesquelles vous devez composer tous les jours sur ces deux fronts? Croyez-vous que ce soit un désavantage concurrentiel? Vous êtes dans des domaines différents mais devez-vous composer avec des choses qu'un autre segment de l'économie n'a pas à prendre en compte?

Vous êtes aux prises avec ces questions tous les jours, j'en suis certain. Pouvez-vous nous parler de façon générale de ces deux aspects de la question du bruit?

•(1655)

M. Gary McNeil: Quand on examine les règlements municipaux relatifs au bruit, si les municipalités les appliquaient à toute infrastructure de transport, toutes les routes seraient fermées à 23 heures. C'est-à-dire que ces affaires d'infrastructure n'ont rien à voir avec les composantes fixes des génératrices, le fracas des camions à benne et tout ça. Les compagnies de chemin de fer, je le sais, ont un certain nombre de problèmes à cet égard. Le bruit aurait essentiellement pour effet de faire fermer les cours de triage et ainsi de suite. Alors il y a là d'importantes questions.

En général, dans la plupart des cas, ces cours de triage étaient là bien avant l'arrivée des lotissements résidentiels. Les municipalités ont en fait autorisé l'implantation des lotissements résidentiels, et maintenant, tout à coup, elles blâment les compagnies de chemin de fer pour le bruit.

Le principal problème de notre service de train de banlieue, c'est que le train doit siffler aux passages à niveau. C'est de cela que les gens se plaignent le plus. À 5 h 30 le train crie quatre fois et réveille tout le monde. C'est fait strictement pour des raisons de sécurité. Si les routes et les voies ferrées étaient séparées partout, ces questions seraient réglées. Encore une fois, c'est une question d'infrastructure à mettre en place.

Notre principale question, du point de vue d'un service de train de banlieue, c'est donc le sifflement des trains.

M. David McGuinty: Et les règlements?

M. Gary McNeil: En réalité, les règlements municipaux ne s'appliquent pas vraiment à nous. Lorsque nous faisons de nouveaux couloirs ferroviaires, nous effectuons des tests de bruit. Nous trouvons que le niveau du bruit de fond est beaucoup plus élevé que celui que produiraient nos services.

Nous respectons les règlements provinciaux en matière de bruit, de même que les règlements fédéraux actuellement en vigueur.

M. David McGuinty: Pas les règlements municipaux.

M. Gary McNeil: Non, les règlements municipaux ne nous touchent pas.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bélanger, j'ai quelques brèves questions à vous poser.

En répondant à une question d'un de mes collègues, vous avez parlé d'économies. C'est bizarre, mais je ne le vois pas ainsi. Vous avez peur d'une augmentation des baux qui pourraient peut-être atteindre 80 p. 100, si on ne change pas la norme. C'est un peu ce que nous disait M. Kelsey plus tôt. Au fond, ce ne sont pas des économies, c'est un prix qui sera plus juste pour tout ce que vous avez.

M. Raynald Bélanger: Je suis d'accord avec vous.

M. Mario Laframboise: S'il y a des économies, j'aimerais que vous me le disiez, parce que les compagnies de chemin de fer vont dire qu'on les ampute de revenus. Pensez-vous faire des économies par rapport à ce que vous payez aujourd'hui? Sinon, allez-vous limiter les augmentations?

M. Raynald Bélanger: Cela nous évitera de devoir augmenter les tarifs plus tard. Notre réponse à cela est qu'il faudra augmenter les tarifs à un moment donné.

J'ai utilisé le mauvais terme. Il s'agit davantage d'un prix raisonnable qui nous permettra, si cela diminue, de réinvestir

immédiatement de l'argent, parce que la demande et les besoins sont là. Actuellement, on est incapable d'augmenter le service, parce qu'on ne peut plus se le payer. C'est aussi simple que cela.

M. Mario Laframboise: J'éprouve une crainte. Le fait que vous soyez inscrit sur la liste pour vous porter acquéreur des lignes désaffectées me fait peur. Les compagnies ont l'obligation de mettre dans cette liste tout ce qu'elles n'utilisent pas. À cause des nouvelles façons de faire, je crains qu'elles n'en mettent moins sur cette liste.

Éprouvez-vous cette crainte?

M. Raynald Bélanger: Actuellement, ce n'est plus une crainte, c'est la réalité. C'est ce qu'elles font, et une compagnie, dont je ne nommerai pas le nom, le fait plus qu'une autre.

M. Mario Laframboise: Nommez-la.

M. Raynald Bélanger: Je ne veux pointer personne.

M. Mario Laframboise: C'est important pour nous parce que souvent, en ce qui concerne le développement de nos corridors...

M. Raynald Bélanger: Non seulement est-ce dans le prix d'achat, mais c'est également dans la reconstruction.

Si nous faisons un appel d'offres pour la reconstruction d'une voie, le coût n'est pas le même non plus. Ici, on n'a pas abordé la question de surcharge et d'autres questions semblables. Cela entre également en jeu. Donc, cela nous coûte beaucoup moins cher pour reconstruire.

M. Mario Laframboise: Ma dernière question concerne l'article 44 du projet de loi qui modifie l'article 152 de la loi actuelle. Cela ne concerne pas seulement le prix. Dans le texte, on peut lire: « [...] sur toute question soulevée dans le cadre de la négociation [...] » Il pourrait aussi y avoir une intervention visant les heures d'utilisation, etc.

Avez-vous des problèmes présentement face à cela, ou souhaitez-vous que l'Office des transports du Canada...

M. Raynald Bélanger: C'est ce qu'on vit aujourd'hui.

Hier, j'ai travaillé sur des questions d'horaire. Ce sont toutes ces questions qui entrent en ligne de compte. C'est une éternelle bataille à savoir comment on peut arriver à s'entendre pour que le service que nous mettons en place corresponde aux besoins du public.

•(1700)

M. Mario Laframboise: Cela peut vous aider...

M. Raynald Bélanger: Oui, c'est clair que cela va nous aider également. Cela va limiter les discussions et rendre les choses beaucoup plus faciles.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

La semaine dernière, nous avons eu d'importantes interventions sur la question du bruit de la part de groupes communautaires et de certaines villes. Il semble y avoir deux propositions concernant la façon de le réglementer ou de renforcer les lois sur le bruit causé par les compagnies de chemin de fer, en particulier dans les secteurs résidentiels. La première consisterait à limiter certaines des activités aux heures de clarté ou aux heures de bureau. La deuxième consisterait à limiter les niveaux de décibels provenant des voies ferrées.

Je sais que cela n'a pas de lien direct avec ce que vous êtes venus nous dire mais j'aimerais savoir si selon vous une approche est meilleure que l'autre, ou si vous croyez que les deux approches sont valables ou non.

M. Doug Kelsey: Il y a une voie ferrée derrière ma maison, alors je vis le cauchemar, ou le rêve.

M. Peter Julian: Où est-ce?

M. Doug Kelsey: C'est à Langley. En tant que résident, je ne crois pas qu'on doive restreindre les activités des compagnies de chemin de fer, peu importe ce qu'il y a sur la voie, qu'il s'agisse de transport de marchandises, d'un train de charbon, de potasse, ou du train VIA Rail des montagnes Rocheuses. Le pays a tant investi dans et autour des chemins de fer, nous devons optimiser l'actif, l'usine, ensemble.

La plupart des gens viennent s'installer, et soit ils construisent, soit ils achètent où il y a une voie ferrée. Il est facile de savoir où elle est et de faire preuve de prudence avant d'acheter. Si vous achetez, elle peut avoir une incidence sur le prix d'achat, alors c'est une question d'offre et de demande. Mais je crois qu'il est injuste de rendre les compagnies de chemin de fer responsables de toutes ces restrictions.

En ce qui concerne les niveaux de décibels, certains trains sont plus bruyants que d'autres. Parfois c'est aussi la longueur du train. Nos trains de passagers sont légers, se déplacent vite, accélèrent rapidement et ralentissent rapidement, ce qui fait que notre situation est légèrement différente de celle d'un train de marchandises. Nous avons des cours de triage. Dans le cas de West Coast Express, il n'y a pas de résident autour de la plupart de ces cours. Il y en a quelques-uns près de celle du centre-ville mais nous avons travaillé avec ces gens. Les locomotives ne roulent pas à certaines heures. Faire tous ses efforts peut parfois porter fruit, et tout marche très bien.

M. Raynald Bélanger: J'ajouterais que les locomotives que nous achetons maintenant ont de sévères restrictions, non seulement en ce qui touche le bruit mais aussi les émissions. Nous pourrions encore réduire cela mais il vient un temps où c'est inutile. En outre, la plupart du temps nous roulons sur des rails soudés. Les rails soudés réduisent le bruit considérablement.

Comme nous l'avons tous dit, le bruit ambiant est pire que le nôtre. Cela ne veut pas dire que nous ne tentons pas de le réduire mais je ne crois pas que nous créons un problème. Ce serait à l'office de décider ou de régler cela. Mais le bruit fait partie du chemin de fer, et le bruit est une chose très subjective, comme la température. Pour moi en ce moment, il fait 90 degrés ici, et je suis certain que ce n'est pas la même chose pour vous. Tout dépend du point de vue.

Lorsque j'étais jeune, je vivais tout à côté d'un puisard — 24 heures par jour. Après deux jours, mon père a dit «Nous ne resterons pas ici; nous déménageons». Nous ne pouvions pas dormir. Mais après quelques années, lorsque nous partions en vacances quelque part, nous ne pouvions pas dormir parce qu'il n'y avait pas de bruit.

Ce n'est pas un bruit aigu, et il ne dure pas longtemps. Quand un train passe, ce n'est pas long. C'est cinq ou dix secondes. Ce n'est pas comme les autoroutes, où le bruit ne cesse pas de la journée. Ça, c'est grave. C'est ce qui peut endommager les oreilles. Mais notre bruit, je dirais, est un bruit amical.

C'est mon opinion.

• (1705)

Le président: Pour la dernière question, monsieur Fast.

M. Ed Fast: Merci, monsieur le président.

Je crois que s'il y a une conclusion à tirer de la séance d'aujourd'hui, c'est que si le projet est adopté, du moins en ce qui

touche les articles 152.1, 152.2 et 145, les grands gagnants seront les contribuables, les usagers, et peut-être l'environnement — en fait, ce sera presque certainement le cas — ce qui m'amène à ma question qui s'adresse à vous tous.

Je crois que vous avez tous laissé entendre que vous ne saviez toujours pas si vous deviez développer vos systèmes et acheter d'autres droits, simplement à cause du coût, et que cette loi vous permettrait d'améliorer et d'accroître vos services. Êtes-vous en mesure de nous donner quelques détails sur le genre de développement que vous prévoyez si cette loi est adoptée?

M. Raynald Bélanger: Nous prévoyons doubler le nombre de passagers. Nous pouvons le faire en posant les bons gestes — acheter des wagons à deux étages, ajouter des trains et tout ça. C'est notre plan. L'AMT a produit un plan de trois ans, et tout est là. Tout est sur papier en ce moment. Pour nous, ce sera une nouvelle ère.

Le président: Monsieur Kelsey.

M. Doug Kelsey: Dans le cas de West Coast Express, nous savons qu'il y a une demande de service de fin de semaine et de service quotidien sélectif, mais nos études ne sont pas suffisamment avancées. Franchement, j'ai dit que je ne perdrais pas mon temps ni celui de mon équipe — tout cela est hypothétique — avant que cela arrive. Mais selon certains indicateurs, certaines recherches préliminaires, il y aurait une assez forte demande comprimée ici.

M. Gary McNeil: Nous prévoyons une augmentation de 50 p. 100 de la fréquentation au cours des 10 prochaines années en fait. Je ne veux pas dire que si le projet de loi C-11 n'est pas adopté, cela n'arrivera pas. C'est une chose qui arrivera probablement plus rapidement si le projet de loi C-11 est adopté, mais elle arrivera de toute façon. La province a reconnu le fait que nous devons faire quelque chose du côté des chemins de fer, alors les choses avanceront. Il en coûtera simplement plus cher aux contribuables si le projet de loi C-11 ne passe pas, c'est tout.

Le président: Merci beaucoup de vos interventions aujourd'hui, monsieur Bélanger, monsieur Kelsey et monsieur McNeil. Nous apprécions. Je suis persuadé que vous avez hâte, comme nous, de voir les résultats de ces réunions. Nous apprécions votre participation. Merci beaucoup.

Je crois que nous tenterons de faire le plus rapidement possible car nous avons une motion dont nous voulons débattre.

La séance est suspendue deux minutes.

• (1710)

Le président: La séance reprend.

Comme nous sommes limités dans le temps, je voudrais donner la parole à M. Bell, qui a présenté une motion lors de la dernière séance.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Merci.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, si vous me le permettez, avant de discuter de la motion de M. Bell, j'aimerais soulever une question de procédure.

J'ai déposé une motion pour que M. Duchesneau et le président-directeur général d'ADM, M. Cherry, comparaissent devant le comité. Or, je n'ai pas eu de réponse. Depuis ce temps, le comité s'est penché sur d'autres motions à deux reprises. Je veux bien discuter des motions de mes collègues, mais j'aimerais qu'on s'assure que les témoins que nous avons convenu de convoquer puissent comparaître.

J'ai parlé au greffier. Il m'a dit qu'il avait envoyé des courriels à M. Duchesneau, mais qu'il n'avait obtenu aucune réponse. Cela me pose problème. J'aimerais qu'on me dise qu'on a contacté MM. Duchesneau et Cherry pour leur demander quand ils seraient disponibles, afin que nous soyons en mesure de fixer un délai.

Je veux bien discuter d'autres sujets, mais si mon sujet n'est pas traité et si c'est une façon de repousser la comparution de ces témoins, je m'opposerai aux motions de mes collègues, non pas parce que je suis en désaccord, mais parce que je veux simplement qu'on étudie la mienne.

[Traduction]

Le président: Vous soulevez un très bon point. On me dit que M. Duchesneau a laissé entendre qu'il serait disponible pour comparaître devant le comité vers la fin de novembre.

[Français]

M. Mario Laframboise: Sauf, que nous n'avons pas eu de confirmation. J'ai parlé au greffier. Il n'y a rien d'écrit.

Si un témoin se comporte comme un délinquant et qu'il ne veut pas répondre, nous avons des moyens de le rappeler à l'ordre. J'aimerais qu'on m'assure, d'ici jeudi prochain, qu'on a contacté quelqu'un au bureau de M. Duchesneau. Je veux savoir si tout le monde est d'accord pour lui demander de nous répondre et de nous dire quand il sera disponible.

[Traduction]

Le président: Je m'assurerai avec plaisir que le greffier transmettra vos préoccupations à M. Duchesneau. Si nous n'obtenons pas une confirmation, nous réserverons du temps pour en débattre.

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Quand avons-nous contacté M. Duchesneau?

Le président: Ce serait après que M. Laframboise a présenté la motion.

M. David McGuinty: Et quelle était la date de cette discussion?

Le président: Le 3 octobre.

M. David McGuinty: Le président et chef de la direction de l'ACSTA nous dit donc qu'il ne sera pas disponible avant la fin de novembre?

Le président: Je crois que, oui, c'est à peu près ce qui pourrait être inséré dans son calendrier. Je suppose que nous pouvons exiger qu'il vienne, mais nous en sommes restés à une invitation permanente.

M. David McGuinty: À titre d'information, dois-je comprendre que le mandat de M. Duchesneau prendra fin bientôt?

Le président: Je n'en ai aucune idée, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Je crois que oui, et je crois qu'il serait important de le faire venir ici, pour comparaître devant ce comité, sur

le champ. Un délai de trois semaines est amplement suffisant. D'autres témoins ont déplacé des montagnes pour venir devant nous. Personnellement, je ne comprends pas pourquoi M. Duchesneau n'a pas déjà comparu.

Le président: Je ne peux pas parler au nom de M. Duchesneau. Tout ce que je peux faire, c'est vous dire que nous le contacterons, par l'entremise du greffier, que nous lui ferons comprendre l'urgence de la situation et que nous lui demanderons de nous fournir une date précise. Et si le comité n'est pas satisfait, alors nous prendrons les mesures nécessaires.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je crois savoir que l'intention du comité était en fait d'avoir les deux personnes, l'ACSTA et l'autre monsieur, ici en même temps, et que ce pourrait être une cause du conflit d'horaire.

• (1715)

Le président: Je sais qu'il y avait deux noms sur la demande, alors ce pourrait être cela.

Mais puis-je informer les membres du comité que nous communiquerons directement avec lui et que nous aurons une réponse jeudi?

M. Robert Carrier: Avec les deux?

Le président: J'espère que oui. Et c'est peut-être là une partie du problème, comme l'a dit M. Jean, simplement d'avoir deux personnes ensemble dans la même salle.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Merci.

Au début de nos travaux, lorsque nous avons parlé de certaines de nos priorités, l'une d'elles était la sécurité — la sécurité dans les airs, sur l'eau et sur les chemins de fer. À l'époque, des représentants du CN nous ont parlé de l'augmentation du nombre de déraillements et d'accidents qu'ils ont connus, en particulier en 2005. Ils nous ont dit qu'ils avaient pris des mesures pour les réduire en 2006 — jusqu'à ce jour, jusqu'à maintenant. Si l'on regarde le nombre de déraillements qui se sont produits, en particulier en Colombie-Britannique — bien qu'il y en ait eu en Alberta également — avec le changement de propriété, passant de BC Rail au CN, il y a eu un nombre anormalement élevé de déraillements, en particulier, et d'accidents en 2005 et 2006.

L'un des plus notables est le déraillement qui a provoqué le déversement de produits chimiques dans la rivière Cheakamus, en C.-B., et qui a eu un impact environnemental négatif considérable — la mort d'une énorme quantité de poissons, par exemple, qui a eu des conséquences graves, dévastatrices, sur la migration dans cette rivière. Par la suite, un accident de locomotive a provoqué la mort de deux cheminots en 2006 lorsque la locomotive a quitté les rails.

L'objectif de cette motion est de suggérer que nous devons avoir une enquête qui fera la lumière là-dessus. Nous avons entendu dire que les chiffres sont à la baisse. Nous avons entendu dire qu'ils ont augmenté, en particulier en 2005. Je crois que si nous avons une enquête dans les règles, nous aurons une référence pour juger les actions des compagnies de chemin de fer. Je crois que nous avons besoin de cette enquête qui décrirait exactement l'augmentation. Et s'il y a eu une réduction, comme elles le disent, nous le saurons et nous saurons quelles mesures sont prises. Nous avons une responsabilité envers les passagers, nous avons une responsabilité envers le public, nous avons une responsabilité envers les cheminots, et nous avons une responsabilité à l'égard de l'environnement. Je crois qu'étant donné la priorité que nous accordons à la sécurité, ce serait approprié.

Je reconnais, pour ce qui est du calendrier, que lors d'une séance de comité à laquelle je n'ai pu assister, il y a eu une suggestion, lorsqu'une autre demande d'information a été formulée — pas sur la sécurité ferroviaire mais sur une autre question — qu'il était souhaitable que ce comité aille de l'avant avec le projet de loi C-11 et en finisse avec le projet de loi C-11 avant de passer à d'autres questions. Je ne suggère pas d'en faire une priorité. La sécurité, bien entendu, est la principale priorité, mais je suis d'avis que si nous pouvons mettre cela sur les rails — sans vouloir faire de jeu de mots — ce sera au moins un début et nous pourrons faire avancer les choses comme il se doit.

On m'a fourni de l'information que vous allez présenter, monsieur Jean. Je pourrais peut-être y faire référence, monsieur Jean. Puis-je indirectement...

M. Brian Jean: Non.

M. Don Bell: D'accord, alors je vais paraphraser.

L'an dernier, en 2005, en particulier à l'époque du déversement de Cheakamus en août, le ministre Lapierre et le ministère des Transports, sous le gouvernement précédent, ont ordonné un certain nombre de choses, et il en est résulté une série d'inspections ciblées. Par la suite, il y a eu d'autres incidents. Le ministre a ordonné, en septembre ou octobre je crois, une vérification de quatre semaines des systèmes de gestion de la sécurité du CN, ce qui a été réalisé en novembre et décembre l'année dernière. Cette vérification devait être rendue publique dès sa réception.

À l'époque, il y avait un ordre du ministre limitant la longueur des trains, ce qui était un des facteurs de la différence dans les systèmes de gestion entre le CN et BC Rail, outre peut-être l'ignorance des conditions uniques en C.-B. — la courbe des rails, la différence d'élévation. Ce rapport devait être rendu public, et je crois qu'il a été reçu par le nouveau gouvernement au printemps, en avril ou mai, et je note qu'il y a eu des réunions. Le ministre Cannon a apparemment rencontré les responsables des compagnies de chemin de fer, le CN en particulier, en mai de cette année. La vérification n'a pas été rendue publique.

• (1720)

Par la suite, il y a eu, pour la première fois, un ordre du ministre en vertu de l'article 32 en juillet, à la suite des décès dans la locomotive. Et cet ordre n'a pas été rendu public. Nous en avons discuté. La question a été soulevée devant ce comité parce que nous voulions connaître les détails de la vérification et de l'ordre, pourquoi il y avait cet ordre unique en vertu de l'article 32 pour corriger les lacunes et le programme de gestion de la sécurité.

Je crois savoir que le CN en a appelé de l'ordre, et je comprends maintenant que le CN a présenté un plan, pas plus tard que la semaine dernière, afin de se conformer à cet ordre, l'ordre du

ministre. Je félicite le ministre d'avoir donné cet ordre, sauf que j'ignore de quoi il s'agit. Mais si la sécurité ferroviaire est accrue, c'est ce qui compte.

Je crois savoir que le CN se réserve le droit, une fois que le ministère a déterminé si le CN s'est conformé ou non à l'ordre, d'aller en appel. Nous devrions savoir ce que disait cette vérification, et cela devrait être rendu public, parce que c'est de sécurité publique qu'il s'agit. Nous devrions savoir ce qu'était cet ordre, pourquoi il a été donné et comment on s'y est conformé. De façon générale — sans vouloir m'en prendre au CN mais c'est le CN qui est en cause ici — il y a eu d'autres déraillements dans d'autres compagnies de chemin de fer, et nous devons examiner cette question de sécurité ferroviaire.

Nous avons dit au début de ce mandat que ce serait une priorité du comité. Je voudrais qu'il y ait une motion au compte rendu précisant que nous ferons cela et que nous le ferons dès que notre calendrier nous le permettra.

Par conséquent, la motion que j'ai présentée précisait que le comité mène une enquête en profondeur sur la sécurité ferroviaire, en particulier sur les récents incidents en Colombie-Britannique et dans l'Ouest canadien, notamment le déraillement qui a provoqué une catastrophe environnementale dans la rivière Cheakamus et l'accident de locomotive qui a causé la mort de deux cheminots en juin 2006.

Le président: Merci, monsieur Bell.

Monsieur Jean.

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

Je voudrais déposer, tout d'abord, dans les deux langues officielles, un exemplaire que j'ai remis à M. Bell et en fait à M. Laframboise. Ce sont les seuls que j'ai vus, alors je leur ai remis un exemplaire.

Je déposerai donc ce document. Il y a un exemplaire pour chaque membre du comité afin que chacun puisse le lire. Il est assez détaillé. Nous avons tenté de résumer le plus possible, mais je crois certainement...

M. Steven Blaney: Quel est le document?

M. Brian Jean: Vous verrez très bientôt, monsieur. C'est un résumé de ce qui s'est passé depuis certains des accidents. On peut dire que l'année 2005 n'a pas été la meilleure année en ce qui concerne la sécurité ferroviaire en général et ce qui est arrivé au CN.

Moins d'un mois après le déraillement en Colombie-Britannique, dans lequel deux cheminots, malheureusement, ont perdu la vie, le ministre a pris l'initiative, pour la première fois, de donner un ordre, en vertu de l'article 32, visant à forcer le CN à se conformer à certaines des autres... je crois qu'il y avait quelque chose comme 59 mesures d'application.

Bien entendu, un plan d'action, comme l'a dit M. Bell, a été mis en place, à compter du 18 octobre. Ainsi, vous verrez, depuis que certaines des mesures ont été prises par ce gouvernement et le gouvernement précédent, que le nombre d'accidents dans l'ensemble de l'industrie a baissé de 14 p. 100 et les déraillements de 30 p. 100. Les mesures correctives ont manifestement porté fruit.

Malgré tout cela, monsieur Bell, avec tout le respect que je vous dois — et je suis né en Colombie-Britannique, et elle a une place dans mon cœur et en aura toujours une — nous sommes un comité national, et nous sommes responsables, je crois, devant tous les Canadiens. Je crois certainement que les gens de l'Alberta qui ont dû faire face à la réponse de Wabamun aimeraient faire partie de n'importe quelle étude. Comme tous les membres l'ont dit ici, la sécurité ferroviaire, la sécurité aérienne et toutes les questions de sécurité sont parmi les principales priorités de ce comité et, très franchement, de ce gouvernement.

Alors je crois qu'il est un peu prématuré de faire, tout d'abord, une étude uniquement de la Colombie-Britannique, et j'inviterais tous les membres du comité à inclure tout le Canada et tous les Canadiens dans toute étude sur la sécurité ferroviaire faite par le comité.

Très franchement, j'inviterais les membres à lire ce qui est arrivé et ce que ce gouvernement et le précédent ont fait et à répondre ensuite à une question: qu'aurait-on pu faire d'autre? Je ne crois pas qu'on ait pu faire autre chose, sauf arrêter tous les chemins de fer au Canada. Et je crois que personne ne veut que cela arrive. Le ministre, dans les 28 jours qui ont suivi le dernier épisode en C.-B., a émis un ordre ministériel, et comme je l'ai dit, cela ne s'était jamais produit.

J'inviterais les membres du comité à lire ce rapport et à faire des suggestions. Mais la réalité, c'est que nous avons un ordre du jour très chargé. La première chose après le projet de loi C-11, c'est la sécurité dans le secteur des transports au Canada.

Très franchement, je ne veux pas étudier uniquement la Colombie-Britannique. Toutes les régions géographiques de ce pays représentent un défi à relever, et nous devons étudier l'ensemble de la question de la sécurité dans tout le Canada pour rendre justice à tous les Canadiens.

Je recommanderais par contre — et je crois que M. Bell a soulevé un bon point — que l'étude sur la sécurité ne devrait pas se limiter à ce que nous allons étudier mais qu'elle devrait mettre l'accent sur les employés, les personnes qui utilisent le réseau ferroviaire, et l'environnement. Donc un volet particulier sur ces aspects serait approprié — pas dans cette motion en particulier mais certainement, si le comité le désire, nous devrions les étudier en profondeur, pour tout ce qui concerne la sécurité.

• (1725)

M. Don Bell: Puis-je clarifier la motion, en réponse à M. Jean?

Comme amendement favorable, nous pouvons certainement ajouter les mots « au Canada » après « sur la sécurité ferroviaire ». C'était implicite. Je ne parlais pas uniquement de la Colombie-Britannique. J'ai dit « et particulièrement sur les accidents survenus récemment en Colombie-Britannique et dans l'Ouest canadien ». Il s'agissait de mener une enquête approfondie sur la sécurité ferroviaire au Canada, et ce, au sens le plus large.

Je suis heureux d'ajouter « au Canada » comme amendement favorable, si cela répond à vos attentes, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, n'est-ce pas ce que le comité a déjà décidé de faire?

M. Don Bell: Cette motion traduirait cette volonté dans des actes. C'est tout ce que je dis.

M. Ed Fast: Monsieur le président, je serais normalement enclin à appuyer cette motion, étant donné que nous avons discuté de sécurité à de nombreuses occasions à ce comité. Mais je crois qu'elle est prématurée pour un certain nombre de raisons que M. Jean a mentionnées, et je crains que nous nous embarquions dans un

processus coûteux alors que ce comité s'est en fait engagé à débattre de la sécurité au cours des mois à venir.

Nous savons que le ministre prend un certain nombre de mesures concrètes. Nous avons maintenant un plan d'action en notre possession. Nous connaissons sans doute les résultats de ces mesures, alors je ne voudrais pas imposer à ce comité un coût qui pourrait être évité. Le secrétaire parlementaire pourra me corriger si je me trompe, mais il semble en effet que les responsables du CN comprennent que nous, du gouvernement, prenons certaines de ces infractions au sérieux, et il est à souhaiter qu'ils appliquent leur plan d'action.

Je ne suis pas opposé à la motion; c'est simplement le moment. Si plus rien n'était fait et que nous nous retrouvions au même point dans deux mois, je l'appuierais probablement.

Le président: Je vais donner la parole à M. Julian, mais si je me souviens bien, au cours de la discussion que nous avons eue non seulement avec ce comité mais avec le sous-comité, le Bureau de la sécurité des transports réalise une évaluation de la sécurité. Nous avons parlé d'attendre d'avoir son évaluation.

Je dis cela de mémoire mais je croyais que lorsque nous avons discuté de la question de la sécurité, c'était une des choses que nous attendions. Ainsi nous ne reprendrions pas le même processus mais en aurions de nouveaux.

Monsieur Julian, je m'en remets à vous pour confirmer cela.

M. Peter Julian: Je ne crois pas, monsieur le président. Je sais que nous avons soulevé la question un certain nombre de fois depuis que nous avons commencé la présente session parlementaire.

J'appuie la motion, particulièrement à la lumière des précisions que M. Bell vient d'ajouter, soit que nous examinions la question à l'échelle nationale. C'est très pertinent étant donné que nous traitons du système de gestion de la sécurité dans le réseau ferroviaire, et avec le projet de loi C-6 nous pourrions examiner le système de gestion de la sécurité dans le secteur du transport aérien.

Alors il est très pertinent d'examiner cette question. Je crois qu'il est important de ne pas perdre de vue les autres priorités, comme celle que M. Laframboise a mentionnée et que nous avons déjà adoptée. Du moment que nous ne perdons pas de vue les autres priorités que nous avons adoptées, je crois qu'il est important que le comité s'attaque à la question.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Il y a deux choses intéressantes dans la motion de M. Bell.

C'est curieux, parce que personnellement, j'aurais aimé connaître les détails du dossier. J'aime bien ce qu'a fait le ministre — je vous le dis bien gentiment —, soit d'avoir utilisé l'article 32 de la loi pour intervenir. Cependant, j'aurais aimé inviter des représentants de Transports Canada à comparaître très brièvement, pour savoir ce qui s'est passé dans ce dossier.

Mon problème est qu'une requête en révision a été déposée par le CN. S'il y a une requête en révision et si le dossier est rendu devant les tribunaux ou je ne sais où, est-ce qu'on peut en parler, oui ou non? Il y a des éléments qui m'échappent. J'aurais aussi aimé voir le plan d'action qu'a remis la compagnie, avant de prendre cette décision. Est-ce possible de le voir, même si cela s'est passé à huis clos ou dans un autre contexte?

On a déjà décidé d'étudier le dossier de la sécurité ferroviaire, et je serai en faveur de cela. Mais mon problème est qu'il faut étudier le projet de loi C-11 auparavant. Je vais effectivement appuyer cette question, à la condition d'étudier le projet de loi C-11 avant.

Dans ce dossier bien précis, j'aimerais savoir s'il est possible de tenir une réunion avec des représentants de Transports Canada et du CN, afin qu'ils viennent s'expliquer et nous donner des détails. J'aime bien la façon dont le ministre a procédé. Par contre, peut-on avoir ces documents si la question est devant les tribunaux? C'est un problème qui m'empêche de prendre une décision aujourd'hui.

Donc, je demande à M. Bell d'attendre à la prochaine réunion, car je veux plus d'information. Est-ce possible, ou non? J'aimerais que M. Jean nous le dise. J'aurais aimé examiner ce dossier parce que je trouve la solution intéressante. Si on peut examiner ces façons de faire, cela nous aidera dans nos propres dossiers.

• (1730)

[Traduction]

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Je crois qu'il est très significatif que nous commençons mais il serait bon d'avoir un calendrier de ce que nous ferons d'ici la pause de Noël. Nous aimerions disposer du projet de loi le plus tôt possible, et je ne sais pas combien de jours il faudra pour le faire. Lors de notre prochaine séance, nous pourrions peut-être avoir un calendrier et voir si nous pouvons l'insérer. Ce serait mieux que de voter ce soir sur une chose que nous ne pouvons faire.

L'autre loi que vous avez, Brian, a-t-elle des appuis? Où en est-elle?

M. Brian Jean: [Note de la rédaction: Inaudible]...de les appuyer toutes, monsieur Hubbard?

L'hon. Charles Hubbard: Oui, mais je ne vois pas beaucoup de témoignages. J'entends beaucoup de paroles, mais pas beaucoup de témoignages.

Quant au projet de loi C-11, combien de temps encore voulez-vous y consacrer? Encore quelques jours?

Le président: Je sais que nous approchons de la fin de nos témoins et je serais disposé à proposer une liste pour ce qui est de l'horaire. Tout dépend des débats du comité après cela mais je crois que dans deux séances nous aurons peut-être entendu tous les témoins de la liste. Ensuite nous passerons à l'étude article par article.

L'hon. Charles Hubbard: Il nous reste donc trois séances, et ensuite nous avons la motion de M. Laframboise à débattre, et celle de Don. Y a-t-il d'autres points?

Le président: Je sais que le projet de loi C-6 en est à la seconde lecture, et nous avons une autre motion jeudi pour laquelle nous avons reçu l'avis aujourd'hui.

L'hon. Charles Hubbard: Avec votre comité directeur, pourriez-vous établir un calendrier pour que nous puissions tenter de disposer de...

Le président: Jeudi nous avons l'ACFC, l'Association des chemins de fer du Canada, et le CP ou le CN. Je crois que nous

voudrions leur consacrer la plus grande partie possible de cette séance, mais je suis disposé à vous écouter.

L'hon. Charles Hubbard: Il semble, monsieur le président, que nous ayons trois motions à étudier.

Le président: Le comité serait-il d'accord pour réserver une heure pour débattre de ces trois motions? Cela nous limiterait à une heure et demie avec les compagnies de chemin de fer. C'est le comité qui décide.

M. Brian Jean: Très franchement, monsieur le président, heureusement que c'est un comité des transports parce que toutes ces motions me donnent justement le mal des transports.

Je crois que c'est une bonne motion, mais nous en débattons déjà. Je crois que c'était la principale priorité du comité, très franchement.

Je proposerais un amendement favorable. Je crois que rayer la Colombie-Britannique... En effet, quoi de moins significatif... les gens de Wabamun? Ce n'est pas mentionné ici. Nous sommes un comité national, pas seulement géographique.

Au point où nous en sommes, j'inviterais tous les membres du comité à prendre part au vote ce soir, en particulier ceux de ce côté de la Chambre. Pouvons-nous l'apporter à la maison, l'étudier, et voir ce que le ministre et le ministère ont fait? Je crois que vous serez très impressionné si vous n'avez pas eu l'occasion de le lire. Pour le compte rendu, je crois qu'il est très évident que ce gouvernement participe d'une façon conciliante et coopérative. Nous fournissons cette information d'emblée. J'inviterais les membres du comité à y réfléchir lorsque nous travaillerons là-dessus. Travaillons sur la loi et passons à la question de la sécurité, qui est déjà devant le comité.

• (1735)

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Je vais tenter d'aborder les sujets que j'ai à l'esprit en ordre.

Premièrement, je crois que la motion est très claire. Elle ne parle pas exclusivement des accidents du CN en Colombie-Britannique et dans l'Ouest canadien, elle dit « particulièrement », alors il n'y a pas de portée géographique limitée, monsieur le président.

Deuxièmement, je voulais simplement poser une question. Ce document qui vient tout juste d'être déposé ici en anglais et en français, qui l'a écrit? Est-ce un document de Transports Canada?

M. Brian Jean: Oui.

M. David McGuinty: Alors puis-je demander pourquoi il n'est pas sur du papier à en-tête de Transports Canada?

M. Brian Jean: Ils tentent de faire des économies.

M. David McGuinty: Le document provient-il du bureau du ministre ou du ministère responsable?

M. Brian Jean: Il provient du ministère responsable et a été préparé pour le comité.

M. David McGuinty: D'accord, je ne savais pas exactement qui l'avait écrit. Il n'y a pas d'en-tête, rien, pas d'indication. Il y a une date, monsieur le président, mais il n'y a aucune indication de la source.

Je crois que je voudrais aborder un certain nombre de ces points, qui sont intéressants, parce que plus je les lis, plus je crois que M. Bell était justifié de demander une enquête approfondie. Manifestement, le ministère a pris des mesures, dont nous ne connaissons pas les détails. Nous ne savons rien, monsieur le président, des inspections ciblées figurant au troisième point. Nous ne savons rien de la vérification de quatre semaines des systèmes de gestion de la sécurité du CN figurant au quatrième point.

Manifestement, le ministre des Transports a estimé que la sécurité ferroviaire avait une telle importance qu'il a rencontré le président et chef de la direction du CN. Ce doit donc être une question très importante, ce qui encore une fois je crois justifie que notre comité l'étudie.

Quelqu'un a fait référence il y a un moment à un plan d'action, dont nous n'avons vu aucun exemplaire. Le comité n'a vu aucun exemplaire du plan d'action auquel il vient d'être fait référence; nous ne l'avons pas.

Quelqu'un a soulevé la question de l'autre côté, du côté du gouvernement, que pouvait-on faire d'autre? Je croyais que c'était justement là l'objet de cette motion, que l'enquête du comité détermine précisément ce qui aurait pu être fait en réponse à un certain nombre de ces accidents.

Bien entendu, il y a l'article 32 — et je suis parfaitement au courant de ce que M. Laframboise a dit plus tôt concernant le fait que le ministre avait témoigné et avait dit qu'il ne pouvait pas parler de cette question parce qu'elle était maintenant l'objet d'un appel. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas examiner les raisons avancées pour justifier l'article 32, à ma connaissance, et cela ne veut certainement pas dire, monsieur le président, que nous ne pourrions pas examiner les motifs de l'appel, dont nous ne savons rien, avancés par le CN devant le Tribunal d'appel des transports du Canada.

Je suis donc d'avis que c'est là une question très importante et prioritaire pour bien des Canadiens, et pas uniquement dans l'Ouest canadien. Je serais tout à fait d'accord pour que nous demandions au sous-comité de déterminer quand nous pourrions l'aborder.

Le président: Monsieur Bell, très brièvement.

M. Don Bell: Je voulais simplement préciser que je considère comme un amendement favorable l'ajout des mots « au Canada » à la deuxième ligne, après les mots « sur la sécurité ferroviaire », alors c'est clair. Je crois que c'était implicite, parce que je dis ensuite « et

particulièrement », ce qui signifie la sécurité ferroviaire en général, mais particulièrement à cet endroit. La raison de la référence au CN et à la C.-B., c'est que c'est en C.-B. et en Alberta qu'il y a eu le plus grand nombre de cas, et je crois que c'était à la suite de la prise de possession de BC Rail. Nous aurons peut-être des réponses à cela, mais c'est là la raison.

L'objectif n'est pas d'être exclusif mais plutôt inclusif.

M. Brian Jean: Ne devrions-nous pas inclure tout l'Ouest canadien, et non seulement l'Alberta?

M. Don Bell: Oui, j'ai fait référence à cela. J'ai fait référence à l'Ouest canadien et nous pouvons dire « dans l'ensemble du Canada » après « la sécurité ferroviaire ». La raison pour la quelle je voulais cela, c'est que je croyais que si nous l'avions au compte rendu, et les mesures prises sont conformes... Au début j'ai songé à mettre « à la suite de l'étude du projet de loi C-11 », mais j'ai préféré laisser cela à la direction du comité, monsieur le président.

En réponse au commentaire de M. Laframboise concernant le moment, c'est que cela allait arriver au moment approprié, mais ce serait au compte rendu et nous pourrions agir le temps venu.

Le président: Je me plie à la volonté du comité, et je sais qu'il y a un désir de remettre cela à jeudi afin de permettre davantage de débats. Les membres du comité accepteraient-ils cela, ou voulez-vous passer au vote maintenant? Je demande au comité si nous voulons remettre la discussion à jeudi.

● (1740)

[Français]

M. Mario Laframboise: Nous en discuterons à la prochaine réunion, compte tenu que nous n'avons plus le temps aujourd'hui.

[Traduction]

Le président: Je me plie en effet à la volonté du comité, si vous le voulez bien.

(La motion est réservée.)

Le président: Nous reporterons donc la question à jeudi. Je demanderai aux membres du sous-comité de se réunir ou de communiquer par téléphone avant la séance de jeudi pour préparer le calendrier définitif.

Merci. 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.