



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 022 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 31 octobre 2006

—
Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le mardi 31 octobre 2006

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour, la séance est ouverte. Bienvenue aux membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous étudions le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui M. Phil Benson de Teamsters Canada. Nous accueillons également M. Harry Gow, président fondateur de Transport 2000 Canada, et M. David Jeanes, le président actuel, venu lui donner son appui.

Soyez les bienvenus. Je suis certain que vous avez probablement déjà comparu devant le présent comité. Comme c'est indiqué, vous avez une période de sept minutes pour faire vos exposés, après quoi les membres du comité vous poseront des questions.

Monsieur Gow, si vous voulez commencer, s'il vous plaît.

M. Harry Gow (président fondateur, Transport 2000 Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Transport 2000 vous remercie de l'occasion de présenter brièvement son point de vue sur le projet de loi C-11. Il y a quelques questions accessoires qui constituent le contexte, et qui ne se rapportent pas directement au projet de loi C-11.

Un commentaire général: nous appuyons le projet de loi C-11, mais nous avons certaines préoccupations concernant certains articles proposés dans leur formulation actuelle, parce que ces articles proposés ne semblent pas être dans le meilleur intérêt des Canadiens. Il y a quatre points, dont les deux du milieu portent vraiment sur le projet de loi C-11. Le premier et le quatrième sont contextuels, monsieur le président.

[Français]

Dans un premier temps, Transport 2000 souhaite porter à l'attention du comité les perspectives incertaines, à long terme, de VIA Rail. En tant qu'entreprise nationale et en tant que fournisseur de service public, VIA continue à souffrir du manque d'une base législative qui pourrait lui assurer une existence durable.

Le deuxième aspect touche la déclaration d'une politique nationale des transports, plus particulièrement le passage interdisant d'investir dans un mode de transport au détriment d'un autre mode de transport. Selon nous, cela serait grandement problématique. Des études dans d'autres pays développés, et même nos propres études en Nouvelle-Écosse, indiquent un effet diamétralement opposé: l'introduction d'un mode de transport collectif peut même faire augmenter l'utilisation d'autres modes de transport dans la même région. Un tel effet synergique peut réduire notre dépendance à l'automobile et nous aider à respecter les cibles d'émissions préconisées dans la nouvelle loi sur la qualité de l'air.

[Traduction]

Le travail que nous avons fait en Nouvelle-Écosse montre que lorsque que nous avons retiré les trains de voyageurs des parcours locaux, par exemple, dans la vallée d'Annapolis et jusqu'au Cap Breton, le nombre de voyageurs dans les autobus a immédiatement chuté de 10 p. 100. Nous avons fait un sondage et nous avons constaté que c'était parce que les gens utilisaient les deux services de manière complémentaire pour accroître la fréquence. Lorsque cette fréquence a diminué, le nombre de voyageurs a baissé de manière plus importante que le nombre ou le pourcentage des courses qui ont été éliminées.

L'autre effet est la correspondance. Les gens peuvent passer d'un voyage en train à un voyage en autobus, et vice versa. Le fait d'ajouter un corridor pourrait, en fait, être avantageux pour les deux modes de transport, et la même chose pourrait être vraie pour d'autres modes, bien qu'il y ait certaines entreprises hautement concurrentielles où cela pourrait ne pas être le cas.

Bien que nous comprenions que la nouvelle loi réaffirme les principes établis et en énoncent de nouveaux, notamment en ce qui a trait à l'environnement, cela nous semble tout de même inutilement restrictif. Cela peut paraître une déclaration surprenante, mais si les facteurs économiques et environnementaux sont bel et bien identifiés, nous prions le comité d'aller plus loin et d'ajouter une référence au développement durable en tant que principe directeur du projet de loi C-11. Une telle mesure permettrait d'inclure les considérations sociales en plus des considérations économiques et environnementales, selon la définition de développement durable de la commission Brundtland.

Enfin, Transport 2000 a appris que certains députés ont reçu des plaintes concernant le bruit produit par les chemins de fer. Avant de recourir à des mesures coûteuses, des changements touchant les heures d'exploitation, la construction d'ouvrages antibruit ou même l'enlèvement des rails, nous conseillons d'utiliser d'abord les services de médiation offerts par Transport Canada. Il y a de nombreuses solutions possibles pour réduire le bruit. Je ne vais pas en parler davantage, mais si les gens veulent plus de détails, je serai heureux de leur en donner à une autre occasion.

Il y a une annexe appelée *Les services de VIA Rail — L'investissement est primordial*. Elle a été rédigée pour souligner les 150 ans de service entre Montréal et Toronto. Elle se limite à une déclaration sur la valeur d'un service de train à grande vitesse dans le corridor, mais avec les modifications qui s'imposent, ces considérations s'appliqueraient à d'autres régions du pays, comme les Maritimes, ou entre Calgary et Edmonton. En effet, tout le réseau de VIA est économiquement précieux pour le tourisme, les affaires et les gens qui visitent leur famille.

Enfin, nous sommes d'avis qu'il faut accorder une plus grande protection aux lignes de chemin de fer rurales. Les lignes en milieu urbain sont et seront protégées jusqu'à un certain point. Par exemple, Ottawa en a profité. Par ailleurs, sur l'île de Vancouver, il y a le Esquimalt and Nanaimo Railway qui se retrouve maintenant entre les mains de la Island Corridor Foundation. En passant, le maire de Parksville, M. Jack Peake, vous envoie ses salutations.

Esquimalt and Nanaimo — Island Corridor Foundation, comme on l'appelle maintenant — est en train de préparer son analyse de rentabilité et aimerait attirer votre attention sur quelques points. Premièrement, protéger les lignes rurales de la même manière que les lignes situées en milieu urbain. Deuxièmement, l'adoption d'une nouvelle loi sur VIA Rail serait utile pour ces gens qui vivent sur l'île. Enfin, le libellé d'un projet de loi devrait être modifié pour inclure les lignes de chemin de fer rurales.

[Français]

On suggère aussi de retirer du projet de loi les références à des administrations de transport de banlieue, *urban transit authority*, et de parler plutôt d'agences de transport ou d'organismes de ce genre. Cela permettrait d'établir de telles administrations, régies ou agences dans des zones rurales, également. Par exemple, les Comtés unis de Prescott-Russell entendent élargir le territoire de la commission de transport en commun de Clarence-Rockland pour, ultimement, couvrir tous les comtés unis et même une partie du comté de Glengarry. Cette région n'est pas du tout urbaine dans le sens propre du mot.

Merci, monsieur le président. Je pense que j'ai dit ce que j'avais à dire.

• (1540)

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Benson, je crois savoir que vous ne vous sentez pas bien.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Juste un tout petit peu.

Le président: Nous allons essayer d'en tenir compte autant que nous le pouvons.

M. Phil Benson: Merci, monsieur le président, ainsi que les membres du comité, de m'avoir permis de comparaître.

Premièrement, j'aimerais remercier le gouvernement d'avoir divisé ce projet de loi omnibus en morceaux plus faciles à gérer. Il est plutôt plaisant de comparaître sur un ou deux sujets restreints plutôt que d'essayer de traiter de plusieurs sujets en même temps.

Teamsters Canada est une organisation syndicale qui représente environ 130 000 membres au Canada et, par le biais de son affiliation à la Fraternité internationale des Teamsters, environ 1,5 million de personnes en Amérique du Nord. Nous avons plusieurs secteurs — cinéma, produits laitiers, boissons, mode, tourisme, et ainsi de suite —, mais nous sommes un syndicat de choix pour les travailleurs canadiens oeuvrant dans les secteurs du transport: air, rail, route, port, transport en commun, fret aérien et, évidemment, terre.

Nos comparaissons en partie pour donner notre appui au projet de loi, de manière générale. Nous estimons également que très souvent, vous entendez des critiques sur les projets de loi lorsque les gens se présentent devant vous. Nous pensons que cela fait partie de notre responsabilité devant le grand public de comparaître dans le cas des projets de loi touchant les transports, qui ont une incidence sur nos

membres et sur le public, pour exprimer soit notre appui soit nos préoccupations.

Dans ce cas-ci, nous avons examiné le projet de loi en assez grand détail. La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des mécaniciens de locomotive, la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies, et notre division aérienne ont examiné ce projet de loi et, de façon générale, les observations que nous nous avons reçues ont été positives.

Il y a des problèmes ou des questions concernant les définitions des personnes et leur relation avec les employés, par opposition à leur relation avec les directeurs ou les entreprises. Et bien qu'elles soient en quelque sorte traitées dans la loi, une partie du problème devient, dans d'autres lois, les marchandises dangereuses et autres, que nous traitons de diverses questions entourant la responsabilité d'un employé, comparativement à celle d'une entreprise.

L'autre problème, c'est la question des agents de police. Comme on l'a signalé, dans un port où les Teamsters sont présents, on retrouve huit niveaux de corps policiers de différents types qui interviennent avec des responsabilités différentes.

La question du bruit a été soulevée par la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies. Un des problèmes est, simplement, non pas le degré d'entretien, mais la difficulté de pouvoir aller sur les rails, à cause du grand nombre de trains; ainsi, le problème, c'est le temps et à quel moment vous pouvez aller sur les rails, etc.

La plupart de ces questions, évidemment, seront traitées par le biais de la réglementation. Quant au projet de loi lui-même, nous ne semblons pas avoir beaucoup d'inquiétudes ou de problèmes. Nous demandons, évidemment, à faire partie des consultations complètes concernant tous les règlements qui sont pris.

J'ai promis d'être bref et je vous remercie de m'avoir accordé du temps. Si vous avez des questions, je serais heureux d'y répondre ou de vous faire parvenir la réponse la plus rapidement possible.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

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

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

Merci, messieurs, d'être présents cet après-midi. Il est agréable de vous revoir encore une fois, je pense.

Messieurs Gow et Jeanes, puis-je revenir sur votre exposé qui parle de l'avenir incertain de VIA Rail, à long terme? Je crois comprendre à partir du point numéro 3 sur la première page et de vos observations additionnelles à l'endos de la page, que vous faites ici un plaidoyer passionné en faveur d'un d'appui additionnel à VIA Rail? J'essaie de relier votre plaidoyer en faveur du financement de VIA Rail avec ce projet de loi. Est-ce que quelque chose m'échappe?

M. Harry Gow: Non, c'est du contexte. Cela ne se rapporte pas au projet de loi. C'était une publicité gratuite pour rappeler aux membres du comité que VIA Rail a des besoins. Ils n'ont pas tous été comblés.

Mais pour que la loi fonctionne de manière efficace, il faut avoir des transporteurs viables. C'est tout. Je ne veux pas présenter cela comme faisant partie du projet de loi C-11. C'est du contexte, monsieur.

M. David McGuinty: Je suis également curieux au sujet de certaines observations que vous avez faites, et je vous cite ici:

Avant de recourir à des mesures coûteuses, des changements touchant les heures d'exploitation, la construction d'ouvrages antibruit ou même l'enlèvement des rails, nous conseillons d'utiliser d'abord les services de médiation offerts par Transport Canada.

Pourquoi?

M. Harry Gow: Je vous donne un exemple, monsieur McGuinty.

Les gens de Gatineau étaient très perturbés par Chemin de fer Québec Gatineau et j'ai entendu d'autres cas semblables. Transport 2000 a certains intérêts à Gatineau et nous avons discuté avec Transports Canada. Le ministère a fait savoir qu'il disposait d'un service de médiation et que même s'il s'agissait d'un chemin de fer réglementé par la province, il serait heureux d'assurer la médiation.

À la fin, le problème a été résolu en déplaçant les locomotives dont le moteur fonctionnait au ralenti toute la nuit à proximité des résidences dans un parc industriel, qui appartenait alors à la CIP.

Nous avons constaté qu'il y a parfois des solutions extrêmement coûteuses à des problèmes alors qu'il est possible de trouver une meilleure solution avec un peu d'imagination. Pour vous donner un exemple, un énorme mur a été construit le long de la voie du train léger O Train d'Ottawa, sur une distance de près de 1 km, et l'installation de rails soudés, qui avait déjà été prévue, a réglé la plus grande partie du problème de bruit. Une barrière antibruit beaucoup plus modeste orientée uniquement vers la voie ferrée aurait suffi. Une barrière végétale, comme une haie, aurait fait le reste de manière plus esthétique et n'aurait pas permis les graffitis.

Ce que je dis ici, c'est qu'avant de nous en prendre aux chemins de fer, nous devrions tous, en tant que citoyens, et non pas seulement en tant que députés ou électeurs, essayer d'envisager des solutions de rechange. C'est tout.

• (1545)

M. David McGuinty: J'imagine que vous êtes d'accord pour dire que le projet de loi constitue un bond en avant extraordinaire en proposant un processus de règlement des différends au sein de l'OTC. Est-ce exact? C'est comme traverser le Rubicon, un seuil, pour ainsi dire. Cela rend la chose formelle et donne le pouvoir législatif de le faire.

J'ai beaucoup de difficultés à comprendre l'ambition avouée de Transport 2000, qui est de promouvoir le chemin de fer et de promouvoir le transport public, alors que nous avons entendu une succession de témoins qui...

M. Harry Gow: Tout ce que je peux dire, monsieur, c'est que nous serions un peu triste si on imposait à ces transporteurs des obligations qui ne sont pas imposées à d'autres secteurs de l'industrie du transport. C'est fondamentalement cela. Certaines règles sont parfois utilisées par certains citoyens pour assommer certaines industries. Il est important d'établir des normes et de faire en sorte que les transporteurs travaillent à les atteindre. Il n'y a pas de problème avec cela. C'est simplement une mise en garde, monsieur. C'est tout.

M. David McGuinty: Nous avons entendu des témoins qui ont dit qu'il existe déjà à l'heure actuelle une technologie tout emballée pour les systèmes de frein des trains. Cette technologie est en vente libre. Il suffit de l'installer sur le matériel roulant existant. Cela permet, par exemple, de réduire de beaucoup le bruit.

Je sais que vous ne voulez pas dire que le recours à la meilleure technologie disponible devrait être reporté à plus tard, que nous devrions d'abord avoir un mécanisme de règlement des différends et, ensuite, remettre à plus tard la mise à niveau de ce matériel roulant. D'après ce que je peux comprendre, ce n'est pas ce que vous proposez, n'est-ce pas?

M. Harry Gow: Je pense que nous avons compris vos arguments. Je dirais que parfois, avec un peu de bonne volonté, on peut résoudre les choses beaucoup plus rapidement avec la technologie appropriée. Par exemple, Chemin de fer Québec Gatineau se serait épargné beaucoup de difficultés si seulement elle avait installé la technologie Hotstart sur ses locomotives. Elle n'aurait même pas eu à les déplacer, parce qu'avec cette technologie, les moteurs n'ont pas besoin de fonctionner toute la nuit au ralenti.

Alors, il y aurait beaucoup à dire des deux côtés de cette question, mais dans le cas des chemins de fer de transport de marchandises, ils sont gros, ils sont bruyants, ils font partie de l'économie, et nous ne faisons que faire une mise en garde à cet égard.

M. David McGuinty: Alors, est-ce que le comité a raison de dire que l'objectif principal de Transport 2000 est de promouvoir le transport public, et en particulier par la rail?

M. Harry Gow: Oui, je pense qu'on pourrait dire cela, monsieur. Vous pouvez détecter chez nous un net parti pris pour des choses comme les autobus et les trains, et peut-être une attitude moins chaleureuse pour les automobiles, par exemple. Oui, je pourrais admettre cela.

Nous agissons également comme groupe de défense des consommateurs pour les passagers des lignes aériennes, monsieur.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

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

Je vais revenir à vous tout à l'heure, monsieur Gow, mais je vais d'abord poser une question à M. Benson.

Il y a une disposition dans le projet de loi qui permet aux compagnies de chemins de fer d'embaucher des agents de police, ce qui modifie la Loi sur la sécurité ferroviaire. Tout à l'heure, vous avez dit que le recours aux agents de police vous inquiète. Selon le texte du projet de loi, l'objectif est de protéger les biens et les personnes sur le territoire administré ou appartenant à la compagnie.

Est-ce là ce que vous dérange, monsieur Benson?

[Traduction]

M. Phil Benson: Merci, monsieur Laframboise.

Ce n'est pas tellement un problème. C'est simplement que, d'après ce que nos conférences nous disent, selon l'endroit où vous vous trouvez, il peut y avoir jusqu'à huit corps policiers de différents niveaux qui interviennent dans un endroit particulier, surtout si vous êtes proche d'un port.

Ce n'est pas du tout un problème concernant les agents de police. Ils étaient là avant et nous ne faisons que changer un peu leur statut, d'après ce que je crois comprendre. C'est simplement pour s'assurer que lorsqu'il s'agit des règlements, ce que les gens font, comment ils le font et comment ils s'inscrivent dans les autres programmes qui sont en voie d'élaboration...C'est toujours dans le détail que les difficultés surviennent.

Si vous voulez, c'est davantage une demande pour que nous soyons pleinement consultés lorsque nous allons aller de l'avant, de sorte que nous puissions voir comment cela va s'appliquer dans les faits sur la propriété.

•(1550)

[Français]

M. Mario Laframboise: D'accord. Vous n'êtes donc pas contre le contenu comme tel de cette disposition du projet de loi, mais vous vous interrogez sur ses applications futures.

Est-ce que je comprends bien votre préoccupation par rapport au recours à des agents de police?

[Traduction]

M. Phil Benson: C'est exact.

[Français]

M. Mario Laframboise: Parfait. Ma deuxième question a trait à ce qui est proposé dans le projet loi au sujet du bruit, l'article 29. Avez-vous des réticences par rapport au contenu de cet article, qui dit qu'on peut obliger les compagnies ferroviaires à prendre des mesures correctrices? Quel impact cela peut-il avoir sur le travail de vos employés? Avez-vous de la difficulté, ou non, à vous plier à ce règlement, qui va peut-être forcer les compagnies à recourir à la médiation en cas de litige? Êtes-vous, de même que vos employés, à l'aise face à cela?

[Traduction]

M. Phil Benson: Merci de votre question.

Je n'ai certainement pas reçu de questions au sujet de la direction du projet de loi. Encore une fois, c'est dans les détails que les difficultés surviennent. Le seul problème qui a été soulevé a été simplement la préoccupation, qui est souvent soulevée, concernant l'entretien des rails et comment nous allons faire pour nous assurer que le travail puisse toujours se faire, pour que les rails demeurent sécuritaires — encore une fois, comment cela est appliqué et comment cela est utilisé, plutôt qu'une préoccupation quelconque au sujet de la direction du projet de loi.

[Français]

M. Mario Laframboise: Cela m'amène à poser une question à M. Gow au sujet par du bruit. Vous savez que beaucoup de plaintes ont été formulées parce qu'il n'y avait pas de processus de médiation. Je mentionne le cas de la gare de triage Joffre à Lévis et d'une autre située dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve à Montréal. Beaucoup de problèmes liés au bruit n'ont pas été réglés, c'est-à-dire que malgré un effort de médiation, malgré le fait que les parties acceptaient de se rencontrer, le problème n'a pas été résolu. Nous en sommes à un point où il nous faut trouver des solutions efficaces. C'est bien de dire qu'il existe des solutions techniques, mais il faut quand même les appliquer. Je sens, d'après le commentaire que vous avez fait, que vous n'êtes pas en faveur de mesures trop radicales. Mais si des citoyens exercent des pressions sur leurs députés, c'est justement parce que les compagnies ne se sont pas occupées des problèmes de bruit. Nous en sommes à l'étape où il faut adopter des mesures afin que, justement, ces problèmes ne nuisent plus à la quiétude des communautés voisines des gares de triage. Vous croyez qu'il faudrait continuer à essayer de...

M. Harry Gow: Monsieur Laframboise, cette question est aussi vieille que celle soulevée par les riverains de la ligne du Champlain and St. Lawrence Railway, le premier chemin de fer au Canada, qui était sur la rive sud de Montréal. Les résidents se plaignaient que le passage du train effrayait les chevaux. C'est sûr que les chevaux pouvaient être troublés de voir surgir quelque chose d'aussi gros et bruyant. On peut se demander, par contre — bien que les chevaux se soient toujours trouvés là, dans les parages de la rive sud —, si tous les condominiums et tous les immeubles à appartements huppés qui

se construisent maintenant près des chemins de fer ont toujours été là. J'ai quelques doutes à ce sujet.

Dans le cas de Gatineau, dont j'ai parlé plus tôt, les maisons ne sont pas récentes, mais le chemin de fer à Gatineau Mill était là longtemps avant elles. Le secteur résidentiel a été développé après la guerre, avec une clôture longeant la cour arrière, du long de la voie ferrée. À l'époque, personne ne s'en préoccupait beaucoup. Ou, parfois, à Ottawa, on a vu des cas où le courtier immobilier a dit à des acheteurs potentiels que cette ligne serait à l'abandon l'année suivante et qu'ils pouvaient acheter sans crainte. On parle ici de la ligne transcontinentale de VIA Rail et du CN. Les gens recevaient l'assurance que la ligne serait abandonnée en-dedans d'une année.

Alors, c'est une situation qui perdure et qu'il n'est pas facile de résoudre, mais je vous dirai ceci: oui, il faut établir des normes et des règlements. Il faut aussi que les chemins de fer soient tenus responsables de leurs activités. Le cas que j'ai partagé avec vous, du chemin de fer Québec-Gatineau, par exemple, indique que le transporteur n'a pas beaucoup porté attention à ce que les gens disaient.

Par contre, dans le cas des cours de triage à Montréal, comme la cour Sortin, celle de Côte-St-Luc, avant Turcot, elles sont là depuis très longtemps, et les chemins de fer ont fait des efforts d'atténuation du bruit. Il y a des situations qu'il est impossible d'éliminer, par exemple le bruit provoqué par le débranchement *humping*. On amène un wagon en haut d'une côte, on le laisse descendre et il y a des crissements de roues, etc. Cela fait partie du procédé. Ce dont il faut s'assurer — et je pense que le fédéral a peut-être un rôle à jouer à cet égard —, c'est de faire respecter les règlements de zonage des municipalités.

Je vous mentionne le cas d'une petite fille de Hamilton qui, à la sortie de son école du dimanche, *sunday school*, qui s'est fait frapper par un train. Les médias m'ont téléphoné en disant que c'était épouvantable que cette petite fille se soit fait tuer par un train. Je leur ai demandé quand cette église avait été construite, et ils m'ont répondu que c'était l'année précédente. Je leur ai demandé à quel endroit, et ils m'ont dit qu'elle se trouvait dans un parc industriel. Il me semble que les parcs industriels sont faits pour accueillir des industries, y compris les chemins de fer. Le fait d'y construire une église me semble un peu poussé. Il y a des situations comme celle-là, au sujet desquelles la loi ne prévoit rien.

•(1555)

M. Mario Laframboise: Il demeure qu'en ce qui a trait à la pollution par le bruit, ce n'était pas un phénomène aussi présent à l'époque des premiers chemins de fer. De nos jours, on peut calculer les niveaux de bruit, les décibels, et le reste. L'Organisation mondiale de la santé est très critique des pointes de bruit et des effets nocifs qu'elles peuvent occasionner. C'est l'une des raisons pour lesquelles le débat évolue. L'industrie évolue parallèlement à tous ces phénomènes. Je veux bien croire que des chevaux aient eu peur, à une époque, mais à présent, si on nous dit que le bruit causé par l'activité ferroviaire rend la santé des gens plus fragile, nous sommes devant un problème de société. L'Europe est plus avancée que le Canada à ce chapitre.

Avez-vous analysé ce qui se passe en Europe? Avez-vous eu la chance de vous informer?

M. Harry Gow: Vous avez tout à fait raison, monsieur Laframboise. Ce n'est pas un problème que l'on peut résoudre aisément. Il y a des bruits qui sont inévitables. Par exemple, lorsqu'un long train entre dans une courbe et qu'il doit effectuer le virage, la locomotive penche davantage sur le côté. Ce mouvement produit plus de décibels, les roues crissent sur les rails. Une partie de tout ce bruit est difficile à éliminer. La technologie peut nous aider, de même qu'une loi appliquée sagement.

Poussée trop loin cependant, une loi pourrait avoir comme effet de détruire des entreprises. C'est là notre préoccupation. On a vu, par exemple, à Québec, la Gare du palais perdre ses voies. Le fédéral a dépensé 600 millions de dollars pour enlever les rails et pour les remettre ensuite, lorsqu'on a constaté que cela avait été une erreur. Je demande donc, de la part de l'État, une certaine sagesse et de la modération dans l'application des mesures prévues.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NDP): J'aimerais revenir sur la question du bruit produit par les chemins de fer dans les secteurs à haute densité de population. Je représente un secteur du Grand Vancouver, le centre-ville de New Westminster, où des gares de triage créées il y a de nombreuses années se retrouvent maintenant à proximité d'un grand nombre d'immeubles à appartements et de condominiums à haute densité de construction récente.

Un des témoins que nous avons entendus provenant de la région a dit que lorsqu'on construit une rue et que par la suite, on construit une école, on impose des restrictions pour cette rue. Nous abaïssons la limite de vitesse et nous nous assurons que les camions ne peuvent emprunter ce bout de rue. Nous faisons cela dans le cas d'autres modes de transport également. Si la population ou la région a changé, nous imposons des restrictions.

J'aimerais revenir sur la question du genre de restrictions qui seraient appropriées pour les gares de triage dans les zones à haute densité de population. Il semble que deux écoles de pensée ont transpiré dans les témoignages. La première, c'est de limiter certains types d'activités. Cela comprend votre suggestion, monsieur Gow, à savoir utiliser certains types de technologies pour limiter les activités dans ces gares de triage. Dans le cas de New Westminster, cela signifierait que beaucoup de ces activités de triage se feraient dans la gare de triage de Port Mann, où il n'y a pas d'habitations. La deuxième possibilité, c'est de limiter les heures d'activité, de manière que les chemins de fer limitent leurs activités aux heures d'affaires normales ou durant la journée.

J'aimerais que vous me disiez tous les deux si vous voyez des problèmes quelconques avec l'une ou l'autre de ces approches. Si tel est le cas, quels sont ces problèmes? Dans les zones à haute densité de population où les compagnies de chemin de fer exploitent une gare de triage ou des lignes ferroviaires, préférez-vous limiter les activités ou les heures d'activité?

M. Phil Benson: Merci, Monsieur Julian.

Juste pour que vous le sachiez, dans d'autres domaines du transport, on envisage des choses comme des limites de vitesse dans les gares de triage pour d'autres raisons. Vous avez parlé de ce débranchement par butte de gravité, mais ils disposent également d'appareils télécommandés qui poussent, qui ne permettent pas de régler aussi bien la vitesse de déroulement des choses, avec quelle force les wagons se branchent. Pendant que vous examinez le projet de loi C-11 et que vous parlez du bruit, il se passe en même temps ce que l'on considère comme des consultations ou des discussions complémentaires sur diverses technologies et pratiques qu'on utilise

dans le domaine du triage. Encore une fois, c'est pourquoi j'ai dit que c'est toujours dans les détails que les difficultés surviennent, parce que nous savons que des choses se font dans d'autres secteurs de Transports Canada qui, dans un certain sens, portent sur certains de ces problèmes ou qui pourraient porter sur certains de ces problèmes.

Si on prend la question du bruit, une question qui a été soulevée par nos mécaniciens de locomotive. Encore une fois, si vous choisissez un endroit où l'on construit des habitations très coûteuses, des condominiums ou des maisons, et qu'il y a un passage à niveau qui n'est pas gardé, ils doivent siffler. Ils n'ont pas le choix, ils sont obligés de le faire. Évidemment, nous pouvons bâtir un passage à niveau approprié pour eux et construire un viaduc à 25 ou 30 millions de dollars pièce, ou plus. Alors, je pense que c'est vraiment dans les détails sur la façon dont nous allons procéder que les difficultés surviennent. Certainement, ayant moi-même vécu en face d'une gare de triage de Vancouver et ayant été réveillé à trois heures du matin par un bruit d'enfer, je peux comprendre.

Je pense que d'une façon quelconque, nous devons équilibrer les besoins et les intérêts de l'entreprise avec les besoins de la collectivité. Je pense que nous devons respecter des choses comme les niveaux de bruit et que nous devons le faire de manière significative. Je pense que nous devons regarder la chose dans son ensemble. On ne peut pas laisser une partie de Transports Canada créer des règlements qui ont pour effets d'engendrer du bruit en vertu d'une loi particulière alors qu'en vertu de la présente loi, on présente une série des règlements dont le but est de faire moins de bruit.

C'est vraiment dans les détails que les difficultés surviennent et nous serons heureux de travailler avec vous sur ces règlements. C'est quelque chose qui me touche vraiment.

Lorsque nous parlons de longs trains, Transports Canada a autorisé les longs trains de manière que nous puissions sortir la marchandise de Vancouver. Comme vous pouvez le comprendre, venant de là — en fait, nous nous sommes rencontrés là-bas parce que c'est ma ville natale également — nous avons des plaintes concernant des roues qui grincent dans un virage et c'est la faute de la compagnie de chemin de fer. Eh bien, nous avons un problème économique. Comment allons-nous déplacer toute cette marchandise hors du port? Faisons des trains de 1 mille ou de 2 milles de longueur. Et maintenant nous avons des gens qui se plaignent du grincement de roues. Alors, allons-nous utiliser le projet de loi C-11 pour faire cesser les grincements alors que certains autres services ont dit que nous devons faire cela?

Venant de Teamsters Canada, où nous regardons tous les modes de transport — nous regardons tout —, nous avons tendance à voir la chose davantage dans son ensemble. Je pense que c'est pourquoi, au fur et à mesure que nous avançons... C'est la façon dont nous lions toutes ces choses ensemble pour obtenir une solution qui permettra à nos membres de faire ce qu'ils font très bien et qui permettra aux entreprises de faire des affaires et de transporter la marchandise qui doit être... et également, nous assurer que vos électeurs et M. Laframboise et d'autres électeurs peuvent également avoir une bonne nuit de sommeil.

•(1600)

M. Harry Gow: Monsieur Julian, je pense que je dois vous répondre à la fois par un oui et par un non. Du côté positif, il y a effectivement des endroits comme le cas de Gatineau que j'ai signalé où il est tout à fait possible de dire à la compagnie ferroviaire de cesser ses manoeuvres de triage pendant la nuit ou de ne plus laisser des locomotives tourner au ralenti dans les quartiers résidentiels, et faire en sorte que l'on donne suite à notre requête. Si la compagnie ne coopère pas après des efforts suffisants de discussion et de médiation, la réglementation peut être appliquée.

Il y a par contre d'autres endroits où, en toute franchise, vous risqueriez de mettre en péril l'économie de la côte Ouest et peut-être même du Canada dans son ensemble si vous obligez les trains de marchandises à ne circuler que 16 heures par jour, supposons, à partir de Vancouver. Je pense qu'une bonne partie des opérations serait alors déplacées très rapidement vers Seattle et qu'un grand nombre de chômeurs suivraient dans la foulée. Le problème serait peut-être alors réglé, car la population serait moins dense aux abords des cours de triage.

Au risque de sembler facétieux, c'est exactement le genre de problème qui nous donne froid dans le dos lorsqu'on examine l'histoire des 50 dernières années du transport au Canada pour voir toutes ces voies ferrées qui, les unes après les autres, sont enlevées des centres-villes, comme celui de Saskatoon, de telle sorte que des passagers comme nous devons perdre notre soirée à nous rendre jusqu'à la gare, dans un premier temps, puis à attendre le dernier train dans un endroit complètement à l'écart de la civilisation. Ces mesures qui apparaissent au départ si rentables et si bénéfiques pour la population urbaine se révèlent en bout de ligne très néfastes pour bien des gens.

Ceci étant dit, il faut aussi penser aux inconvénients subis par les résidents, à l'autre extrémité du spectre. À ce titre, il existe un grand nombre de solutions possibles, mais les compagnies canadiennes n'y ont pas toujours recours. Nous mentionnons dans notre mémoire ces murs antibruit incurvés que l'on peut installer le long des voies comme cela se fait en France et en Suisse. Ces murs permettent d'atténuer les bruits le long des voies empruntées par le TGV. Une autre solution, qui ne relève toutefois pas des compagnies ferroviaires, réside dans l'installation d'une isolation acoustique suffisante dans les nouvelles constructions avoisinant les voies ferrées. Il faudrait aussi privilégier une application rigoureuse des règles de zonage dans les secteurs industriels. Il existe également des procédés de lubrification des rails, qui ne sont malheureusement pas toujours utilisés, sans compter l'installation de longs rails soudés pour éliminer le bruit causé par les joints. On peut enfin imposer des limites quant à la quantité de bruit pouvant être produite par une locomotive.

Il est à noter que les efforts visant la réduction de la pollution environnementale entraînent souvent une atténuation du bruit. Ainsi, une locomotive de classe Euro II, comme les locomotives MTU sur les trains Talent à Ottawa — ces O-Trains rouges — ne produit sur près aucun bruit. Les gens qui habitent près de la voie ferrée ne les entendent même pas. Cela vient du fait que ces locomotives européennes très modernes sont équipées de silencieux efficaces. Il y a probablement un coût à payer au niveau de l'énergie, mais il n'est pas si important, et l'émission de particules et de matières gazeuses est également fortement réduite.

C'est la voie de l'avenir pour les chemins de fer canadiens et je crois que vous pourrez constater, au fil des ans, que l'on utilisera de plus en plus pour les manoeuvres de triage des locomotives de type

Genset, la loco écolo, dont les premiers essais ont été effectués sur la côte Ouest. Il s'agit d'une locomotive hybride qui fonctionne en grande partie au moyen de piles. Ces locomotives utilisent seulement la puissance nécessaire pour effectuer un travail donné.

Vous pouvez donc voir qu'il y a encore beaucoup de travail à faire en interaction avec les collectivités, les bureaux de circonscription et les compagnies ferroviaires. J'estime qu'une bonne partie du problème, je dirais probablement 50 p. 100, pourrait être réglé si les compagnies de chemin de fer prêtaient une oreille attentive.

•(1605)

Le président: Monsieur Blaney.

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Merci. Je vais céder la parole à M. Fast.

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

J'aimerais revenir à la question du bruit. Les différents témoins qui ont comparu devant nous semblent tous logés à la même enseigne à ce chapitre. Vous suggérez dans vos observations qu'il serait préférable d'avoir recours au mécanisme de médiation en place pour régler les préoccupations de la population quant au bruit, plutôt que d'imposer à l'industrie des restrictions qui pourraient lui être néfastes.

Ceci étant dit, plusieurs témoins avaient également des plaintes à formuler relativement à ce processus de médiation. Ils ont fait valoir que les mécanismes de médiation et de règlement des différends en place ne fonctionnaient tout simplement pas. La frustration s'est accumulée chez les résidents et parmi les municipalités qui souhaitent pouvoir compter sur un régime beaucoup plus rigoureux pour faire valoir leurs récriminations.

Vous avez laissé entendre que la médiation demeure la solution optimale et que vous préféreriez que l'on passe d'abord par la médiation pour régler ces différends. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez des déclarations de certains résidents concernant l'inefficacité du processus de médiation et nous indiquer également ce qui vous amène à croire que la médiation va permettre de régler les problèmes de bruit malgré l'absence de dispositions législatives ou réglementaires précisant les niveaux de bruit acceptables?

M. Harry Gow: Je peux vous dire que j'ai constaté de bons résultats comme de moins bons. J'ai vu des cas où la médiation n'a absolument rien donné.

Je crois que M. Laframboise, notamment, doit probablement être au courant de la situation qui s'est produite à Outremont lorsque des édifices ont été construits près des voies ferrées. On n'a jamais vraiment réussi à trouver de solution et je crois que le problème perdure toujours.

Dans d'autres cas, comme celui de la compagnie Québec-Gatineau, le problème a pu être réglé avec une combinaison de hauts cris qui ont finalement alerté l'entreprise et de médiation. Je ne vais pas prétendre que la médiation est la solution à tous les maux. Je suis désolé que mes observations écrites aient pu vous amener à le croire. Je fais simplement valoir que l'on devrait essayer la médiation avant d'avoir recours à des mesures draconiennes.

Dans le cas de la ville de Québec où le gouvernement fédéral a dépensé 600 millions de dollars pour enlever les rails avant de les remettre en place, on n'a jamais essayé la médiation. Il y a eu plusieurs opérations de type guérilla: déchargement d'ordures sur la voie ferrée, visites au conseil de ville pour chahuter et lettres incendiaires adressées à Transports Canada. On a décidé d'arracher tous les rails. Dix ans plus tard, tout le monde en avait un peu marre de devoir aller jusqu'à Sainte-Foy pour prendre le train. Les rails ont donc été remis en place. Je crois que si l'on avait essayé de faire un peu de médiation entre le curé de Saint-Rock et ses paroissiens, d'une part, et le CP et le CN, d'autre part, on aurait pu éviter cette dépense superflue pour la Couronne.

La situation n'est pas facile dans les collectivités où la médiation a échoué. Dans le cadre de mon rôle au sein de Transport 2000, j'ai pris l'habitude de suggérer des façons d'obtenir l'attention de la compagnie ferroviaire.

Mais comme je l'ai déjà indiqué, les lois de la physique s'appliquent aux chemins de fer. Ils existent depuis plus de 150 ans au Canada. Dans certains cas, les voies ferrées font tout simplement partie du paysage. Elles ne vont pas disparaître, tout comme tous les gens ne vont pas cesser de construire des condominiums juste à côté. S'il pouvait être possible de prévoir dans la loi un processus progressif en vertu duquel vous essayez l'option A, puis l'option B, et enfin l'option C, après quoi seulement vous pouvez songer à enlever les rails, par exemple...

À Transport 2000, nous avons été témoins d'un trop grand nombre de cas où des passagers et des expéditeurs ont été pénalisés en raison du recours à une solution à courte vue: on se contente d'arracher les rails, d'imposer une amende à la compagnie ou de mesures du genre. Et tout à coup, surprise! Notre collectivité n'a plus droit au service marchandises. Personne ne sort gagnant d'une telle situation.

C'est un point de vue. Je ne peux pas répondre à l'autre partie de votre question, car je sais à quel point une telle éventualité peut être frustrante pour certaines collectivités.

• (1610)

M. Ed Fast: Ai-je raison de croire que vous estimez que les restrictions précises quant aux niveaux de bruit ne devraient pas figurer dans la loi elle-même?

M. Harry Gow: Je pense que les dispositions réglementaires devraient établir des normes de rendement, plutôt que d'interdire ceci ou cela. Est-ce que cela répond à votre question?

Autrement dit, c'est un résultat que l'on recherche. Par exemple, pour les services TGV en France, je crois que c'est 30 mètres... et on ne peut produire que 65 décibels. Ces trains voyagent à 300 kilomètres heure. C'est l'objectif qui leur est fixé, et il est atteint. En établissant ainsi des objectifs en matière de qualité, vous pourriez aller beaucoup plus loin que par la réglementation d'une activité ou l'interdiction d'une autre.

M. Ed Fast: Je crois que l'on utilise dans la loi actuelle le terme « raisonnable » pour décrire le genre de restrictions qui seraient imposées.

Certains des témoins qui vous ont précédé ont fait valoir que le maximum de décibels devrait être expressément précisé dans la loi, ou tout au moins dans le règlement. Dois-je comprendre que vous êtes contre cette idée?

M. Harry Gow: Je pense que l'application d'une norme bien définie, si elle est établie correctement et si les gens sont mis au courant des objectifs visés, pourrait faire avancer les choses. Mais je le répète: je crois que vous devriez privilégier un régime fondé sur le

rendement, plutôt que des mesures prescriptives qui dictent la marche à suivre. Autrement dit, vous indiquez aux entreprises ferroviaires quels objectifs elles doivent atteindre et c'est à elles qu'il incombe de déterminer les moyens à prendre. Ce serait la position de base que je préconiserais en m'appuyant sur de nombreuses observations des modes de fonctionnement à ce titre.

M. Ed Fast: Vous voulez ajouter quelque chose, monsieur Benson?

M. Phil Benson: Nous faisons partie de comités qui examinent les moyens de transport intermodaux. Dans le contexte général d'une future loi sur la qualité de l'air, on se demande toujours s'il ne serait pas préférable de faire davantage appel aux trains pour transporter des marchandises. Serait-ce plus efficace? Serait-ce plus bénéfique pour la qualité de l'air?

Du strict point de vue des Teamsters, de la division du transport et des camions-citernes de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada... S'il nous est possible de le faire, je suppose que nous nous en réjouissons. Mais si dans le cadre d'une approche globale, nous nous retrouvons avec un projet de loi qui précise que le bruit est à éviter et qu'il faut donc renoncer aux trains...

Un autre comité devant lequel j'ai comparu voulait connaître le point de vue de Teamsters Canada sur les moyens à prendre pour protéger la qualité de l'air dans le contexte du transport intermodal. Encore là, j'ai répondu que vous êtes les législateurs, que vous adoptez des lois répondant à différents besoins et que vous vous tirez généralement très bien d'affaire.

Si l'on examine la situation dans son ensemble, on voit une section du ministère qui peut adopter des règlements susceptibles d'entraîner une augmentation du bruit, une autre section qui prend des mesures différentes, et cette solution qui est devant nous. Ce sont les détails qui posent problème. Lorsque nous nous pencherons sur les dispositions réglementaires pour déterminer exactement ce que nous cherchons à faire, il est probable que les choses deviennent beaucoup plus claires.

Quant au concept en tant que tel, aucun de nos dirigeants n'a exprimé de préoccupations à cet égard.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Merci, monsieur le président et merci à nos témoins d'avoir accepté l'invitation.

Si je comprends bien ce que vous nous avez dit, vous estimez que ce projet de loi est acceptable, mais vous avez certaines inquiétudes relativement au règlement. Comme nous le savons, monsieur le président, lorsqu'un projet de loi est soumis à la Chambre, notre comité n'a pas l'occasion d'examiner les dispositions réglementaires par la suite. En général, nous ne nous penchons pas sur les règlements.

Êtes-vous en train de nous dire que le comité devrait demander de pouvoir examiner les dispositions réglementaires avant qu'elles ne soient publiées dans la Gazette du Canada?

• (1615)

M. Phil Benson: Si vous le permettez...

L'hon. Charles Hubbard: C'est plutôt inhabituel, mais on l'a déjà fait.

M. Phil Benson: Selon le rapport Arthurs sur le Code canadien du travail, la fonction principale de Transports Canada consiste à favoriser l'efficacité du marché d'un point de vue économique. Dans une perspective syndicale, je pourrais être cynique en affirmant que les entreprises obtiennent généralement ce qu'elles demandent, ce qui est malheureusement vrai dans certains cas.

Le rapport Arthurs ne ménage pas Transports Canada quant à son traitement de questions comme le temps de travail et différentes situations touchant les travailleurs, et on peut se demander s'il ne serait pas préférable que Travail Canada hérite de ce dossier.

Tout le régime réglementaire semble complètement échapper à l'examen des parlementaires; on adopte de plus en plus de lois qui établissent une vision générale et sont assorties d'une réglementation très étoffée. Il serait tout à fait approprié que les parlementaires se penchent parfois sur les règlements pour voir la manière dont ils sont élaborés et toutes les conséquences liées à leur application.

L'hon. Charles Hubbard: Merci.

Monsieur Gow, les représentants du CN qui nous ont visité récemment nous ont brossé un portrait financier très intéressant pour leur entreprise. Je sais que votre organisation s'intéresse de très près au transport ferroviaire. Est-ce que les compagnies de chemin de fer — pas seulement le CN, mais les autres également — réinvestissent suffisamment dans le système pour assurer sa survie à long terme et éviter le genre de plaintes que nous entendons au sujet du bruit? Vous avez parlé notamment de l'utilisation de longs rails soudés dans les cours de triage. On peut y voir une solution très simple à ce clac-clac-clac qui peut importuner les voisins, mais il ne semble pas qu'elle soit appliquée à grande échelle — même si cela demeure possible.

À votre point de vue, est-ce que les grandes entreprises ferroviaires réinjectent dans le système une proportion raisonnable de leurs prétendus bénéfices pour assurer sa pérennité au XXI^e siècle?

M. Harry Gow: Si vous m'aviez posé la question il y a deux ans à peine, je vous aurais répondu que non. C'est à peu près à cette époque que le Canadien Pacifique a annoncé un investissement de 2 milliards de dollars, surtout pour ses corridors de l'Ouest. Le Canadien National a attendu environ un an et demi pour annoncer à peu près le même investissement, quasiment une copie conforme du programme du CP, après s'être retrouvé dans plusieurs situations embarrassantes: les accusations criminelles déposées à McBride pour l'incident du viaduc; les trains longs qu'on les a empêchés de faire circuler sur le B.C. Railway, dont le CN vient de se porter acquéreur; les déversements dans le canyon à Squamish; et différents autres incidents qui amènent à conclure qu'un trop grand nombre de trains circulent sur des voies en nombre insuffisant.

L'hon. Charles Hubbard: Alors vous croyez qu'à l'heure actuelle...

M. Harry Gow: Les choses évoluent. Je ne vais pas dire...

L'hon. Charles Hubbard: D'accord. Comme je n'ai que cinq minutes, je vais passer tout de suite à ma dernière question qui concerne le train léger et VIA Rail.

VIA loue des rails, ou plutôt l'utilisation de rails, du CN et du CP, et paie en fonction du nombre de wagons plus un certain montant. Des pénalités très sévères — du moins de l'avis de VIA — sont imposées si leurs trains sont en retard. Ils doivent emprunter les voies d'évitement pour laisser passer les trains de marchandises et vice versa.

C'est un dossier que vous suivez probablement, mais c'est ce qui peut arriver avec VIA, parce que si les trains sont en retard, on doit payer une pénalité correspondant à un montant donné par wagon, par unité. Par ailleurs, lorsque les trains de marchandises ne respectent pas leur horaire, les passagers de VIA peuvent devoir attendre parfois jusqu'à une heure et demie pour céder le passage à ces trains. Est-ce un système équitable? Nous avons entendu les entreprises de train léger se plaindre du tarif de 25¢ par passager qu'elles doivent payer pour utiliser les rails à Montréal.

Ce projet de loi devrait-il inclure des dispositions permettant d'accorder la préséance au transport des passagers ou certains incitatifs à cet égard, que ce soit pour VIA ou pour le train léger? La loi comporte des dispositions touchant l'établissement des coûts et le règlement des différends, mais est-ce suffisant pour promouvoir le transport des passagers et inciter davantage de personnes à voyager par train, de préférence à l'automobile ou à d'autres modes de transport?

Je vois que David vous transmet quelques notes à ce sujet.

M. Harry Gow: Il y a beaucoup d'aspects à considérer. Je pense tout d'abord au facteur temps. Lors d'un récent voyage à Saskatoon, je me suis rendu compte qu'en direction ouest, nous étions arrêtés constamment; vers l'est, les choses allaient beaucoup mieux. Le problème de la longueur des voies d'évitement n'a pas été réglé sur la ligne transcontinentale principale du CN, ce qui a pour effet de retarder constamment les trains de VIA. Par ailleurs, entre Montréal et Halifax, des correctifs ont été apportés à cet égard et on continue d'y travailler.

Pour ce qui est des autres retards, ils sont souvent notamment attribuables au fait que les trains sont maintenant concentrés sur une seule voie, là-même où il en existait deux auparavant. Le CN a retiré ses rails de la ligne Ottawa Valley, obligeant ainsi tous les trains à passer maintenant par Toronto, ce qui retarde les services de VIA dans ce corridor et le transport local de marchandises par le CN.

Si en on revient aux causes profondes de ce genre de situation, on constate que l'un des problèmes est d'ordre financier. Le CN doit dépenser judicieusement l'argent de ses investisseurs de manière à leur assurer un bon taux de rendement. La période d'amortissement de l'équipement au Canada est très longue: vingt ans. Pour les compagnies ferroviaires américaines, elle est de huit ans, si mon souvenir est exact. Les entreprises canadiennes se retrouvent donc quelque peu désavantagées lorsqu'il s'agit de régler les problèmes que vous avez soulevés.

Autre chose, il y a trois facteurs qui jouent en faveur d'Amtrak. Il y a d'abord le droit souverain de l'État qui permet de procéder à une expropriation lorsqu'une compagnie ferroviaire cause trop de problèmes. C'est exactement ce qu'on a fait avec Guilford sur la ligne Connecticut River Valley entre Montréal et New York. Il n'y a plus de problème avec Guilford; cette entreprise a été sortie du réseau. Amtrak a réparé la voie ferrée pour la vendre ensuite à un concurrent de Guilford. On s'est ainsi gagné beaucoup de respect auprès des compagnies ferroviaires de transport de marchandises. L'équivalent ne s'est pas produit au Canada.

Il faut également souligné qu'Amtrak a un mandat prescrit par la loi. Il existe effectivement une loi qui lui confère certains pouvoirs. Amtrak peut notamment exiger le respect des horaires, sans quoi s'appliquent les sanctions qui relèvent, comme je l'ai mentionné, du droit souverain de l'État.

Enfin, Amtrak dispose de meilleures ressources financières étant donné que les États investissent dans les services aux passagers. Au Canada, c'est plutôt rare. L'Ontario a acheté des services de VIA entre London et Toronto pour 250 000 \$ par année. Mais l'État du Michigan dépense à lui seul probablement cinq ou dix fois plus chaque année.

Ce ne sont là que quelques exemples, mais je crois avoir répondu en partie à votre question.

• (1620)

L'hon. Charles Hubbard: Plus qu'en partie. Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour. Je vous souhaite la bienvenue devant notre comité.

Je voudrais poser une question à M. Gow. Votre association, Transport 2000, s'intéresse à l'efficacité des transports en général et à la manière dont les citoyens peuvent tirer le meilleur parti des moyens de transport. Selon une importante disposition du projet de loi, les chemins de fer vont être tenus de s'adresser, en priorité, aux gouvernements fédéral et provincial, et aux administrations de banlieue, avant de démonter une voie d'évitement ou de vendre une ligne de chemin de fer.

Le projet de loi prévoit aussi que les compagnies de chemin de fer vont être tenues d'établir et de tenir à jour une liste de leurs voies d'évitement et des épis qu'elles ont l'intention de démonter. C'est grâce à cette liste que des négociations pourraient avoir lieu en vue de vendre des lignes de chemin de fer, ou des segments, à des administrations de banlieue, qui en ont bien besoin pour offrir un meilleur service aux banlieusards.

Par contre, des représentants des compagnies de chemin de fer se sont dit en désaccord sur la manière d'évaluer la propriété, en vue d'un transfert à des administrations de train de banlieue. La méthode prévue s'appuie sur la valeur nette de la récupération. Ils nous ont dit que c'était tout à fait insuffisant.

Ne croyez-vous pas, dans ces conditions, que des compagnies de chemin de fer pourraient décider de ne pas mettre certaines voies d'évitement sur la liste obligatoire parce qu'elles n'en obtiendraient pas un prix intéressant? Cela enlèverait toute efficacité à cette disposition du projet de loi. Vous semblez bien connaître les entreprises de chemin de fer. Je voudrais connaître votre opinion à ce sujet.

M. Harry Gow: Je pense qu'il est raisonnable de mentionner les voies d'évitement. Il y a même une histoire qui circule voulant que Go Transit ait payé de gros montants d'argent pour ajouter, à la demande du Canadien Pacifique, non seulement une voie d'évitement, mais une troisième voie. Après quelque temps, ce dernier a enlevé une de ses deux voies, réduisant à nouveau le corridor à deux voies, alors qu'il était censé y en avoir trois.

Alors, il est nécessaire que la loi protège ces investissements, qu'il s'agisse d'anciens investissements faits par le chemin de fer, qu'on appelle des *legacy investment*, ou de nouveaux investissements comme ceux de Go Transit.

J'ajouterai, monsieur Carrier, que ma sympathie est limitée à l'endroit des chemins de fer, par rapport à la valeur nette, etc., parce que la législation a été longtemps différente. C'était un moulin à abandon et à déferage des voies ferrées. On a perdu beaucoup de voies ferrées à cause de l'ancienne législation.

Maintenant que l'on doit évaluer la valeur nette, la *net salvage value* — si c'est de cela que vous parlez —, cela donne quand même une certaine opportunité aux communautés d'acquérir les voies ferrées. C'est pourquoi le maire Jack Peake demande que l'on agisse, non seulement pour protéger les couloirs ferroviaires en ville, mais aussi les couloirs ruraux.

Pour avoir travaillé avec les gens de la Gaspésie, notamment, et avec les gens de l'île de Vancouver sur ces questions, je pense qu'on devrait être plus exigeants plutôt que moins. De toute façon, dès qu'on installe un chemin de fer d'intérêt local, ça alimente le grand chemin de fer, et le trafic additionnel rembourse les dollars perdus au moment de la vente.

Également, lorsqu'on établit des exigences, la compagnie de chemin de fer retient parfois la voie ferrée et elle fait de l'argent avec des régies de trains de banlieue comme l'AMT ou Go Transit. Donc, ils ne sont pas si perdants. Si vous voyiez les sommes qu'ils gagnent parfois.

Par exemple, sur la côte ouest...

• (1625)

M. Robert Carrier: Je regrette de vous interrompre, mais, comme on l'a dit plus tôt, nous n'avons que cinq minutes.

Est-ce que la loi devrait être plus spécifique et imposer aux compagnies de chemin de fer d'inscrire sur une liste de disponibilité les lignes de chemin de fer qui sont inutilisées? La responsabilité revient aux chemins de fer de tenir cette liste à jour, mais dès qu'une voie est inutilisée, la compagnie pourrait être tenue de l'inscrire sur la liste des voies d'évitement. Préférez-vous...

M. Harry Gow: Je crois que c'est une protection nécessaire, monsieur.

M. Robert Carrier: D'accord.

Au sujet du bruit, on parlait des normes qui pourraient être utiles dans certains cas. Actuellement, la loi prévoit uniquement que l'office peut établir des lignes directrices. C'est vague. La loi devrait-elle stipuler que l'office doit établir des lignes directrices, sans préciser les décibels et les spécifications.

M. Harry Gow: Je suis certain que si on parle de décibels, ça pourrait causer des problèmes.

M. Jeanes m'a mentionné que le bruit provenant d'un chemin de fer a souvent des pointes; il passe de zéro décibel à 100 décibels et retombe à zéro décibel. C'est intermittent. Par ailleurs, le bruit provenant du Queensway ici, à une distance d'une ou deux maisons, est constamment de 100 décibels. C'est un bruit de fond constant.

Alors, si on disait *unvarnish decibel limit*, on aurait de graves problèmes. Par contre, si on dit que dans les cas où il y a des plaintes, etc., l'office doit enquêter et, à la lumière des faits, faire comme vous le dites, c'est-à-dire adopter une approche selon laquelle elle « doit » plutôt que « peut », la réponse est oui.

M. Robert Carrier: Serait-il mieux de dire « doit établir des lignes directrices »?

M. Harry Gow: Après enquête et si la plainte est fondée.

Il me semble que donner un pouvoir trop inconditionnel serait peut-être dangereux pour la santé économique des chemins de fer et peut-être même pour celle de l'économie.

[Traduction]

Le président: Monsieur Blaney.

[Français]

M. Steven Blaney: Merci, monsieur le président.

Je voudrais vous remercier d'être venus nous rencontrer.

Je voudrais traiter de l'approche un peu globale de la question et de certains points en particuliers.

Le comité a travaillé beaucoup sur le bruit parce qu'il y a plusieurs communautés qui sont préoccupées, non pas par les corridors, mais surtout par les gares de triage. Je pense que vous avez émis certaines réserves à ce sujet.

Je m'interroge. Je pense, par exemple, que les aéroports sont de compétence fédérale. De minuit à 6 heures du matin, il n'y a pas de trafic aérien, et je ne pense pas que l'industrie soit en péril. Maintenant, pour ce qui est des gares de triage, on constate que des problèmes sont survenus surtout avec une compagnie, depuis sa privatisation.

Finalement, si, en tant que législateurs, on impose certaines normes, en quoi cela peut-il nuire à la compétitivité des entreprises? C'était mon premier point.

Le deuxième point est peut-être une question plus ouverte pour Transport 2000 Canada. Je pense que votre organisme a une certaine vision. C'est pourquoi j'aimerais entendre vos commentaires au sujet d'une question plus ouverte et moins spécifique au projet de loi, soit sur le corridor Montréal-Toronto.

Comment voyez-vous les investissements? À votre avis, quelle est l'envergure des investissements qu'il faudrait faire pour avoir vraiment une infrastructure moderne? Notre comité étudie quand même les infrastructures et le transport. Nous avons donc un rôle à jouer en termes de développement durable et nous devons donner des indications au ministre pour nous diriger vers des infrastructures plus performantes, surtout en ce qui concerne le transport des passagers. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

Ce sont les deux points que je voulais aborder, mais j'aimerais d'abord vous entendre spécifiquement sur les gares de triage, s'il vous plaît.

•(1630)

[Traduction]

M. Phil Benson: Merci beaucoup.

Le problème c'est que lorsque nous examinons une loi, le projet de loi C-11 en l'espèce, nous avons généralement tendance à ne considérer qu'un seul aspect de la question. Si nous prenions un peu de recul pour étudier une préoccupation plus globale, nous pourrions faire preuve d'étroitesse d'esprit en affirmant que s'il est impossible d'utiliser les rails, on passera par les routes et tout ira très bien. Mais nous avons aussi bien des préoccupations sociales. Nous nous inquiétons de la qualité de l'air. Nous voulons agir dans un souci de préservation de l'environnement. Nous devons donc tenir compte de toutes sortes de considérations sociales de nature plus générale.

Nous nous inquiétons également lorsque, dans d'autres sections de Transports Canada, différents règlements et différentes lois permettent des modes de triage différents qui, en toute franchise, nous causent des préoccupations quant à la sécurité notamment. Il s'ensuit généralement une légère augmentation du bruit. Personne n'aime entendre le crissement des gros trains qui changent de direction, mais on permet de telles choses parce qu'elles sont nécessaires pour notre économie.

Je voudrais donc seulement faire valoir que cette question ne se limite pas à la seule atténuation du bruit. Il est bien vrai que les gens ont droit à une certaine qualité de vie et devraient notamment être mis à l'abri de tous ces bruits exaspérants, et c'est d'ailleurs un droit que notre société doit s'employer à défendre. Mais il arrive assez souvent au gouvernement, et surtout au sein de ses organismes réglementaires, que la main droite fasse quelque chose pendant que la main gauche fait le contraire. On peut vous dire, d'une part, que l'on ne veut pas de bruit, alors que, d'autre part, on indique qu'il n'y a pas de problème. Certains peuvent affirmer ne pas vouloir de cours de triage près des villes, même si cela se traduit par une augmentation du nombre de camions. Un autre va vous dire qu'on ne veut pas de ce genre de pollution, qu'il faut procéder de la façon la plus efficiente possible.

C'est pour cette raison que je fais valoir que les parlementaires devraient conserver une certaine forme de contrôle au moment du processus réglementaire, de telle sorte que nous puissions vraiment compter sur une solution globale. Lorsqu'on examine un seul aspect isolément, on ne peut trouver qu'une réponse unique. Selon nous, si vous étudiez la situation de manière générale, vous serez en mesure de dégager une solution assez simple qui pourrait en fait...

Les gens sont-ils prêts à accepter une légère augmentation du bruit en échange d'une faible diminution de la pollution? C'est le genre d'éléments qu'il nous faut évaluer. J'ai hâte que des mesures comme la Loi sur la qualité de l'air soient mises de l'avant afin que nous puissions en discuter.

Merci.

[Français]

M. Steven Blaney: Merci.

J'aimerais vous entendre sur le second point.

M. Harry Gow: À ce sujet, il faut examiner la situation. Toute réglementation et toute mesure législative devrait comporter des articles disant ce qui suit: « compte tenu des nécessités du service public; compte tenu des besoins de la population et des expéditeurs; compte tenu du volume du trafic mesuré au cours des dernières années, etc., il est proclamé que », plutôt que

[Traduction]

« Vous allez faire ceci et c'est tout. »

[Français]

En d'autres termes, j'endosse ce que M. Benson a dit, à savoir qu'il faut adopter une approche qui tienne compte des coûts cachés, des effets pervers et qui les élimine grâce à une réglementation...

M. Steven Blaney: J'aimerais vous entendre brièvement au sujet des corridors.

M. Harry Gow: J'ajouterais que dans le cas du corridor Québec-Gatineau, deux trains par jour, ça va. Il est tout à fait possible d'opérer seulement durant la journée. Par contre, si vous faites la même chose au Canadien National et au Canadien Pacifique à Vancouver, vous venez de tuer l'économie de l'Ouest canadien. C'est aussi simple que cela. Je ne veux pas être pessimiste, mais je viens de là et je sais comment ça fonctionne.

Cela étant dit, en ce qui concerne VIA Rail et le corridor, une étude a conclu qu'il en coûterait 11 milliards de dollars pour rénover, rebâtir ou même construire de nouvelles sections de la ligne comme on l'a fait en France, en Allemagne, en Italie ou en Espagne. Donc, il s'agit de 11 milliards de dollars pour le corridor entre Québec et Toronto. Tout de suite, les sages de Transports Canada ont ajouté un autre sept millions de dollars de frais d'intérêt pour terrifier les gens. Le lobby aérien s'est chargé du reste, et le projet n'a pas été adopté. Cependant, 11 milliards de dollars est un prix tout à fait normal pour un TGV. Les pays européens et asiatiques paient couramment de telles sommes.

Dans le cas du corridor, le point de vue que défend Transport 2000 Québec, notamment notre filiale, est que cet argent investi serait remboursé. Dans le cas de Paris-Lyon, on pensait que ce serait payé en 12 ans; il en a fallu huit. Dans le cas du premier Shinkansen, au Japon, le New Tokaido Line, il n'a fallu que quatre années pour payer tous les frais de construction et le reste.

Ce serait non seulement rentable sur les plans social, environnemental et économique, mais ce serait aussi payant, dans certains cas. Je crois que le corridor Montréal-Toronto serait un cas d'espèce. Sinon, on pourrait adopter une approche par incrément comme en Suède, où on améliore progressivement les trains et l'infrastructure et où on voyage tout de même à 125 miles à l'heure.

•(1635)

[Traduction]

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci, messieurs. Je suis désolé d'avoir manqué une partie de votre exposé, mais j'ai eu la chance de lire le mémoire écrit que vous avez soumis et j'ai suivi la discussion.

Monsieur Gow, je regarde la feuille que vous avez distribuée. Vous avez parlé des quatre éléments qui vous préoccupent. Je remarque qu'au troisième point, vous dites: « La nouvelle loi réaffirme les principes établis et en énonce de nouveaux — notamment en ce qui traite à l'environnement — cela nous semble quand même inutilement restrictif. » Vous laissez entendre qu'il faudrait peut-être ajouter une référence au développement durable.

La plupart des lois que j'ai vues aux échelles locale, provinciale et même fédérale renvoient au développement durable. Elles incluent parfois même l'environnement séparément. C'est précisé. L'environnement durable est le concept général, et j'ai entendu M. Benson dire qu'il fallait examiner la situation générale.

Il est clair que l'environnement est devenue une préoccupation de premier ordre pour le public, les employés des chemins de fer et les écologistes depuis que nous étudions les effets des déraillements qui ont eu lieu, particulièrement ceux du CN, qui feront l'objet d'une motion plus tard cet après-midi. Il y a eu des déversements désastreux en Alberta et en Colombie-Britannique, qui ont eu de graves conséquences environnementales.

J'oserais donc dire que la mention de l'environnement n'est pas là pour rien. Le monde change. On ne l'aurait pas mentionné il y a dix ans, peut-être, comme aujourd'hui.

Je vais vous exprimer ma pensée, puis je vais vous laisser réagir. Enfin, à votre quatrième point, vous parlez des plaintes quant au bruit, un autre problème que M. Benson a mentionné. Vous avez dit que les degrés de décibels causeraient des problèmes. En tant qu'ancien politicien municipal, j'en suis bien conscient.

Les règlements municipaux sur le bruit portent sur les décibels mesurés aux limites de propriété, mais aussi sur des bruits qui ne

sont pas constants, qui sont intermittents. Quand on ne peut pas mesurer le degré de décibels en continu, on parle de nuisance acoustique, parce qu'il peut s'agir de courts épisodes.

Il y a des personnes qui m'ont téléphoné, quand j'étais maire et même depuis que je suis député, à deux heures du matin et qui m'ont dit d'écouter le bruit dans le téléphone. Je leur ai demandé d'enregistrer ces bruits de manutention ferroviaire à deux heures, trois heures et quatre heures du matin. Ce n'était pas tant le grincement des rails qui les dérangeait, parce qu'il y a une cour de triage à North Vancouver.

M. Harry Gow: Ce sont tous les bing bang.

M. Don Bell: Les choses se sont empirées depuis que BC Rail est passé au CN. Je ne sais pas si c'est lié à la longueur des trains, aux façons de travailler ou aux attitudes des employés, mais le fait est que la situation s'est empirée. Les voisins me le disent, et je le sais. On peut l'entendre, et pas seulement dans les quartiers avoisinants, qui se trouvent à une distance raisonnable de la cour de triage, soit à environ un demi-mille ou deux milles de distance, mais de plusieurs milles plus loin, en haut de la montagne.

Vous nous recommandez vivement de recourir à la médiation avant de prendre des mesures coûteuses. Eh bien, notre comité a tenu une audience il n'y a pas longtemps, il y a une semaine ou deux, à laquelle nous avons reçu des personnes du Québec et de la Colombie-Britannique, par téléphone, qui nous ont dit avoir recouru à la médiation, sans succès. Encore une fois, particulièrement dans le cas du CN (parce que le CP semble plus réceptif, pas autant qu'on le souhaiterait, mais tout de même plus), les plaintes semblent porter surtout sur le fait que le CN ne semble rien faire pour corriger la situation. Son attitude n'est pas d'essayer de résoudre le problème, mais plutôt de dire que c'est ce qu'il faut faire pour fonctionner.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Vous pouvez utiliser le temps qu'il me reste pour répondre, messieurs.

Monsieur Benson, vous avez parlé, en fait, d'essayer de trouver le juste équilibre, une stratégie globale, si l'on veut, pour régler ces problèmes. Vous avez aussi parlé de la hausse des coûts pour les chemins de fer s'ils agissent. Pour ce qui est des autres sources, la réalité est telle que dès qu'on s'occupe de l'environnement ou de la pollution, toutes les industries doivent composer avec une hausse de coûts. C'est ce qu'exige la société d'aujourd'hui. Elle n'accepte pas l'argument des coûts lorsqu'il y a des effets nuisibles, des effets nuisibles graves sur la qualité de vie, s'ils s'appliquent de la même façon à tous les chemins qui causent le problème.

Ensuite, l'alternative, qui semblerait être le camionnage, comporte sa part de problèmes. Je peux vous dire, encore une fois, en tant que politicien municipal, de district régional, que des représentants de l'industrie du camionnage sont venus nous dire que ce que nous leur imposons comme limites de chargement, entre autres, faisait augmenter leurs coûts.

Messieurs, la parole à vous, je suis tout ouïe.

•(1640)

M. Phil Benson: Brièvement, je parlais d'une vision globale. Ce n'est pas l'argument des coûts. Nous allons laisser les entreprises le défendre, celui-là. C'est simplement que lorsqu'on prend une série de règlements qui risque d'aller à l'encontre d'une autre série de règlements ou d'un autre règlement... C'est seulement que tout ce qui se trouve dans cette pièce est arrivé par camion et que si nous étions plus près d'un train, il y aurait moins de déplacements par camions. C'est tout.

Je suis d'accord avec vous, d'où le fait que nous parlons d'environnement et de bruit. Je le faisais probablement il y a dix ans, mais je doute que quiconque m'écoutait autant. C'est un enjeu très important. C'est la raison pour laquelle nous devons avoir une vision globale. Il n'y a probablement aucune organisation du pays qui s'intéresse plus que nous au transport combiné, parce que nous ne nous limitons pas seulement aux routes et aux camions, nous nous préoccupons du transport aérien, des routes, des camions et des ports. Nous sommes partout. Nous avons une vision verte et croyons que ce qui est vert est rentable. Nous y voyons une occasion en or et nous nous demandons comment nous pouvons bâtir tout cela ensemble.

Concernant votre question sur BC Rail, je vais vérifier. Je ne crois pas que les préoccupations des employés aient changé. Cependant, il y a peut-être des modes de production qui ont changé. Je vais vérifier et vous en reparler, monsieur Bell.

M. Don Bell: Monsieur Gow, pendant que vous répondiez à la question de M. Hubbard, vous avez été interrompu à la fin parce qu'il voulait aborder autre chose. Vous avez mentionné qu'il y avait eu un nombre inhabituellement élevé de déraillements et que l'entreprise s'améliorait, mais vous avez commencé en disant « mais ». Vous n'avez pas terminé. Je vais supposer que vous alliez dire qu'elle s'améliorait, mais que ce n'était pas encore suffisant. Je ne sais pas si je vous mets des mots dans la bouche, mais je vais vous laisser le faire vous-même.

M. Harry Gow: C'est à peu près cela.

Le président: Je m'excuse, monsieur Gow, avant de vous laisser répondre, je vais vous préciser que nous sommes très limités dans le temps et vous prier d'être le plus bref possible. Merci.

M. Harry Gow: Oui. Le terme clef pour répondre à cette dernière question est « entretien différé », et il va y avoir du rattrapage à faire.

Pour ce qui est de l'environnement, notre but n'était pas simplement que l'environnement soit mentionné. On pourrait mettre plus l'accent sur l'environnement, mais nous pensons qu'il faut tenir compte des préoccupations sociales dans la loi.

Enfin, au sujet du bruit, je suis bien d'accord avec M. Benson. Concernant les bruits particuliers que vous avez mentionnés, je pense que le syndrome de Union Pacific s'est fait sentir à la reprise de BC Rail. Lorsqu'on regarde l'histoire des reprises de chemins de fer par Union Pacific... La situation a été assez catastrophique de diverses façons pendant un bout de temps lorsque l'entreprise a repris C et NW et Southern Pacific. Je pense que l'acquisition de BC Rail a créé des changements qui sont peut-être arrivés un peu vite: l'acquisition de trains longs que les chemins de fer montagneux ne pouvaient pas soutenir, par exemple.

Le président: Monsieur Storseth.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie beaucoup de cet exposé. Je l'ai trouvé très intéressant. Il est clair que vous en savez beaucoup sur le transport ferroviaire, surtout en ce qui concerne le bruit.

Comme vous le savez, monsieur Gow, nous avons reçu la semaine dernière des porte-parole du CN et nous leur avons parlé un peu des nouvelles technologies qui pourraient servir à atténuer les bruits, qui sont de plus en plus problématiques, comme nous l'avons entendu à ce comité.

Vous m'avez beaucoup intéressé lorsque vous avez parlé des moteurs Euro et d'autres nouvelles technologies que vous avez vues et dont vous avez fait l'expérience en Europe. À votre avis, nos sociétés ferroviaires pourraient-elles adapter certaines de ces technologies au Canada?

M. Harry Gow: C'est une immense question, monsieur, mais dans une certaine mesure, oui. J'ai vu des transferts de technologie européenne au Canada et j'en ai vus dans l'autre direction. Il y en a depuis le début des chemins de fer sur les deux continents. Par contre, il y a des obstacles culturels qui les ralentissent. Par exemple, Transport 2000 a été sidéré de voir que la ville d'Ottawa allait construire aux abords de son chemin de fer un mur anti-bruit comme ceux pour les grandes autoroutes, alors que n'importe quel ingénieur d'expérience aurait pu lui dire qu'il serait inefficace pour les chemins de fer, comme cela a été le cas.

La réponse, c'est qu'il y a un transfert de technologie, mais qu'il est un peu lent. Tout le monde lit les mêmes journaux. Nous lisons tous la *Railway Gazette International*, le *International Rail Journal* et le *Railway Age*, et les gens savent tout cela s'ils les lisent. Ils ne lisent pas tous, mais la plupart le font. Mais les démarches pour avoir la permission d'établir ces nouvelles choses bizarres peuvent donner des maux de tête.

Par exemple, il y a des gens à Transports Canada qui ne voulaient pas qu'on utilise d'accouplement européen sur l'O-Train. Malheureusement, sans ce type d'accouplement, on ne peut pas utiliser de trains en unité multiple. Il y a un monsieur du bureau de M. Collenette qui a téléphoné et qui s'est fâché, après quoi les accouplements Scharfenberg ont été retenus.

Il y a un bien anti-européen dans la culture ferroviaire d'ici, tout comme il y a un biais anti-nord-américain dans la culture ferroviaire de certains pays d'Europe. C'est un obstacle aux transferts technologiques rapides.

•(1645)

M. Brian Storseth: Mais le transfert de technologies ici pour améliorer les services ou le produit pour l'environnement, ainsi que la sécurité ou le bruit serait-il tout à fait faisable?

M. Harry Gow: La porte est ouverte, mais il y a des difficultés réglementaires et juridiques. Par exemple, et c'est un exemple parmi tant d'autres, selon la réglementation nord-américaine, la résistance à l'impact doit être de 800 000 livres à l'arrière des voitures. Cette disposition était très intelligente quand c'était la seule option qui se défendait. Aujourd'hui, les Européens ont ce qu'on appelle des zones de froissement à l'arrière des voitures à voyageurs et des locomotives. Les voitures s'emboutissent donc progressivement comme une automobile. On a un mal de chien à faire accepter ces normes en Amérique du Nord. Elles s'en viennent, mais tout dépend beaucoup de notre relation avec les États-Unis. Beaucoup de règlements canadiens sont des reproductions des normes de l'administration fédérale des chemins de fer des États-Unis. Il y a des raisons à cela, mais elles nuisent à l'innovation. Il y a donc des obstacles administratifs.

M. Brian Storseth: Merci.

J'aimerais changer un peu de sujet. Votre organisme fait beaucoup de travail de recherche dans l'industrie du transport. Pouvez-vous nous donner une idée des recherches que votre organisme fait ou a faites dans les Prairies au sujet de la sécurité ferroviaire et de l'environnement?

M. Harry Gow: Du point de vue de notre organisation?

M. Brian Storseth: Oui, particulièrement dans la région des Prairies.

M. Harry Gow: Les bureaux de notre organisme sont surtout concentrés à Regina et dans une moindre mesure, à Melville et à Saskatoon. Leur participation à la recherche en matière de sécurité... Est-ce bien ce que vous dites?

M. Brian Storseth: La sécurité et l'environnement. J'aimerais vous entendre sur ces deux sujets.

M. Harry Gow: La sécurité et l'environnement. Ces équipes travaillent beaucoup aux questions environnementales du transport ferroviaire et du transport en commun. Elles comptent dans leurs rangs des écologistes assez connus, particulièrement à Regina. Leur objectif est de favoriser une stratégie globale comme celle dont M. Benson a parlé, afin de tenir compte de tous les facteurs — sociaux, environnementaux et économiques —, avant la prise de décisions.

Le groupe des Prairies est extrêmement actif dans ses efforts pour favoriser l'utilisation de modes de transport verts, comme l'autobus, même dans les villes des Prairies où il est très pratique d'utiliser la voiture. Tout cela a une incidence sur la sécurité, parce que comme nous le savons tous, le nombre de décès dans les autobus est très bas comparativement au nombre des décès dans les voitures, où il y a toujours effusion de sang. Il ne s'attaque pas activement aux problèmes de sécurité ferroviaire dernièrement, probablement parce que la plupart des problèmes se concentrent surtout en Colombie-Britannique et non en Alberta, en Saskatchewan ou au Manitoba. C'est assez tranquille sur le plan de la sécurité, à quelques exceptions près, et je pense à des déraillements comme celui du lac Wabamun, entre autres. Il y a eu une vague d'activité, mais je crains que notre groupe n'ait pas de stratégie à long terme sur la sécurité ferroviaire dans les Prairies.

Le président: Merci, monsieur Storseth.

Il nous reste quelques minutes, donc comme on le fait parfois en comité, nous allons commencer un bref tour de questions.

M. Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci.

Ma question s'adresse à M. Benson. Vous avez mentionné plus tôt que votre organisation s'étendait au Canada et aux États-Unis, soit sur tout le continent nord-américain.

À votre connaissance, existe-t-il aux États-Unis des lois semblables à celle qu'on veut adopter, qui restreignent l'émission de bruits causés par les chemins de fer? Quel a été l'impact de ces lois sur les entreprises et la population?

•(1650)

[Traduction]

M. Phil Benson: Je vais consulter mes collègues de notre administration centrale internationale et vous faire parvenir une réponse.

[Français]

M. Robert Carrier: D'accord.

Vous ne pouvez pas me donner une réponse immédiatement?

[Traduction]

M. Phil Benson: Je vais en obtenir une le plus rapidement possible. Je vais leur envoyer un message demain pour voir si je peux fournir une réponse au comité.

Merci.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Benson, ils peuvent l'envoyer directement au greffier.

M. Phil Benson: Je vais l'envoyer directement au greffier.

Je suis certain qu'il y a des lois, mais il s'agit de déterminer si elles sont très semblables au projet de loi C-11. Je vais assurer un suivi.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

J'aimerais aborder la question de la publicité sur les tarifs aériens et des plaintes sur les déplacements aériens dans le contexte du projet de loi C-11. Vous avez mentionné, monsieur Gow, que votre organisation représentait les consommateurs du transport aérien aussi.

Monsieur Benson, lorsqu'on parle des Teamsters, on parle de tous les modes de transport. Je me demande si vous avez des observations à faire sur l'un de ces éléments du projet de loi C-11: la transparence dans la publicité sur les tarifs aériens et les plaintes sur les déplacements aériens soumises à l'Office des transports du Canada.

M. Harry Gow: Transport 2000 collabore avec le Centre pour la défense de l'intérêt public dans ces dossiers. Concernant les tarifs, nous et nos collaborateurs, comme le CDIP, aimerions qu'il y ait une certaine vérité dans les normes de publicité pour que tous les coûts soient divulgués aux consommateurs. On nous sert des: « Prenez l'avion à destination de Toronto pour 79 \$ ». On ne mentionne aucun autre coût, ni le retour. On nous propose donc un tarif simplifié pour un aller simple. Les gens s'attendent à payer 79 \$ pour se rendre à Toronto, mais finissent par payer 230 \$, environ. C'est toute une surprise pour le consommateur. Nous croyons qu'il ne devrait pas y avoir de surprise. Notre position, c'est que Transport 2000 et ses alliés, comme le CDIP, voudraient vraiment que ce problème soit résolu.

Quelle était votre autre question?

M. Peter Julian: Les plaintes sur les déplacements aériens.

M. Harry Gow: Oui, c'est une grande question.

Transport 2000 et d'autres organismes ont milité longtemps et très fort pendant la folie de la fusion entre Air Canada et Canadian International Airlines. Nous craignons qu'un duopole devienne un monopole. Nous avons milité plutôt fortement en faveur de la nomination d'un commissaire des plaintes sur les lignes aériennes, et à notre grande surprise, nous avons reçu l'appui de Gerry Schwartz, entre autres, qui songeait pendant ce temps-là à acheter tout le bataclan. Il ne l'a pas acheté, mais l'idée a gagné en crédibilité. Le ministre Collenette a nommé un commissaire pour six mois, Bruce Hood. Une autre commissaire a été nommée après son mandat, puis ce poste est disparu.

Transport 2000 est convaincu qu'il devrait y avoir un commissaire des plaintes sur les lignes aériennes. Ce poste devrait être créé et rendu permanent. Il ne suffit pas de simplement envoyer une lettre à un bureaucrate anonyme de l'Office des transports du Canada, de la voir disparaître dans le gouffre bureaucratique et que le public ne sache rien de ce qu'il en est advenu.

Mme Kenniff et M. Hood ont tous deux publié des rapports périodiques pour présenter les tendances. On n'a pratiquement pas besoin d'en demander pour en obtenir aux États-Unis. Nous pensons que le Canada devrait se joindre à des pays comme les États-Unis, qui exigent des rapports sur les plaintes, ainsi que le nombre et le type de plaintes. Nous devrions revenir à notre bonne vieille habitude de désigner un commissaire chargé de faire rapport au public sur ce qui a été fait.

À Air Canada, il y a une personne responsable des plaintes, mais encore une fois, c'est un employé de la compagnie, ce qui n'est pas suffisant. Nous croyons fermement que le gouvernement du Canada devrait nommer un commissaire des plaintes sur les lignes aériennes de façon permanente.

Le président: Merci, monsieur Gow.

Monsieur Benson.

M. Phil Benson: Nos employés ne fixent pas les prix. Partout où nous sommes, ce sont les entreprises qui font cela, espérons-le, en tenant compte des conditions du marché.

Nous n'avons pas vraiment de commentaires à ce sujet, et je comprends que nous examinons le transport. Toutefois, essayez de voir clair dans votre facture de câble, de télévision ou d'électricité, ou encore la publicité d'une voiture — allons donc.

Je me demande simplement si, lorsque vous examinez le transport et que vous vous en prenez à une compagnie aérienne... On pourrait peut-être se tourner vers Consommation et Affaires commerciales Canada et examiner la publicité trompeuse dans une foule de domaines.

Alors, lorsque vous vous en prenez à une entreprise — et je ne défends pas Air Canada ni personne d'autre — je comprends la frustration, mais en tant que consommateur, je vois cela presque partout. Ce serait là mon commentaire.

•(1655)

Le président: Je crois que votre opinion à cet égard est partagée par un grand nombre de personnes ici.

M. Phil Benson: Je l'espère.

Le président: Monsieur Jean, très brièvement.

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

Je suis ravi de pouvoir poser une question aujourd'hui.

Je suis intrigué par les modèles européens qui ont montré que les trains peuvent rouler plus silencieusement, et j'ai eu l'occasion d'en parler avec des représentants du CN. Je sais que M. Benson se préoccupe toujours des conditions de travail sécuritaires des employés. On nous a même dit que l'Organisation mondiale de la Santé avait formulé des recommandations sur les niveaux de décibels, qui constituent la seule mesure objective du bruit, que je sache.

Je me demande ce que vous pensez du modèle européen de contrôle du bruit et de la possibilité de l'adopter ici dans une certaine mesure. Quelqu'un veut répondre?

M. Harry Gow: Si je peux répondre, tout dépend du régime dont on parle; avant que la Commission européenne commence à fixer des normes paneuropéennes dans le domaine de la pollution atmosphérique, des émissions des moteurs, du bruit, etc., chaque pays avait ses propres règles. Certaines étaient très flexibles, mais d'autres étaient passablement rigoureuses.

En général, je pense que ce serait bien d'adopter les normes européennes. Toutefois, je dois apporter un bémol. Les normes de la Commission européenne ont certes été très utiles pour établir de nouvelles balises pour les émissions des locomotives, par exemple, et pour le bruit des wagons — et l'expertise que nous avons à Ottawa dans ce domaine découle des règles de la Commission européenne —, mais la situation est différente au Canada. Le trafic du fret est beaucoup plus important ici, et les trains de marchandises sont beaucoup plus longs. En France, un train est long s'il compte 35 ou 40 wagons, tandis qu'il en a 150 au Canada.

Alors, je crois que nous devons nous inspirer des normes européennes, en particulier dans le domaine de l'environnement — bruit, pollution, etc. — mais il y a une limite à ce que les Européens peuvent nous offrir.

Il y a deux choses. Certains pays, comme les Pays-Bas, ont une population beaucoup plus dense que le Canada, tandis que d'autres, comme la France, comptent environ le même nombre d'habitants par kilomètre carré que nous — dans la plupart des régions de la France, sauf à Paris.

Je crois donc que nous devons nous inspirer des normes européennes, mais nous pourrions avoir des problèmes dans certains secteurs si nous adoptions ces normes aveuglément.

M. Brian Jean: D'après ce que j'entends, est-ce possible qu'une phase de mise en oeuvre — une certaine période de temps sur laquelle ces normes pourraient être mises en oeuvre — serait le bon choix, pour que les entreprises sachent où elles vont et quelles sont les attentes? Ou bien est-ce qu'en raison de la densité de la population au Canada — 1,1 personne par mille carré — nous devrions endurer plus de bruit dans certains grands centres que les Européens?

M. Harry Gow: Il faut comprendre que nous avons des banlieues où chaque maison occupe un terrain d'une acre, comme à Chelsea, où je demeure et où un train circule. Pour dire franchement, personne n'est vraiment dérangé par cela. Ce sont deux locomotives par soir, avec des wagons de passagers. Le train pourrait être très agaçant, mais il circule à une vitesse modérée et il apporte des avantages économiques à la région. Les gens acceptent cela.

La même chose ne serait peut-être pas acceptée à Etobicoke ou à Mississauga, qui sont très densément peuplés et où les gens pourraient réagir très différemment.

C'est l'un des aspects. L'autre consiste à faire ces choses progressivement, au lieu de fixer un objectif draconien à atteindre immédiatement.

M. Brian Jean: Une période de mise en oeuvre?

M. Harry Gow: Oui, échelonnée.

M. Phil Benson: Merci, monsieur Jean.

Je tiens à répéter que le Canada est un pays de taille différente. Ce que nous transportons est différent, et nos besoins en matière de commerce international sont différents.

Comme commentaire général, ce qui n'est pas nécessairement une sanction, partout où nous pouvons avoir une technologie qui favorise davantage la sécurité, l'efficacité et l'économie, qui s'harmonise avec notre marché et qui est conforme à la réglementation — tout ce qui améliore la vie au travail, permet une utilisation plus efficace des produits et en réduit le prix pour le consommateur — voilà un but valable qu'on pourrait se fixer.

Je dirai que dans certains cas, la technologie — et je ne donnerai pas de précision ici — qui a été mise à l'essai n'a pas donné de très bons résultats. C'est peut-être une question de culture, ou cela ne fonctionne pas très bien ici simplement parce que les besoins sont très différents.

Encore une fois, pourquoi ne pas utiliser quelque chose de nouveau qui va améliorer la vie — et la rendre plus silencieuse — pour les travailleurs, la société et nos entreprises, qui pourront ainsi prospérer — quelque chose d'extraordinaire?

• (1700)

Le président: Messieurs Gow, Jeanes et Benson, merci de votre présence et de vos exposés. Nous vous en sommes reconnaissants et nous espérons que les réflexions dont vous nous avez fait part se refléteront dans le projet de loi qui est renvoyé.

Nous allons suspendre nos travaux pour deux minutes, puis nous allons traiter des affaires du comité.

• _____ (Pause) _____

•

• (1705)

Le président: Le comité reprend ses travaux. Comme il a été promis et confirmé à la dernière réunion, M. Bell va déposer une motion. Je sais qu'elle a fait l'objet de quelques négociations, mais je vais laisser M. Bell la présenter lui-même.

M. Don Bell: Merci. Pour répondre aux commentaires de M. Jean et M. Fast, ainsi qu'à une demande voulant qu'il soit fait mention du déraillement au lac Wabamun, en Alberta, je propose un amendement favorable. Je ne sais pas s'il peut être accepté comme un amendement favorable ou s'il doit être proposé par quelqu'un.

La motion serait la suivante:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités effectue un examen approfondi sur la sécurité ferroviaire et en particulier sur les accidents touchant le CN qui sont survenus récemment en Colombie-Britannique et dans l'Ouest du Canada, dont un déraillement survenu en 2005 qui a entraîné un déversement désastreux dans le lac Wabamun en Alberta, un déraillement survenu en Colombie-Britannique qui a provoqué une catastrophe environnementale dans la rivière Cheakamus et un accident de locomotive qui a causé la mort de deux cheminots en juin 2006.

Je vous en ai tous remis une copie, avec des flèches. Si ce texte vous convient, je crois qu'il tient compte des préoccupations concernant l'Alberta que les députés de l'autre côté ont soulevées.

Le président: Des commentaires? Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je ne propose aucun amendement favorable. J'aimerais proposer un amendement à la motion originale. Nous n'aurions pas à inclure le lac Wabamun, en Alberta. La dernière phrase serait la suivante: « la mort de deux cheminots en juin 2006, et qu'il détermine s'il y a une corrélation entre l'augmentation du nombre d'accidents ferroviaires et la cession de la ligne de BC Rail au CN ».

Le président: Vous demandez donc d'ajouter un amendement à la motion qui a déjà été présentée?

M. Brian Jean: La motion originale ne serait pas modifiée, à l'exception de la dernière phrase. On ne mentionnerait pas le lac Wabamun ou l'Alberta, mais on dirait simplement « deux cheminots en juin 2006 »...

Le président: En guise de précision, où commencerait l'amendement?

M. Brian Jean: À la toute fin. Ce serait simplement un ajout.

Le président: Ce serait exactement comme ce qu'on a présentement?

M. Brian Jean: Et à la dernière phrase, on enlèverait le point et on ajouterait les autres mots.

M. Steven Blaney: Pourriez-vous répéter ces mots?

M. Brian Jean: Certainement. Dois-je répéter la phrase encore une fois, monsieur le président?

Le président: Nous parlons de la motion de M. Bell dans sa version actuelle, et non de la motion amendée qu'il a proposée.

M. Brian Jean: Exactement.

Le président: Nous traitons seulement de cette motion. D'accord.

M. Brian Jean: Je vais en faire la lecture:

... la mort de deux cheminots en juin 2006...

puis on enlève le point et on ajoute:

... et qu'il détermine s'il y a une corrélation entre l'augmentation du nombre d'accidents ferroviaires et la cession de la ligne de BC Rail au CN.

Le président: Monsieur Julian, voulez-vous que je lise l'amendement?

M. Peter Julian: Non, je crois que je l'ai, monsieur le président.

J'appuie l'amendement. Je ne comprends pas pourquoi M. Jean ne propose pas également l'amendement qu'a suggéré M. Bell parce que, dans ce cas, si nous parlons du décès des cheminots dans le canyon du Fraser, ce n'était pas une voie ferrée de BC Rail, alors ce n'est pas comme si la mention du lac Wabamun excluait la voie ferrée de BC Rail.

Je crois que le comité devrait accepter l'amendement de M. Bell, et j'appuierais cet amendement également. Je ne crois pas qu'ils s'excluent mutuellement. En fait, ils se renforcent l'un et l'autre.

• (1710)

M. Brian Jean: Exactement, monsieur Julian. Je ne vois aucun problème, mais ce n'est pas moi qui proposais cet amendement favorable. Si le comité le veut, on garderait cette version.

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Monsieur le président, j'essaie simplement de comprendre la portée de la phrase qu'on ajoute. Peut-on m'expliquer quels sont les motifs derrière cette phrase, et me dire que ce n'est pas le fait que ce serait une étude approfondie sur la sécurité ferroviaire?

Cette étude n'inclurait-elle pas nécessairement BC Rail? Quelle est la portée de cette phrase supplémentaire?

[Français]

M. Mario Laframboise: L'amendement de M. Jean proposait d'inclure la nouvelle demande de M. Bell et d'ajouter le texte de M. Jean. Est-ce ce que vous étiez prêt à l'accepter? Moi, ça me va. Tant qu'à faire, allons-y, ce n'est pas un problème. Si c'est la volonté, qu'on l'analyse et qu'on le fasse, c'est tout. Je suis d'accord sur l'amendement de M. Bell et sur celui de M. Jean.

[Traduction]

Le président: Si ce n'est que pour clarifier les choses, M. Jean suggère que la motion qui a été proposée, sans aucun amendement de la part de M. Bell — la motion que nous avons, sans aucun changement, ainsi que la proposition de M. Jean...

Est-ce bien ce que vous dites?

M. Brian Jean: C'est ce que je dis, monsieur le président, mais avec tout le respect que je vous dois, M. Laframboise et M. Julian aimeraient qu'on mentionne le lac Wabamun, et je n'y vois aucune objection. Mais ce serait à eux d'en faire la motion.

Le président: D'accord.

Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Pour répondre à la question de M. McGuinty, les deux premières lignes de la motion sont de portée générale. C'est M. Bell qui a demandé que la motion soit plus spécifique et qu'on mentionne les accidents sur le réseau du CN en Colombie-Britannique et dans l'Ouest canadien. Puisque la motion devient plus précise — parce que la plupart de ces accidents sont survenus dans l'Ouest canadien et ont eu des conséquences graves — nous voulons garantir, d'autant plus que M. Gow a soulevé aujourd'hui toute la question de la vente de BC Rail au CN, qui a entraîné des problèmes de sécurité qui n'ont pas été correctement corrigés... Il l'a démontré très clairement, et c'est un fait généralement reconnu dans l'industrie. C'est pourquoi il est si important d'inclure cela dans la motion, pour que le problème ne passe pas à travers les mailles du filet.

Nous voulons qu'un représentant compare devant nous pour nous éclairer un peu sur tout ce transfert.

M. David McGuinty: Je vous remercie d'apporter cette précision, mais je songe simplement à la liste des déraillements survenus seulement en Ontario que M. Secord — du syndicat des transports — a présentée. J'essaie de clarifier ceci: les membres du parti ministériel essayent-ils de montrer que cette étude serait limitée à la Colombie-Britannique ou à l'Ouest canadien, ou bien cette étude portera-t-elle en fait sur la sécurité ferroviaire partout au pays?

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Monsieur le président, puisque cette motion a été présentée par M. Bell et que sa motion initiale portait précisément sur la Colombie-Britannique, il peut certainement nous éclairer à ce sujet. Ce que je dis, c'est que puisque la motion est devenue plus précise...

M. David McGuinty: Mais vous proposez l'amendement.

M. Ed Fast: C'est exact. Encore une fois, nous nous concentrons sur quelque chose qui doit être inclus dans le grand débat sur la sécurité ferroviaire au Canada.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Merci.

Lorsque nous en avons discuté à la dernière réunion, j'avais indiqué — et j'ai oublié de le mentionner cette fois-ci — qu'à la deuxième ligne, après « sécurité ferroviaire », j'ajouterais « au Canada ». C'était en réponse, je crois, à une question de M. Fast, qui demandait si je parlais de l'ensemble du Canada. Oui, c'est ce dont je parle. Je ne dis pas seulement l'Ouest canadien ou la Colombie-Britannique. Je n'ai rien contre l'amendement parce que, si je comprends bien, vous voulez inclure cela. Je ne sais pas si c'est la vente de BC Rail — ou l'acquisition de BC Rail par le CN, comme il serait plus juste de le dire. Je fais cette précision parce qu'on dirait que c'est un problème de BC Rail, ce qui est faux; c'est après

l'acquisition de BC Rail par le CN que nous avons commencé à avoir des problèmes.

M. Brian Jean: C'est pourquoi j'ai parlé d'une « cession ».

Mr. Don Bell: Oui.

J'aimerais qu'on ajoute « au Canada » à la deuxième ligne après les mots « sécurité ferroviaire » pour préciser que nous parlons bien de la situation pancanadienne.

• (1715)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vais m'opposer à l'ajout du mot « Canada », non pas parce que ce n'est pas important, mais parce qu'on va manquer de temps.

Voyons ce qui se passe. La première motion de M. Bell portait sur des problèmes en Colombie-Britannique et dans l'Ouest canadien. Je suis d'accord là-dessus: tant qu'à régler ce qui se passe dans l'Ouest, que l'on ajoute les problèmes de BC Rail et réglons toute cette section.

La sécurité à l'aéroport de Montréal me pose problème et j'attends toujours la comparution de ces gens ici, devant le comité. Ne nous étirons pas en essayant de régler tous les problèmes, car finalement, nous ne réglerons rien. Je ne m'oppose à ce que nous ajoutions des jours de débat; cela me fera plaisir.

Que l'on règle le problème de M. Bell concernant l'Ouest canadien, cela me va. C'est pour cette raison que je vais m'opposer à l'ajout du mot « Canada ». Ce n'est pas parce que je ne suis pas d'accord, c'est simplement parce que si nous analysons tout le Canada, nous devons mettre de côté notre travail actuel. Je pense que M. Bell a soulevé un problème important, alors, qu'on le règle. Je suis d'accord pour l'étendre jusqu'à la Colombie-Britannique, en réponse aux demandes qui ont été faites aujourd'hui.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Monsieur Laframboise, l'intention de la motion originale était d'effectuer une étude dans l'ensemble du Canada. Et si vous avez remarqué, la phrase dit « la sécurité ferroviaire et particulièrement », et non « exclusivement ». Les mots « au Canada » visaient simplement à clarifier cela.

Je proposerais que nous recueillions des statistiques — nous ne le ferions pas nous-mêmes, les statistiques seraient colligées pour nous — sur les incidents, et nous en avons déjà en Ontario et ailleurs, au Québec et dans les Maritimes. S'il n'y a pas de problème extraordinaire, s'il ne semble pas y avoir une hausse particulière ou que le niveau paraît normal dans les autres régions, c'est là une chose. Mais dans l'Ouest canadien — et j'ai une liste des incidents survenus en Colombie-Britannique, en Alberta et en Saskatchewan — où le nombre semble avoir augmenté... Il semble que cette année, 10 incidents se soient produits jusqu'à présent en Saskatchewan; en 2005, il y en a eu neuf. Le problème ne semble donc pas s'atténuer. Peut-être bien que l'étude doit porter principalement sur l'Ouest. Mais je ne voulais pas exclure les autres régions du Canada et laisser croire que nous ne sommes pas intéressés par la sécurité ferroviaire dans ces régions également.

L'intention n'est certainement pas de faire passer cette étude avant d'autres travaux que le comité a déjà entrepris. Vous mentionnez l'aéroport. À l'origine, lorsque j'ai rédigé cette motion, je précisais que cette étude suivrait le projet de loi C-11 et d'autres priorités du comité. Elle s'inscrirait dans les priorités du comité, sans toutefois les supplanter. Ma motion vise à faire en sorte que lorsque nous ferons cette étude, nous établissons certaines données de base qui pourront être utilisées dans l'avenir, qui nous serviront de référence. Si nous faisons le travail de référence maintenant, les données seront là. Dans cinq ou deux ans, le comité pourra regarder en arrière et dire que c'étaient les faits en 2006. Il pourra alors déterminer... parce que des témoins nous ont dit que les choses s'amélioreraient, en particulier les chemins de fer. J'aimerais voir dans quelle mesure les choses s'améliorent — ou, comme M. Gow et d'autres l'ont mentionné, les choses s'améliorent, mais peut-être pas assez rapidement.

[Français]

M. Steven Blaney: Je suis plutôt d'accord avec les récentes interventions. Il y a des problèmes de sécurité ferroviaire au Québec, et je trouverais dommage qu'on les éclipse. Eût égard à la première motion de M. Laframboise, je pense qu'il serait important que notre président donne suite à ça. Il y aura ensuite la motion de M. Bell. Il est aussi possible qu'il y ait un projet pertinent aux travaux sur la sécurité ferroviaire.

À mon avis, nous avons intérêt à considérer la sécurité ferroviaire, de même que les problèmes de sécurité ferroviaire au Québec et en Atlantique.

M. Mario Laframboise: Je ne veux pas qu'on interprète mal mes propos. On avait déjà déterminé, dans le cadre des travaux futurs, que la sécurité ferroviaire ferait partie des travaux de notre comité. Mais si, à cause d'une motion, on change l'ordre dans lequel on va traiter les dossiers, on risque de tous se mettre à présenter des motions sur des dossiers particuliers et d'en traiter ensuite. Pour cette raison, je vous dis que si M. Bell considère que les problèmes de sécurité sont pires dans l'Ouest qu'ailleurs, je n'ai pas d'objection à ce qu'on consacre une réunion à cette question et qu'on fasse venir des experts.

Si vous me dites que ça fait partie des sujets que devrait étudier le comité, je vous répondrai qu'on devrait alors tenir une réunion sur les travaux futurs et prendre une décision claire. Est-ce qu'on veut que le projet de loi C-11 soit adopté ou est-ce qu'on veut discuter de sécurité? Dans le dernier des cas, on va mettre le projet de loi de côté, le renvoyer et donner la priorité aux questions de sécurité.

Je ne veux pas qu'une motion détourne les travaux du comité. On avait déjà choisi d'étudier les questions de sécurité. Pour moi, le Québec est aussi, sinon plus, important qu'un autre endroit, mais s'il y a présentement des problèmes particuliers dans l'Ouest canadien, comme c'est le cas à Montréal dans le domaine de la sécurité aérienne, je suis prêt à me rallier à cette cause et à opter pour qu'on étudie ces problèmes de sécurité. Si on veut que l'étude de notre comité porte sur la sécurité, je proposerais à M. Bell qu'on tienne une réunion sur les travaux futurs du comité, qu'on s'organise en conséquence et qu'on n'oublie rien. Je n'ai pas d'objection à procéder de cette façon. Pour le moment, cependant, j'ai de la difficulté à suivre.

• (1720)

[Traduction]

Le président: Je vais demander au greffier de lire la motion, avec les changements proposés par M. Bell ainsi que l'amendement de M. Jean. Nous pourrions alors prendre une décision à cet égard.

Nous parlerons aussi de votre motion, monsieur Laframboise.

Cela convient-il au comité?

M. Don Bell: Va-t-elle comprendre les mots « au Canada »?

Le président: Oui. Mark va en faire la lecture. Nous passerons ensuite au vote.

M. Don Bell: J'aimerais dire très brièvement à M. Laframboise que c'est pour cette raison que j'ai appuyé la motion qu'il a présentée sur les aéroports. Cette question est prioritaire, et elle n'empiétera pas sur l'autre. C'est tout ce que je tenais à dire.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, dans le même ordre d'idées, je suis un peu étonné de voir que le sous-comité ne nous a rien envoyé. J'ai demandé, il y a quelque temps de cela, qu'il nous fournisse un calendrier des réunions. Nous n'avons encore rien reçu.

Le président: Je pense qu'il vous a été envoyé.

L'hon. Charles Hubbard: Je sais que nous avons beaucoup de dossiers à examiner, y compris les motions de M. Laframboise et de M. Bell. Nous allons devoir nous pencher, la semaine prochaine, sur le budget des dépenses. Toutes ces questions devront être incluses dans notre calendrier.

Le vote sur la motion de M. Bell revient, en fait, à dire qu'une enquête ou une étude sur la sécurité ferroviaire s'impose. Le sous-comité devra indiquer au comité plénier comment entreprendre ses travaux. Par exemple, quand l'examen du projet de loi C-11 devra-t-il prendre fin? Quelqu'un a dit la semaine prochaine, mais il serait bon de le préciser, monsieur le président.

Le président: Si je puis me permettre, vous auriez dû recevoir le calendrier d'examen du projet de loi C-11.

L'hon. Charles Hubbard: A-t-il été approuvé par le comité ou le sous-comité? D'où vient ce document?

Le président: Le comité a été chargé d'examiner le projet de loi C-11. J'ai établi la liste des témoins et les dates de comparution. Jeudi sera le dernier jour d'audiences sur le projet de loi C-11, comme l'indique le calendrier.

L'hon. Charles Hubbard: Et nous sommes tous d'accord? Je ne sais pas. Je ne fais que poser la question.

Le président: Ce point est inscrit à l'ordre du jour, mais j'estime que la motion de M. Bell passe en premier.

Je vais demander au greffier de nous lire la motion modifiée, après quoi, nous passerons au vote.

Le greffier du comité (M. Mark D'Amore): La motion se lit comme suit:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités entreprenne une étude approfondie sur la sécurité ferroviaire et particulièrement sur les accidents survenus récemment en Colombie-Britannique et dans l'Ouest canadien, dont un déraillement qui a entraîné une catastrophe environnementale dans la rivière Cheakamus, et un accident de locomotive qui a provoqué la mort de deux cheminots en juin 2006, et qu'il détermine s'il y a une corrélation entre l'augmentation du nombre d'accidents ferroviaires et la cession de la ligne de BC Rail au CN.

The Chair: Tous ceux qui en faveur de la motion modifiée?

Des voix: D'accord.

M. Peter Julian: Vous faites allusion à quel amendement?

Une voix: À celui qui vient d'être adopté.

Une voix: À l'amendement général.

Le président: À tous les amendements...

Des voix: Oh, oh!

Le président: ... si vous êtes d'accord.

Très bien.

Nous allons maintenant nous prononcer sur la motion modifiée par M. Jean et M. Bell.

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je veux déposer un avis de motion pour la réunion de jeudi. Nous en avons discuté il y a environ deux semaines de cela.

L'avis de motion se lit comme suit:

Que, lors d'une de ses prochaines séances, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités analyse, après sa publication, l'étude effectuée par Roger Tassé concernant l'Administration portuaire de Toronto.

Cet avis va être déposé jeudi.

• (1725)

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais, si vous êtes d'accord, dire quelques mots à ce sujet.

Le président: Soyez bref.

M. Brian Jean: Je le suis toujours, monsieur le président.

Le rapport Tassé va être publié le 2 novembre. M. Tassé va tenir, ce jour-là, une séance d'information technique et répondre aux questions des députés sur le sujet. Je ne sais pas à quelle heure la séance va avoir lieu. Sans doute vers 10 heures. Toutefois, le rapport doit être déposé le 2 novembre.

Vous allez recevoir, ainsi que Mme Chow — y compris les députés et même les journalistes — tous les renseignements à cet égard.

Le président: Tout ce que nous avons pour l'instant, c'est un avis de motion. M. Julian pourra toujours présenter sa motion à ce moment-là, s'il le juge nécessaire.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vais poser la même question concernant la procédure.

M. Duchesneau a eu le plaisir de comparaître hier devant un comité du Sénat. Comment se fait-il qu'il était présent au Sénat alors qu'il n'est toujours pas venu ici?

[Traduction]

Le président: Le greffier vous a fait parvenir, comme il en a été question à la dernière réunion, la procédure à suivre pour exiger la comparution de M. Duchesneau. Je pense que le comité a reçu cette information.

La motion de départ visait M. Cherry et M. Duchesneau. Nous avons reçu confirmation, aujourd'hui, qu'ils peuvent tous les deux comparaître le 30 novembre, mais pas avant. C'est tout ce que je peux vous dire pour l'instant. Si vous voulez que l'on procède d'une autre façon...

M. Cherry, et c'est tout à son honneur, nous a fourni une série de dates. Nous avons essayé de trouver une date qui nous convient à tous les deux. Il a confirmé qu'il peut, si besoin est, comparaître le 30 novembre, avec M. Duchesneau.

Je sais que cela ne fait pas l'affaire de...

[Français]

M. Mario Laframboise: Mais le 30 novembre ne convenait pas aux libéraux.

Monsieur McGuinty, vous nous avez dit la dernière fois que vous n'alliez pas être présent le 30. C'est exact?

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Vous soulevez un point valable. Tout le monde sait que le Parti libéral va tenir une course à la direction, à Montréal, à ce moment-là. Il va falloir voir comment les choses se déroulent les 29 et 30 novembre, si nous pouvons tous être présents ou s'il va y avoir des remplaçants. Ce facteur a été porté à l'attention du comité — et de la présidence —, mais la rencontre figure toujours au calendrier des réunions. Or, si je ne m'abuse, on s'était prononcé contre à la dernière réunion.

Toutefois, nous pouvons discuter du calendrier plus tard. Je veux revenir à ce que M. Laframboise a dit au sujet de M. Duchesneau.

J'ai demandé, aujourd'hui, au personnel de mon bureau de communiquer avec le greffier du comité sénatorial permanent de la défense nationale. D'après le greffier, M. Duchesneau a dit ne pas pouvoir comparaître devant le comité avant un délai maximal de 30 jours, parce qu'il devait se rendre à l'étranger.

J'ai lu son témoignage, hier, du début à la fin. J'ai la nette conviction que cet ancien président-directeur général d'une société de la Couronne essaie délibérément de retarder sa comparution. Je ne comprends pas pourquoi il ne peut comparaître devant ce comité-ci, qui se trouve à 2 heures de route de Montréal, alors qu'il est prêt à rencontrer le Sénat dans un délai de 30 jours. Il est clair que M. Duchesneau ne comprend pas qu'en raison de l'importance et de l'urgence de cette question, il doit comparaître devant le comité.

Je ne connais toujours pas la raison d'être de ce délai, pourquoi on doit attendre soixante jours ou...

Quand lui a-t-on demandé de comparaître, monsieur Laframboise? Le 3 octobre?

[Français]

M. Mario Laframboise: Le 3 octobre, on a demandé...

[Traduction]

M. David McGuinty: Nous sommes maintenant le 30 novembre, ce qui correspond à un délai de soixante ou soixante-dix jours.

Je ne comprends pas.

Le président: Je n'ai pas l'intention de me porter à la défense de M. Duchesneau. Je sais que l'on avait demandé, dans un premier temps, qu'ils comparaissent tous deux ce jour-là. Je ne sais pas si c'est en partie à cause de cela, mais encore une fois, nous savons quelle est la procédure à suivre si nous voulons assigner M. Duchesneau à comparaître. Je crois comprendre que tous les membres du comité ont ces renseignements en main.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, brièvement, les députés du parti ministériel se posent la même question, parce que, bien sûr, M. Duchesneau a été nommé par l'ancien gouvernement libéral, dont fait partie M. McGuinty. Si le comité souhaite prendre d'autres mesures, M. Laframboise peut compter sur notre appui.

• (1730)

Le président: Nous n'allons pas nous engager dans un débat pour dire qui a fait quoi. Ce que nous voulons, c'est que M. Duchesneau comparaisse devant le comité le plus tôt possible.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Il reste qu'on pourrait très bien décider aujourd'hui d'assigner MM. Duchesneau et Cherry à comparaître le jeudi 9 novembre. Selon les instructions que vous nous avez fait parvenir concernant la convocation des témoins, c'est un pouvoir que nous avons. De cette façon, la chose serait réglée.

[Traduction]

Le président: Nous avons dit au début, quand nous avons parlé d'assigner M. Cherry à comparaître, que nous pouvons uniquement l'inviter à rencontrer le comité, parce qu'il ne relève pas directement du gouvernement. Ai-je raison? Je tiens à ce que cela soit clair.

Est-ce que le comité souhaite assigner M. Duchesneau et M. Cherry à comparaître le 9 novembre?

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: J'aimerais poser une question, monsieur le président.

Comme vous le savez, monsieur le président, j'ai fait circuler une motion qui propose que le comité invite le ministre des Transports et de l'Infrastructure à comparaître devant le comité, la semaine prochaine, soit mardi et jeudi, pour discuter du budget des dépenses.

Cette motion, bien sûr, est assujettie à la règle des 48 heures. Je tiens à la présenter maintenant. La plupart des membres du comité en ont une copie. Il y aurait un conflit si M. Duchesneau devait comparaître le 9 novembre.

Nous avons convenu, à la dernière réunion, de convoquer, en dehors des heures habituelles du comité, M. Duchesneau, ainsi que le sous-ministre et le sous-ministre adjoint d'Infrastructure Canada.

Il n'y a rien de tout cela dans le calendrier des réunions du mois de novembre. Je demande respectueusement que l'on garde libre la journée du 9 novembre, en attendant que l'on règle la question de la comparution du ministre des Transports. Cette question est très importante. Je suis certain que le gouvernement accepterait avec plaisir, au nom du principe de responsabilité, que le ministre discute du budget des dépenses et réponde aux questions à ce sujet.

Le président: Je pense qu'il faut d'abord examiner la motion de M. Laframboise, sachant — comme vous l'avez mentionné — qu'il faut le consentement unanime du comité pour pouvoir déposer cette motion aujourd'hui. Toutefois, la première question à régler est la proposition de M. Laframboise concernant la date du 9 novembre. Je m'en remets au comité.

Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: Monsieur le président, M. McGuinty demande que le ministre comparaisse la semaine prochaine au sujet du Budget des dépenses. M. Laframboise veut, bien sûr, qu'après un mois ou un mois et demi de retard, M. Duchesneau vienne témoigner. Il me semble qu'un bon compromis serait de faire comparaître les deux. On pourrait demander au ministre de venir mardi prochain. Si on veut ensuite qu'il revienne, on pourrait prévoir que ce soit après la semaine de relâche, la semaine du jour du Souvenir, par exemple. Concernant M. Laframboise et la réunion de jeudi prochain, on aurait enfin l'occasion de parler de la sécurité dans les aéroports.

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Je tiens à dire à monsieur Julian que le rapport sur le budget des dépenses doit être déposé le 10 novembre. Il faudrait donc que le ministre comparaisse la semaine prochaine. Sinon, le budget sera réputé adopté tel quel.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Puis-je proposer que l'on prolonge la séance du mardi 7 novembre?

Le président: Je voudrais faire une suggestion, et nous allons examiner la demande de M. Laframboise.

Dans la note qui vous a été distribuée, nous vous demandons de nous indiquer les heures au cours desquelles vous seriez libres, pour que puissions organiser d'autres séances. Jusqu'à maintenant, un seul membre du comité a répondu. Je vous demande donc de nous fournir ces renseignements.

J'allais demander au sous-comité de tenir une réunion — et je suis d'accord avec mes collègues de ce côté-ci —, et de préparer le calendrier des travaux qui nous attendent, une fois l'étude du projet de loi C-11 terminée. Celui-ci comprendrait certaines des motions qui ont été présentées et les projets de loi qui vont nous être renvoyés.

Je sais que vous avez un horaire fort chargé, mais je vais faire preuve d'égoïsme et demander que le sous-comité se réunisse demain, de 13 heures à 14 heures. Nous pourrions peut-être discuter des séances supplémentaires que nous allons tenir, et des motions qui ont été présentées.

Je pensais que le comité m'avait chargé d'établir l'ordre de comparution des témoins et les dates d'examen de l'étude article par article du projet de loi, mais si vous avez d'autres suggestions à faire, je suis prêt à les entendre. Autrement, c'est le sous-comité qui va trancher.

• (1735)

M. Ed Fast: Est-ce qu'une motion a été présentée?

Le président: Nous avons une motion modifiée de M. Laframboise proposant que MM. Duchesneau et Cherry comparaissent devant le comité la semaine prochaine, le 9 novembre.

M. Ed Fast: Pouvons-nous en discuter?

Le président: D'abord, il me faut le consentement unanime du comité pour qu'il puisse présenter sa motion.

M. Brian Jean: Je pensais que c'était déjà fait... il n'est pas nécessaire d'avoir le consentement unanime du comité.

Le président: Non? D'accord. Très bien. Apparemment, ce n'est pas nécessaire. Je... Allez-y, monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Je ne veux pas faire de l'obstruction, parce que nous sommes d'accord. Nous avons des délais à respecter, des délais qui sont prévus par la loi, et nous devons nous y mettre.

Nous sommes d'accord. Nous devons nous pencher là-dessus de toute urgence. Nous devons examiner le budget des dépenses avant qu'il ne soit réputé adopté. J'irais jusqu'à dire que... ce facteur m'a peut-être échappé, mais je ne pense pas que le comité se soit attaqué au volet infrastructure de son mandat, qu'il ait convoqué des fonctionnaires et discuté des programmes d'infrastructures.

Or, il va être très difficile pour nous d'examiner le budget si nous n'avons pas une meilleure idée des modalités des programmes d'infrastructures. Les sommes en jeu sont énormes. Ces programmes sont motivés par des considérations d'ordre politique, et il est important que le comité se penche là-dessus.

Cette tâche, à mon avis, n'est pas impossible. Nous devrions charger le sous-comité d'établir un calendrier des travaux, que vous soumettiez ensuite au comité. Nous vous ferons part de nos vues pour que vous puissiez en discuter — vous ou quiconque se penche là-dessus — et nous verrons ensuite si tout le monde est satisfait.

Nous avons d'importants délais à respecter, dont un qui concerne le budget des dépenses.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: J'aimerais qu'on maintienne la comparution de MM. Duchesneau et Cherry le jeudi 9 novembre. Pour le reste, qu'on réunisse le sous-comité demain.

En plus, il y a la comparution du ministre. Comme vous le savez, on ne peut pas forcer un ministre à comparaître. Il faudrait donc que

le secrétaire parlementaire vérifie quand le ministre sera disponible pour comparaître à ce comité au sujet du Budget des dépenses. Même si M. Cannon est très disponible, je serais surpris qu'il puisse venir deux jours de suite. Ce serait une première.

Je veux bien donner de mon temps et tenir d'autres réunions le mercredi 8 novembre, par exemple. Ce n'est pas un problème. Ce qui en est un pour moi, par contre, c'est la comparution de MM. Duchesneau et Cherry. Je commence à en avoir assez. C'est pourquoi j'espère qu'on va les assigner à comparaître le 9 novembre prochain et qu'ils seront présents. S'il faut ajouter deux heures à la réunion pour traiter d'autres dossiers, je ne vais pas m'y opposer, mais après 15 h 30, le 9 novembre, il faut que ces messieurs soient présents à notre comité. Voilà qui m'intéresse beaucoup.

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Monsieur le président, pourquoi n'acceptons-nous pas, si nous entendons répondre à la préoccupation légitime de M. Laframboise et convoquer M. Duchesneau le 9 novembre, de siéger pendant au moins trois heures, sinon quatre, le 9 novembre? Cela nous permettrait également de convoquer le ministre si, pour une raison ou pour une autre, il ne peut nous rencontrer mardi prochain. Je ne vois pas pourquoi le ministre ne comparaitrait pas devant le comité permanent pour discuter du budget des dépenses de son ministère. Je suis certain qu'il va le faire. Le fait de prolonger nos heures de séance nous donnerait plus de flexibilité, puisque nous ne serions pas obligés de convoquer le sous-comité, demain, et de lui demander de composer avec 12 ou 14 calendriers différents, ce qui, sauf votre respect, est une tâche impossible.

Si nous entendons appuyer l'excellente proposition M. Laframboise, je propose, comme l'a suggéré mon collègue néo-démocrate, que nous prolongions nos heures de séance mercredi prochain pour que nous puissions entendre M. Duchesneau et, espérons-le, M. Cherry, s'il fait acte de présence — et, si nécessaire, le ministre.

• (1740)

Le président: Je ne veux pas faire le difficile, mais vous demandez au comité de prolonger ses heures de séance le 9, et de ne pas tenir de réunion le 30. Je pense que nous devons d'abord examiner la motion dont nous sommes déjà saisis, et ensuite nous pencher sur la vôtre, si le comité accepte à l'unanimité qu'elle soit déposée aujourd'hui.

M. David McGuinty: Sauf votre respect, monsieur le président, je ne vois pas quel est le rapport, car nous ne siégeons pas le 30 novembre. Nous sommes en train de parler de la réunion de jeudi prochain.

Le président: Vraiment?

M. David McGuinty: Oui, parce qu'il est question de tenir un vote pour convoquer M. Duchesneau, de même que M. Cherry, le 9 novembre.

Le président: D'accord.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Nous sommes saisis d'une motion. Or, nous débattons d'une motion qui n'a pas encore été présentée...

Le président: Je vais demander le vote sur la motion de M. Laframboise, qui propose que le comité invite M. Duchesneau et M. Cherry à comparaître devant lui le 9 novembre. Je vais utiliser un mot plus fort que « inviter ».

Monsieur Bell, brièvement.

M. Don Bell: Le vote sur... J'avais déjà abordé la question de tenir des réunions le matin plutôt que l'après-midi. Je me demande si les membres ont été sondés à ce sujet. Le comité, dans le passé, se réunissait les mardis et jeudis matin.

Cela nous permettrait, si notre calendrier était fort chargé, de nous réunir également les jeudis après-midi, si nous devons examiner une question de toute urgence.

Le président: Je compte, en fait, aborder ce point demain, avec le sous-comité.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'aimerais apporter une précision, monsieur le président. On parle « d'assigner à comparaître » et non « d'inviter » MM. Duchesneau et Cherry jeudi le 9 novembre à 15 h 30.

[Traduction]

Le président: Oui, et j'ai dit que j'allais utiliser un mot plus fort que « invité ». Je vais dire « assigné à comparaître », pour que ce soit plus clair.

Donc, M. Laframboise propose que le comité assigne M. Duchesneau...

Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Le ministre est probablement fort occupé. Je sais, par expérience, qu'il est toujours difficile pour un ministre d'adapter son horaire à celui du comité. En votant de cette façon, nous limitons la marge de manoeuvre du ministre.

Sauf votre respect, je vous demande de bien réfléchir avant d'adopter cette motion, car le ministre va littéralement être obligé de se soumettre à nos exigences. Je ne pense pas que ce soit juste envers le ministre ou les membres du comité de ...

Le président: Malheureusement, nous sommes en train de discuter d'une motion qui n'a pas été présentée. Or, nous avons déjà une motion à examiner, et c'est celle de M. Laframboise.

L'hon. Charles Hubbard: Mais la motion, monsieur le président, propose que le comité entende, le 9 novembre... ce qui veut dire que le ministre ne pourra comparaître cette journée-là, s'il le désire. Cela me semble...

Le président: Monsieur Julian, un dernier commentaire.

M. Peter Julian: Monsieur le président, nous sommes en train d'émettre une assignation à comparaître, ce qui ne nous empêche pas de tenir d'autres réunions, le jeudi. Nous voulons donner au comité

une certaine marge de manoeuvre pour la raison mentionnée par M. McGuinty, et aussi pour la journée de mardi.

Le président: Puis-je mettre la question aux voix? Tous ceux qui sont en faveur de la motion de M. Laframboise, à savoir que le comité assigne M. Duchesneau et M. Cherry à comparaître devant le comité le jeudi 9 novembre, à 15 h 30?

M. Brian Jean: Je demande la tenue d'un vote par appel nominal.

Le président: D'accord, allez-y.

(La motion est adoptée par 10 voix contre 1.)

Le président: Maintenant, j'aimerais savoir si le sous-comité accepte de se réunir mercredi, demain, de 13 h à 14 h, pour discuter du prochain volet de notre calendrier, une fois l'examen article par article du projet de loi terminé, et pour donner suite aux motions dont nous avons été saisis et qui ont été approuvées.

Monsieur Laframboise.

• (1745)

[Français]

M. Mario Laframboise: Je suis d'accord pour qu'on se réunisse demain. Est-ce que le secrétaire parlementaire sera présent?

[Traduction]

M. Brian Jean: Je pense qu'il va être absent.

L'hon. Andy Scott: Je suis conscient du fait que les députés d'en face veulent appuyer la démarche de M. Laframboise. Toutefois, cela ne devrait pas se faire au détriment du ministre, qui doit comparaître avant que le budget des dépenses ne soit réputé adopté.

Peu importe la flexibilité dont devra faire preuve le comité pour recevoir le ministre... la date de la réunion importe peu. Il faut rencontrer le ministre avant que le budget ne soit réputé adopté. Sinon, le pouvoir qu'a le comité d'examiner le budget avant qu'il ne soit jugé adopté tel quel serait affaibli.

Le président: Le sous-comité va se réunir demain, à 13 heures, pour une heure. Le greffier va nous trouver une salle. Veuillez prévoir une heure dans votre emploi du temps.

Si M. Jean ne peut être ici...

M. Brian Jean: Je serai ici.

Le président: D'accord.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Peut-être M. Jean pourrait-il vérifier, d'ici demain après-midi, si le ministre est disponible à ces heures. Ce serait plus facile de cette façon.

[Traduction]

Le président: M. Jean va se renseigner.

M. Peter Julian: Comme il n'y a qu'un seul député conservateur, nous pourrions examiner toutes sortes de motions et discuter de toutes sortes de choses.

Le président: La séance est levée.

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

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

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