



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 052 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 3 mars 2011

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 3 mars 2011

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Soyez les bienvenus à cette 52^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 8 décembre 2010, nous reprenons l'étude du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Par vidéoconférence, de Corner Brook, Terre-Neuve-et-Labrador, nous accueillons deux représentants de la Fédération canadienne des municipalités: Mme Karen Leibovici, deuxième vice-présidente, et M. Merrill Henderson, membre du conseil.

Soyez les bienvenus.

Nous allons vous laisser la parole pour que vous nous présentiez votre exposé, après quoi nous entamerons une série de questions. Vous pouvez commencer quand vous voulez.

Mme Karen Leibovici (deuxième vice-présidente, Fédération canadienne des municipalités): Merci, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du comité. Je me réjouis de pouvoir présenter le point de vue du milieu municipal sur le projet de loi C-33.

Notre président, Hans Cunningham, m'a demandé de vous transmettre ses salutations et de vous exprimer son regret de ne pas pouvoir être ici aujourd'hui pour s'adresser à vous.

Le conseiller municipal Henderson est le coprésident du comité directeur de la FCM-ACFC sur la proximité et il se joint à moi aujourd'hui pour cet exposé.

La FCM est la voix des administrations municipales depuis 1901. Nous représentons plus de 90 p. 100 de la population canadienne, soit plus de 2 000 administrations municipales partout au pays, qu'elles soient grandes, petites, rurales, urbaines, nordiques ou isolées. Nous représentons les intérêts des collectivités et des villes sur les questions touchant les politiques et les programmes qui relèvent de la compétence fédérale.

Le comité directeur de la FCM-ACFC sur la proximité a récemment entendu l'Association des chemins de fer du Canada au sujet de certaines recommandations concernant la Loi sur la sécurité ferroviaire. L'Association des chemins de fer a recommandé qu'on oblige les municipalités, en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, à aviser les compagnies de chemin de fer de l'utilisation prévue des terres ou des modifications aux règlements administratifs.

Au nom des administrations municipales canadiennes, je suis ici aujourd'hui afin de réitérer l'opposition de notre secteur aux recommandations et de vous expliquer pourquoi nous nous y opposons.

D'abord, on nous a informés qu'à la suite de leur comparution devant vous, les représentants de l'Association des chemins de fer du

Canada vous ont fait parvenir une lettre pour clarifier leur affirmation selon laquelle la FCM avait été avisée ou consultée avant leur comparution et que nous approuvions les recommandations présentées. Nous la remercions de son geste, mais il était essentiel pour nous de comparaître aujourd'hui afin de livrer notre propre message et de prendre le temps de discuter de cette question directement avec vous.

Du point de vue des villes et des collectivités du Canada, en vertu de la modification proposée, il faudrait donner un tel avis aux compagnies de chemin de fer si des changements aux affectations du sol ou aux règlements administratifs étaient effectués à l'intérieur d'une zone de 300 mètres de l'emprise du chemin de fer. Les municipalités conviennent qu'une meilleure communication entre elles et les compagnies de chemin de fer peut améliorer la planification de l'utilisation du territoire le long de ces emprises. Toutefois, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous ne pouvons pas appuyer la modification proposée. La FCM aspire depuis longtemps à améliorer la sécurité ferroviaire dans les secteurs à forte densité de population. Les opérations ferroviaires ont des effets quotidiens sur les villes et les collectivités canadiennes. Ces dernières années, nous avons présenté des mémoires au gouvernement fédéral sur les questions relatives aux activités ferroviaires dans les municipalités. Notre but était notamment de veiller à ce que les exploitants ferroviaires collaborent avec les municipalités afin de rendre les passages à niveau sécuritaires et d'ériger des zones tampons adaptées dans les zones habitées.

La réglementation municipale relative à l'utilisation des terres et au zonage s'inspire des lois provinciales et territoriales et y est assujettie. Comme vous en conviendrez, cela signifie que la réglementation varie dans chaque province et territoire. La recommandation présentée par l'ACFC créera une solution unique pour un environnement réglementaire très diversifié. En conséquence, les formalités administratives et les retards auront un impact sur les décisions locales relatives à l'aménagement du territoire.

Les municipalités sont les principaux gestionnaires de la sécurité publique et elles évaluent constamment l'impact des décisions relatives à l'utilisation des terres sur la sécurité des propriétaires. Bien souvent, les municipalités avisent les compagnies de chemin de fer des changements dans l'utilisation des terres qui peuvent présenter des risques importants pour la sécurité ferroviaire. En Ontario, ces avis sont prévus dans la loi provinciale. Cela permet aux propriétaires de terres adjacentes de se servir des processus de consultation et d'examen publics en place au niveau local pour éclairer et influencer la prise de décision relative à l'utilisation du territoire au niveau municipal. Par conséquent, la modification proposée qui exige une notification pour les changements d'affectation des terres se trouvant à l'intérieur d'une zone de 300 mètres de l'emprise du chemin de fer ferait en sorte d'imposer aux administrations municipales de lourdes contraintes de temps et d'argent.

Cela s'applique également aux résidents et aux entreprises qui demandent des changements d'utilisation des terres. Par exemple, une zone de notification de 300 mètres pourrait facilement comprendre de trois à cinq pâtés de maisons dans une ville moyenne ou une grande ville, ou une municipalité entière dans les régions rurales.

• (1540)

J'ai parlé de la réglementation en Ontario. On tente, avec la zone de 300 mètres que l'ACFC propose dans sa recommandation, d'imposer le modèle ontarien à l'ensemble du Canada, parce qu'il est considéré comme idéal par l'industrie ferroviaire. Ce qu'il est important de souligner ici, c'est que la réglementation a été mise en place en Ontario à la suite de vastes consultations et de négociations entre la province et ses administrations municipales. Plutôt que de réclamer une approche nationale, qui empiète clairement sur les compétences des provinces, il faudrait obtenir une recommandation et encourager le dialogue au niveau provincial; ce serait un moyen plus productif de favoriser ce type de notification.

Afin d'améliorer la communication et les interactions entre les municipalités et les compagnies ferroviaires, la FCM a appuyé activement un protocole d'entente avec l'ACFC en 2003. Un groupe de travail conjoint sur les questions de proximité a été créé dans le but d'établir des protocoles, des pratiques exemplaires et des lignes directrices afin de prévenir et de résoudre les problèmes précis dont nous parlons aujourd'hui. Ces outils ont ensuite été présentés à nos membres. Cette démarche permet d'instaurer un dialogue national sans empiéter sur les compétences provinciales.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, mon collègue, M. Henderson, coprésident de ce groupe de travail, cherche depuis longtemps à améliorer la communication entre les municipalités et les propriétaires privés. Le groupe de travail cherche à trouver une façon plus simple d'aviser les propriétaires, entre autres, des changements dans l'utilisation des terres adjacentes aux emprises de chemin de fer. Toutefois, je tiens à souligner encore une fois qu'il n'existe pas de solution unique à ce problème. La stratégie privilégiée par notre groupe consiste à élaborer des pratiques exemplaires sur cette question et à les faire connaître aux municipalités et aux exploitants ferroviaires, dans le but d'améliorer de façon continue la collaboration entre ces deux groupes sur le terrain.

En conclusion, pour les raisons que j'ai mentionnées, et pour poursuivre le travail entrepris par notre groupe avec l'ACFC, la FCM demande instamment au comité, au nom de toutes les municipalités du pays, de ne pas donner suite à la recommandation sur la proximité proposée par l'Association des chemins de fer du Canada.

Je remercie les membres du comité ainsi que mon collègue, Merrill Henderson, et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1545)

Le président: Merci beaucoup.

Lorsqu'on vous posera une question, je ne vous inviterai pas à répondre; je vous demande de le faire quand la personne aura fini de poser sa question.

Monsieur McCallum, vous disposez de sept minutes.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais je serai avec vous à Corner Brook demain pour discuter avec vos membres de questions liées à l'infrastructure et au logement abordable, entre autres.

En ce qui a trait à la question qui nous occupe, exceptionnellement, je n'ai pas vraiment de questions à poser, car je partage tout à fait votre point de vue. Je crois que c'est logique, et je suis d'accord. Je vais donc m'en tenir à cela.

M. Merrill Henderson (membre du conseil, Fédération canadienne des municipalités): Nous vous souhaitons la bienvenue pour demain. Il fait très beau ici. C'est ensoleillé, et vous allez probablement bronzer.

L'hon. John McCallum: Merci. J'ai bien hâte.

Le président: Merci.

La parole est à M. Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Ma question est simple. À moins que ça ne se fasse pas de la même manière dans toutes les provinces, habituellement, quand une municipalité veut effectuer un changement de zonage, tous les contribuables touchés par ce changement en sont informés au moyen d'un avis public. Cela ne se fait-il pas de cette façon dans toutes les provinces?

[Traduction]

M. Merrill Henderson: Oui, tout à fait.

Mme Karen Leibovici: Cependant, cela varie d'une province à l'autre en ce qui concerne la zone où l'avis est donné, le type d'avis et la façon dont l'avis serait présenté. C'est la raison pour laquelle il serait très difficile de le faire à l'échelle nationale. Cela varie selon les provinces et les territoires, ainsi que dans chaque municipalité, dans le cadre des lois provinciales et territoriales.

[Français]

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord avec vous.

J'ai été maire durant quelques années et quand un changement de zonage était prévu, tous ceux concernés par ce changement recevaient un avis public. Si une voie ferrée devait passer en plein centre du village, les propriétaires concernés recevaient un avis public. Dans les autres provinces, je ne sais pas si une lettre est envoyée en pareil cas. Je n'ai pas compris plus tôt pourquoi vous disiez que les gens n'étaient pas au courant. J'aimerais que vous me l'expliquiez de nouveau.

[Traduction]

Mme Karen Leibovici: Ce que l'Association des chemins de fer du Canada a proposé, c'est qu'il y ait un avis identique pour la zone de 300 mètres, mais nous estimons qu'on ne peut pas fixer une exigence d'avis uniforme dans l'ensemble du pays.

Je ne suis pas certaine d'avoir répondu à votre question, ni de comprendre ce que vous demandez.

[Français]

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord. Il est certain que si la voie ferrée passe à un endroit et qu'il y a des bâtiments situés à 30 mètres de là, on ne peut pas libérer un espace de 300 mètres de chaque côté de la voie. Par contre, ça pourrait peut-être se faire dans le cas de nouvelles voies ferrées.

Dans le passé, il n'y avait personne aux abords des autoroutes mais, aujourd'hui, il y a de nombreuses maisons et les gens demandent que des murets antibruit soient installés. C'est la même chose pour les chemins de fer. Il y a des chemins de fer qui passent en plein centre de la ville de Montréal et il y a des maisons tout près. Que voulez-vous faire? Si une personne a fait bâtir une maison tout près du chemin de fer pour être à proximité de la gare, elle doit en subir les conséquences. Il n'y a pas que des avantages à ça, il y a aussi des désavantages. Qu'en pensez-vous?

[Traduction]

Mme Karen Leibovici: Chaque municipalité fixe ses propres règles en matière de proximité. Notre comité se penche sur la façon de régler ces questions, d'élaborer des pratiques exemplaires pouvant être utilisées partout au pays. Le noeud du problème, c'est qu'il y aurait une exigence identique partout au pays en ce qui a trait aux avis relatifs à la zone de 300 mètres. Encore une fois, nous disons que ce n'est pas possible de rendre cela uniforme à la grandeur du pays.

• (1550)

[Français]

M. Roger Gaudet: Selon vous, il est donc impossible d'avoir une exigence réglementaire uniforme d'un océan à l'autre. Aucune municipalité et aucune province n'a les mêmes règlements. C'est impossible en raison des règlements municipaux. D'une municipalité à l'autre, les règlements changent.

Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci. Je souhaite la bienvenue aux témoins.

À un certain moment, j'ai moi aussi été maire; j'ai siégé au conseil de direction de la FCM — j'ai siégé à votre comité sur le fonds vert durant cinq ans —, et je connais très bien l'organisation. Je vous remercie d'être avec nous.

J'ai quelques questions à vous poser. Les compagnies ferroviaires ont exprimé un intérêt pour cette question parce qu'elles disent que de grands aménagements dans les municipalités les toucheraient de nombreuses façons. Bien sûr, il y a la question des passages à niveau, mais je m'inquiète beaucoup maintenant du taux élevé de décès dus à l'intrusion sur les voies ferrées. Bien des gens traversent les voies ferrées parce qu'ils se rendent à un nouveau complexe domiciliaire. Dans les municipalités, il y a des raisons pour lesquelles on traverse ou on utilise les voies ferrées alors qu'on ne le devrait pas.

Nous traitons ici de sécurité ferroviaire. Tous les décès survenus sur notre réseau ferroviaire au cours des dernières années se sont produits à des passages à niveau ou sont dus à l'intrusion sur les voies ferrées. En ce qui concerne les questions de sécurité, nous voulons comprendre clairement comment réduire le nombre de décès. Je suis certain que vous êtes d'accord pour dire que c'est ce sur quoi il est nécessaire que nous nous penchions.

Les compagnies ferroviaires nous ont dit qu'elles devaient comprendre la nature des aménagements municipaux afin d'offrir de bons conseils en matière de planification des accès et des passages à niveau. Ne trouvez-vous pas que ce travail est important afin que les municipalités du pays comprennent cette question? Je sais que nous ne voulons peut-être pas d'une loi fédérale qui énonce les exigences auxquelles doivent satisfaire les municipalités, mais

comment, selon vous, pourrions-nous améliorer la sécurité des gens de la municipalité, réduire le nombre de décès aux passages à niveau et faire tout ce travail ici sans qu'il y ait d'entente entre les compagnies ferroviaires et les municipalités?

Mme Karen Leibovici: Je vous remercie de cette question, car c'est exactement ce sur quoi porte le travail du comité directeur sur la proximité. Le conseiller Henderson va vous parler un peu plus en détail de notre travail, mais il est en cours.

Le comité a été créé précisément dans le but de se pencher sur ces questions relatives à la proximité et aux problèmes qui surviennent parfois en raison de la présence de voies ferrées dans les secteurs à forte densité de population ou aux passages à niveau. La FCM et l'ACFC poursuivent leur discussion sur la façon d'élaborer et de mettre en application les pratiques exemplaires visant à améliorer la sécurité.

Monsieur Henderson peut également vous donner des précisions à ce sujet.

M. Merrill Henderson: Je vous remercie de cette question. En fait, nous parlons très souvent des passages à niveau.

Je voudrais simplement vous dire que j'habite à Moncton et que la voie ferrée passe en plein milieu de la ville. Nous avons un certain nombre de passages à niveau munis de signalisation, et depuis que je vis là-bas, si je me souviens bien, il n'y a eu aucun accident mortel à ces passages. Toutefois, au cours des 10 dernières années, il y a peut-être eu deux ou trois décès directement attribuables à des cas d'intrusion dans les zones interdites. J'ignore comment on peut enrayer cela.

Quant aux passages à niveau munis ou non de signalisation, bien honnêtement, je n'ai jamais entendu dire qu'il s'agissait d'un problème sérieux sur lequel nous devons nous pencher. Vous dites que ce sont les compagnies ferroviaires qui vous en ont parlé. Au comité auquel je siége, il y a des représentants du CN, du CP, de VIA Rail et de tous les exploitants de chemin de fer sur courtes distances, mais je ne les ai jamais entendu dire qu'il existait un problème important en ce qui concerne les décès.

• (1555)

M. Dennis Bevington: Les chiffres indiquent que les passages à niveau et l'intrusion sont la cause de 70 à 100 décès par année au Canada. C'est considérable. Dans la pratique, les compagnies ferroviaires n'ont rapporté aucun décès ces dernières années. Parfois, quand nous nous penchons sur la sécurité, nous allons voir là où se situent les problèmes. La proportion de décès dus à l'intrusion est d'environ trois pour un par rapport aux passages à niveau. Voilà les statistiques.

Vous pouvez dire que ce n'est pas un problème, mais 20 victimes aux passages à niveau dans notre pays... Il s'agit de sécurité ferroviaire, ici. C'est la principale cause de décès dans le réseau ferroviaire, alors naturellement, nous devons examiner cela.

M. Merrill Henderson: Je suis désolé, monsieur. Je ne voulais pas laisser entendre que je pensais que ce n'était pas un problème important. C'en est un, bien sûr. Je dis seulement que nous n'en avons pas discuté au comité. Ce n'est pas quelque chose qui a été présenté à notre comité comme étant un problème grave par les représentants des compagnies ferroviaires. Voilà tout. Je ne dis pas que ce n'est pas un problème sérieux, mais seulement que nous n'en avons pas discuté.

M. Dennis Bevington: D'accord.

Cela peut donner une idée de ce que les compagnies croient qu'il leur en coûtera, dans certains cas, pour régler les problèmes et réduire le nombre de passages à niveau. Tout le monde sera concerné. Nous pourrions proposer une réglementation qui améliorerait la sécurité aux passages à niveau grâce à des normes de sécurité plus élevées que les normes actuelles. Nous pourrions faire cela.

Les compagnies ferroviaires nous ont dit devoir contrôler la mise en place de nouveaux passages à niveau, car leur nombre est considérable. Il y en a de plus en plus au Canada, alors que leur nombre diminue en Amérique du Nord et en général aux États-Unis, parce qu'on s'en débarrasse; on construit des passages supérieurs ou inférieurs, selon le cas.

Ce travail continue. Vous êtes vraiment un partenaire important pour nous; nous prendrons en considération tout ce que vous pourriez ajouter à cette discussion afin de proposer des idées à mettre de l'avant sur cette question.

M. Merrill Henderson: Je dois dire que les municipalités n'ont assurément aucun contrôle sur l'emplacement des passages à niveau. D'après ce que je comprends, les passages à niveau relèvent de l'Office des transports du Canada, qui doit donner son approbation avant leur conception. Les municipalités n'ont vraiment pas leur mot à dire. Elles peuvent présenter une demande, mais au cours des dernières années, dans ma ville, je ne me souviens pas qu'on ait ajouté des passages à niveau. En fait, on en diminue le nombre — on ira simplement dans la direction opposée.

Le président: Je dois vous arrêter.

Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Je remercie les témoins d'aujourd'hui.

Comme il s'agit de la Loi sur la sécurité ferroviaire, nous parlons de sécurité et veillons à ce que les chemins de fer puissent servir de couloir sécuritaire.

Je vais vous donner l'exemple — je viens de Colombie-Britannique où j'ai été l'un des directeurs du syndicat des municipalités de la province — de la ligne principale du Chemin de fer Canadien Pacifique. La route transcanadienne traverse notre communauté. Il y avait une disposition selon laquelle toute demande d'utilisation des terres à moins de 1 200 pieds de cette route devait faire l'objet d'un examen de la province.

Je ne vois donc pas comment cette situation est différente. Il s'agit d'une emprise de chemin de fer de la compagnie ferroviaire, qui est responsable de la sécurité en vertu de cette emprise. Il est par conséquent tout à fait naturel qu'elle veuille être informée, par exemple, de la volonté de la municipalité d'implanter une école à proximité, ce qui n'aurait pas beaucoup de sens par ailleurs. Je sais que les municipalités planifient mieux que cela leur développement.

Je comprendrais que vous trouviez la distance de 300 mètres excessive ou contraignante, sinon vous insisteriez pour que la compagnie ferroviaire ait un délai de réponse dans la demande. Je trouve qu'il y a un problème récurrent: la province prend littéralement des mois pour donner son accord. Mais je constate aussi que les compagnies ferroviaires prennent beaucoup de temps à répondre aux municipalités.

Je comprends votre approche, mais je ne pense pas qu'il soit opportun de ne pas faire comprendre à la compagnie ferroviaire l'utilisation des terres le long du corridor, ainsi que vos décisions en la matière.

Qu'en pensez-vous?

• (1600)

M. Merrill Henderson: Puisque vous venez de la Colombie-Britannique et que vous avez traité avec les municipalités, vous devriez le savoir. Pour en revenir à l'Ontario, la province élabore sa réglementation après un dialogue avec les diverses municipalités qu'elle représente. Elles en sont donc venues à une entente.

Ce que vous demandez, c'est d'imposer cela sans dialogue avec les provinces. Comme vous le savez, les lois sur l'aménagement du territoire relèvent des provinces et non du fédéral et elles diffèrent probablement d'une province à l'autre.

Ce que vous proposez est de mettre cela en place sans dialogue et sans aucune consultation des provinces. Cela me pose un petit problème.

M. Colin Mayes: Je vous répondrai que l'emprise de chemin de fer relève du fédéral. Les chemins de fer ont par exemple leur propre service de police. La police locale ne s'occupe pas des emprises de chemin de fer, car elle n'a aucun pouvoir en la matière.

Cela relève du fédéral, car il s'agit de sécurité et du corridor ferroviaires. Je pense que la compagnie ferroviaire a un droit, qui découle de l'obligation légale qui est la sienne d'assurer la sécurité de ses lignes.

M. Merrill Henderson: D'accord. Je connais très bien les chemins de fer pour lesquels j'ai travaillé pendant 40 ans.

Vous venez de souligner quelque chose de très important. Vous avez dit que vous deviez obtenir la permission de la province avant de pouvoir construire à proximité de la transcanadienne. La réponse prend beaucoup de temps. Vous pensez que l'industrie ferroviaire ferait probablement encore pire.

Imaginez que vous êtes un développeur qui veut construire quelque chose, quelque part et que vous devez faire toutes les démarches imposées par les municipalités. Vous devez ensuite attendre les autorisations de l'industrie ferroviaire. Cela pourrait prendre des mois avant que vous obteniez une réponse.

M. Colin Mayes: C'est bien ce que je voulais dire, au lieu de ne pas avoir l'avis de la compagnie ferroviaire, il faudrait lui préciser de répondre dans un certain délai, et s'assurer que le processus se déroule dans les délais prévus. À mon avis, la compagnie comprendrait votre désir de ne pas voir retardées vos demandes. Pour moi, c'est ça la question.

La compagnie ferroviaire est un propriétaire foncier dans la municipalité ou la région. Elle devrait être avisée et savoir en quoi consistent les permis d'aménagement du territoire.

M. Merrill Henderson: En fait, dans ma municipalité, la compagnie ferroviaire possède une large étendue de terres, qui se situe dans la zone de 300 mètres, et qu'elle cherche en ce moment à vendre.

M. Colin Mayes: J'apprécie vraiment ce que vous avez rapporté de votre collaboration avec l'Association des chemins de fer, ainsi que des protocoles et des pratiques exemplaires. Pour moi, cela revient à cela. Pourquoi ne pas déterminer avec les compagnies ferroviaires ce qu'elles jugeraient raisonnable?

Comme je le disais, je continue de penser qu'il doit y avoir une sorte de ligne directrice par rapport à la distance qui sépare l'emprise de chemin de fer des développements fonciers pour que la compagnie ferroviaire puisse assurer la sécurité de cette emprise. Par exemple, la création d'un espace public à fort trafic et traversant le chemin de fer est un problème que devra traiter la compagnie ferroviaire. Je ne crois pas que ce serait raisonnable pour une municipalité de permettre ce genre de développement sans en aviser la compagnie ferroviaire.

• (1605)

M. Merrill Henderson: Je suis d'accord avec vous sur ce point. Je pense que les municipalités ne veulent pas se retrouver dans des situations qui leur causeront des problèmes. Si quelque chose se passe à proximité d'une ligne de chemin de fer et que nous commençons à recevoir des plaintes de citoyens, c'est un problème pour nous et pour l'industrie ferroviaire. Nous ne voulons pas en arriver là, tout comme la plupart des municipalités, je crois.

Nous avons un comité chargé des lignes directrices. Nous pouvons certainement revenir sur cette situation et l'étudier plus attentivement au sein du comité, mais nous n'en avons pas encore eu l'occasion.

Mme Karen Leibovici: Comme vous le savez, l'un des atouts de la Fédération canadienne des municipalités, c'est que nous intégrons l'apport des associations provinciales et territoriales et que nous avons ainsi accès aux ordres de gouvernement correspondants, qui sont au premier chef chargés de la planification des municipalités. Encore une fois, la solution universelle pour tout le pays ne fonctionne vraiment pas à cet égard.

Comme l'a indiqué le conseiller Henderson, il y a eu en Ontario des discussions importantes avec le gouvernement provincial et l'Association des chemins de fer, ainsi qu'avec les municipalités, et on en est venu à la zone de notification de 300 mètres. Est-ce que cette solution fonctionnerait au Yukon, par exemple?

Je pense que c'est le genre de choses que l'on ne peut appliquer qu'en fonction des besoins particuliers d'un territoire ou d'une province.

Le président: Merci.

Tout va bien. Tout va bien.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Oh, cela a été rapide, monsieur le président, je vous remercie.

Merci aux témoins qui ont comparu par téléconférence. Nous apprécions vos témoignages. C'est un peu différent, parce que nous ne traitons pas du projet de loi lui-même, mais des modifications qui y sont proposées.

Je veux revenir au dernier point traité par M. Mayes. Le développement municipal a une incidence évidemment sur la sécurité de l'emprise des chemins de fer. Je pense que M. Bevington a parlé de l'augmentation du trafic qui découle des développements et qui peut toucher les passages à niveau et l'empiètement sur les emprises de chemin de fer. J'imagine que certains membres du comité essaient de voir comment nous pouvons mieux répondre, premièrement à certaines des préoccupations des

compagnies ferroviaires qui se soucient de la sécurité et en sont au premier chef responsables; deuxièmement, à celles du gouvernement fédéral, qui en supervise ou en régleme tel ou tel aspect; et enfin à celles des municipalités qui doivent pouvoir, de façon logique, prendre les décisions appropriées touchant l'aménagement du territoire.

L'un des problèmes est que l'aménagement du territoire n'est évidemment pas de compétence fédérale. L'adoption de ce genre d'amendement peut Je ne sais pas comment nous pourrions procéder.

Voyons si je comprends bien votre position à l'égard de l'amendement proposé par l'Association des chemins de fer du Canada. Avez-vous une objection de « principe » à ce que les municipalités soient tenues de consulter les compagnies ferroviaires sur ces types de questions? Ou, comme là où voulait en venir M. Mayes, s'agit-il d'une question de distance par rapport à ce que le retrait devrait être? Est-ce que votre objection porte sur le temps que cela prend — problème que l'on pourrait régler par un délai imposé sur l'obligation de consulter? Ou vous opposez-vous par principe à ce genre d'obligation formelle de consulter?

• (1610)

Mme Karen Leibovici: Non, nous n'avons pas d'objection par rapport à l'obligation de consulter. Nous le faisons avec nos propriétaires. Et nous considérons cela comme un processus normal en ce qui concerne l'utilisation des terres.

Le problème, comme vous l'avez indiqué au début, est que cela n'est pas de compétence fédérale; c'est une question d'aménagement du territoire, qui relève des municipalités et des provinces ou territoires. En essayant de trouver une solution universelle, nous allons créer beaucoup de difficultés dans tout le pays, parce que ce genre de solution n'est pas adapté à toutes les situations.

C'est donc là que réside le problème. Qu'il y ait notification — et qu'elle soit automatique.

M. Jeff Watson: L'Association des chemins de fer aussi, si je me souviens bien — quelqu'un peut me corriger dans le cas contraire —, a proposé que les municipalités puissent restreindre davantage les passages à niveau.

Avez-vous lu ce témoignage, ou avez-vous entendu parler de cet aspect de leur témoignage? Qu'en pensez-vous?

Mme Karen Leibovici: Je ne suis pas au courant, mais le conseiller Henderson l'est peut-être.

M. Merrill Henderson: Non, je ne suis pas au courant non plus.

Selon mes observations, comme je l'ai dit, il me semble que le nombre de passages non signalés diminue au lieu d'augmenter.

Et je n'ai jamais entendu parler de ce à quoi vous faites allusion, donc...

M. Jeff Watson: Les petites collectivités situées dans les zones urbaines comme la région du Grand Toronto ont chacune leurs propres problèmes et préoccupations. Que vous disent-elles? Pensez-vous que leurs préoccupations sont partagées? Y a-t-il des différences entre les préoccupations des zones rurales et celles des zones urbaines? Que pouvez-vous me dire à ce sujet?

M. Merrill Henderson: Je ne suis pas au courant de cela, je n'ai jamais eu de véritable dialogue à propos de la région du Grand Toronto.

M. Jeff Watson: D'accord.

Je ne crois pas avoir d'autre point à soulever pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Merci.

Y a-t-il d'autres questions de ce côté-ci?

Vous avez cinq minutes, madame Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis heureuse que nos témoins de Corner Brook soient venus.

Je m'attendais à ce que Neville Greeley soit ici. Est-il toujours membre de la fédération?

Mme Karen Leibovici: Oui, le maire est notre hôte pendant le séjour et il est certainement membre de la fédération.

Mme Cheryl Gallant: Cela me fait plaisir de l'apprendre.

Ma question découlera des témoignages que nous avons entendus. Dans ma région de l'Ontario, nous avons résolu la question de la sécurité ferroviaire. Nous n'avons plus aucun train passant par notre coin de pays, bien que nous ayons fait notre possible pour que tous les passages à niveau soient sécuritaires.

Un de mes collègues d'en face a fait un commentaire sur les décès aux passages à niveau. Selon ce que sait votre organisation, connaît-on le nombre de ceux qui sont accidentels par rapport aux intentionnels.

• (1615)

Mme Karen Leibovici: Pas que je sache, non.

M. Merrill Henderson: Je n'en sais rien non plus.

Mme Cheryl Gallant: Nous ne savons donc pas si certains de ces décès découlent d'un problème de sécurité, ou s'ils sont le fait du conducteur. Cette donnée pourrait être utile pour les municipalités et ceux qui sont chargés de la réglementation.

Par rapport au nombre de passages à niveau, on a dit que leur nombre était en diminution. Diriez-vous que la même constatation a été faite dans toutes les régions du pays?

M. Merrill Henderson: Je n'ai pas non plus de statistiques à ce sujet.

Je dirais que c'est probablement dû au facteur auquel vous avez fait allusion, à savoir que la plupart des petites lignes ne sont plus aussi souvent utilisées et qu'elles ont donc été fermées. Je dirais que le nombre de trains en circulation a diminué dans tout le pays, et qu'en conséquence, on a dû fermer des passages à niveau.

Mme Cheryl Gallant: Cela n'a pas nécessairement rapport avec les passages à niveau, mais vous parlez au nom d'une organisation nationale. Constatons-nous un déclin des chemins de fer dans certaines régions du pays, ou dans certaines provinces plus que dans d'autres?

M. Merrill Henderson: À mon avis, le phénomène est général. Ici, à Terre-Neuve, l'industrie ferroviaire a été entièrement supprimée. Dans l'Île-du-Prince-Édouard aussi. Je sais que dans la province où je vis, au Nouveau-Brunswick, elle a été considérablement réduite.

La plupart des cas que nous traitons découlent généralement de plaintes émanant d'organisations ou de particuliers au sujet de passages bloqués, du bruit, des vibrations ou autres choses du genre,

autant de questions dont est saisi le comité. Nous avons mis en place des lignes directrices et des protocoles, et nous avons très bien réussi à les régler.

Mme Cheryl Gallant: De quelle façon la diminution des lignes influe-t-elle sur le développement économique des municipalités que votre organisation représente?

M. Merrill Henderson: Je ne peux pas vraiment répondre à cette question, je ne peux parler que de la ville où je vis, à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Dans le milieu des années 1980, nous avons traversé une grave crise économique et dans notre collectivité, un grand nombre d'emplois dans les chemins de fer ont été éliminés.

Moncton a été créé grâce à l'industrie ferroviaire. Mais nous nous sommes diversifiés, et notre économie est aujourd'hui très, très solide. En ce moment à Moncton, il y a très peu d'emplois dans le secteur ferroviaire.

Mme Cheryl Gallant: Mais dans le secteur manufacturier de la région, a-t-on trouvé un autre mode de transport pour expédier les produits à l'autre bout du pays?

M. Merrill Henderson: Trois grandes entreprises de camionnage ont un siège social à Moncton.

Mme Cheryl Gallant: Elles ont donc comblé le vide laissé par l'industrie ferroviaire.

M. Merrill Henderson: Exactement.

Mme Cheryl Gallant: Y a-t-il seulement des voies ferrées à Moncton?

M. Merrill Henderson: La voie principale passe en plein coeur de la ville.

Mme Cheryl Gallant: Votre comité a-t-il déjà eu vent de plaintes concernant des feux qui auraient été allumés pendant la saison sèche par le frottement des roues contre les rails?

M. Merrill Henderson: Je suis certain qu'on nous en a déjà glissé un mot, mais aucun incident ne me vient à l'esprit pour le moment.

Mme Cheryl Gallant: Nous avons eu ce problème également par le passé, particulièrement en périphérie, là où les municipalités sont tellement petites qu'elles ne disposent pas de services d'incendie. Je me demandais s'il s'agissait d'incidents isolés ou d'un problème qui se pose dans toutes les régions du pays.

En ce qui concerne les plaintes relatives au bruit, est-ce que les municipalités ont, en général, des règlements à cet égard?

M. Merrill Henderson: J'en ai bien l'impression. Par exemple, notre municipalité interdit l'usage du sifflet. Les trains ne peuvent donc pas siffler sur le territoire de la municipalité, sauf quand une équipe travaille sur place. Si une équipe de travail se trouve dans la région, la loi exige que les conducteurs actionnent le sifflet. Sinon, il est interdit de le faire dans notre ville.

•(1620)

Mme Cheryl Gallant: La sécurité ferroviaire n'exige-t-elle pas que l'on envoie un signal sonore pour avertir les personnes qui pourraient se trouver à proximité d'un passage à niveau?

M. Merrill Henderson: La question relève de la Commission canadienne des transports. Elle a, de toute évidence, approuvé la mesure, car elle est en place depuis longtemps.

Mme Cheryl Gallant: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

S'il n'y a plus d'intervention de ce côté-ci, nous passerons à M. Fast.

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

Quelle joie d'être de retour parmi vous. Il y a longtemps que je n'ai pas assisté à une séance du comité et je suis impatient de participer à ce débat.

Je remercie nos témoins, avec lesquels je partage l'insigne honneur d'avoir été membre d'un conseil municipal. En ce qui me concerne, c'était il y a neuf ans, à Abbotsford, en Colombie-Britannique.

Ma communauté est sillonnée par des voies ferrées et est aux prises avec un problème de bruit, comme c'est probablement le cas de bon nombre d'entre vous. Nous éprouvons de graves problèmes de sécurité ferroviaire. Qui plus est, notre collectivité est l'une de celles qui connaissent la croissance la plus rapide au Canada, et il est de plus en plus difficile d'y gérer le trafic en raison de l'expansion industrielle et résidentielle. Ce sont des défis de taille pour les communautés en croissance. Je vois donc d'un oeil favorable tout ce qui peut nous permettre d'améliorer la communication entre les services ferroviaires, les communautés et la population.

Pour ce qui est de la question qui nous intéresse, c'est-à-dire celle de l'avis, vous avez parlé de la consultation menée en 2003, qui avait débouché sur le protocole d'entente dont vous avez fait les éloges. Avant que je ne passe aux autres questions, pourriez-vous nous parler des principales dispositions de ce protocole qui vous ont aidés à transiger avec l'industrie ferroviaire?

M. Merrill Henderson: Je n'ai pas d'exemplaire du protocole d'entente en main, mais comme je l'ai indiqué précédemment, notre comité est constitué de représentants de tous les segments de l'industrie ferroviaire et de membres de conseils municipaux de toutes les régions du Canada. Nous avons aidé les municipalités, la communauté et l'industrie ferroviaire à régler quelques questions au fil des ans, et le protocole nous a été d'un précieux secours.

M. Ed Fast: J'adresserai peut-être ma prochaine question à Mme Leibovici, puisque c'est elle qui a parlé du protocole.

Pourriez-vous nous donner des exemples précis d'occasions où le protocole vous a aidés dans vos relations avec l'industrie ferroviaire?

Mme Karen Leibovici: Je crois que c'est déjà tout un exploit d'avoir réussi à se rencontrer pour discuter. Ce n'est pas toujours ainsi que les choses se sont passées. Les relations entre les municipalités et le secteur ferroviaire ont souvent été tendues, et même houleuses par moment.

Grâce au protocole d'entente, nous disposons d'un forum pour nous réunir et discuter des problèmes dont il est question ici aujourd'hui; au lieu de rester sur nos positions, nous nous employons à résoudre les problèmes et à examiner des pratiques exemplaires. Nous avons conçu un site Web où nous publions certaines des solutions proposées. Voilà ce que nous avons accompli au sein du comité.

Nous avons établi le protocole d'entente pour nous réunir et déterminer la nature des problèmes, qu'il s'agisse du bruit ou de la proximité, afin de voir comment on pourrait les résoudre. Le processus nécessite encore un certain travail. Nous n'avons pas toutes les réponses, mais l'important, c'est de collaborer.

•(1625)

M. Ed Fast: Comme ce protocole est en place depuis huit ans et que vous n'avez pu nous donner un exemple précis de réussite qui en découle, je suppose que les démarches que l'association de l'industrie ferroviaire pour régler la question de l'avis visaient peut-être à faire avancer le dossier.

Vous avez dit que vous ne pouviez imposer un programme uniforme, parce que chaque municipalité a des exigences et des besoins qui lui sont propres. Mais quelle autre solution envisagez-vous dans ce cas? Proposez-vous de ne pas intervenir et de laisser les municipalités appliquer leurs propres normes?

Mme Karen Leibovici: Je peux vous donner un exemple d'initiative qui a très bien réussi en Ontario. Le gouvernement, les municipalités, par l'entremise de leurs associations, et l'industrie ferroviaire se sont entendus sur une distance de 300 mètres. Voilà donc un exemple où l'on a établi, en Ontario, un modèle qui convient aux besoins des municipalités et du gouvernement de la province.

Mais si l'on tentait d'appliquer ce modèle au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ou à l'Île-du-Prince-Édouard, comme on le propose ici, cela fonctionnerait-il? Peut-être, mais les résultats seraient probablement bien meilleurs si l'on discutait de la question avec les associations provinciales et territoriales. La FCM et les gouvernements provinciaux ou territoriaux participeraient au processus. Je crois que l'on pourrait alors...

Le président: Merci, monsieur Fast.

Je ferai le tour pour voir si quelqu'un d'autre souhaite intervenir.

Monsieur Warkentin.

M. Chris Warkentin (Peace River, PCC): Merci.

J'aimerais reprendre la discussion là où M. Fast l'a laissée. Vous avez affirmé que le modèle adopté en Ontario s'est avéré une réussite. Les voies ferrées doivent parcourir des régions très diversifiées dans cette province, traversant des collectivités rurales, du Nord ou très urbaines. Le même règlement doit s'appliquer dans la région de Toronto. Il semble que ce soit, pour votre organisation, un bon endroit pour déterminer si cette approche convient ou non.

Après avoir évalué la réussite de la mesure en Ontario, considérez-vous que la distance de 300 mètres convient mieux en région rurale ou en zone urbaine? Où le règlement s'applique-t-il avec succès? Où pose-t-il des difficultés? Il serait pertinent de le savoir si nous envisageons de l'appliquer à l'échelle du pays.

Selon vous, quelles sont les différences entre les divers types de communautés desservies et représentées en Ontario?

M. Merrill Henderson: Je ne peux vous répondre, car comme vous, je sais seulement que la mesure a été mise en place. J'ignore toutefois quels en sont les effets. On ne nous a rien dit qui nous permette de savoir comment les diverses municipalités ont été touchées ou ont réagi.

M. Chris Warkentin: Je suppose que notre comité veut qu'on fasse la lumière sur la question. Vous avez affirmé que le modèle de l'Ontario était une réussite. Nous avons au passage évoqué la diversité des collectivités, qui se trouvent en zones tant urbaines que rurales, du nord au sud de la province. Certaines sont situées dans le nord, d'autres sont établies plus au sud. Il faut que ce soit un bon modèle qui permette de prévoir certains des effets qu'il pourrait avoir ailleurs afin de l'appliquer à l'ensemble du pays.

Je représente plusieurs collectivités traversées par une voie ferrée. Il semble qu'immanquablement, une fois que l'on a construit le chemin de fer, une communauté prend forme autour de la voie, la région se développe et fait augmenter le trafic ferroviaire, et la première chose que l'on sait, la population se plaint que les trains sont bruyants, alors qu'ils sont à l'origine même de la communauté.

Mais je suis curieux. Je crois que vous vous opposez à l'amendement proposé, mais vous semblez... Quelque chose m'échappe peut-être. Vous semblez opposé à l'amendement, mais vous êtes favorable à l'initiative prise en Ontario, alors que les exigences sont somme toute assez semblables. Je ne comprends pas très bien.

La mesure me semble pourtant raisonnable. Je représente une communauté située à proximité des Territoires du Nord-Ouest, et je ne vois pas pourquoi elle s'y appliquerait de manière très différente.

• (1630)

Mme Karen Leibovici: La différence, c'est que l'on a discuté de la question de l'utilisation des terres municipales, qui relève des compétences provinciales ou territoriales, et non du gouvernement fédéral. Nous sommes très favorables à ce processus, que l'on décide de fixer la distance à 250, 300 ou 350 mètres.

Mais ce que nous craignons, c'est que l'on applique la distance de 300 mètres uniformément au pays, alors qu'il faudrait plutôt chercher à voir comment on peut régler la question de l'avis à l'échelle municipale et provinciale. Le processus a bien fonctionné en Ontario, où l'on a pu discuter de la question avec les municipalités, les associations, le gouvernement provincial et l'association des chemins de fer afin de convenir d'une distance.

Je crois que si l'on applique ce modèle à l'échelle nationale, il faudrait l'adapter aux besoins des diverses municipalités et provinces. La distance de 300 mètres, qui convient en Ontario, pourrait être inapplicable ailleurs. C'est, ici encore, une question de compétences municipales.

M. Chris Warkentin: Je crois que je comprends mieux où vous voulez en venir. Ce n'est pas tant la distance de 300 mètres qui vous préoccupe que le fait d'appréhender la réalité constitutionnelle selon laquelle les municipalités sont une création de la province et relèvent donc d'une autre sphère de compétences.

Il pourrait être difficile d'aller au fond de la question, car les chemins de fer sont évidemment réglementés par le gouvernement fédéral; il existe donc des chevauchements. Je ne suis pas un spécialiste des questions constitutionnelles et je ne veux pas lancer le débat. Mais c'est intéressant. Je devrai peut-être rappeler aux représentants de la FCM qui viendront à mon bureau la prochaine fois qu'ils ne devraient s'adresser qu'à la province. Je blague, bien entendu.

Je comprends ce que vous dites, et c'est préoccupant. Vous déplairait-il que la mesure législative comprenne des dispositions visant les municipalités, s'il s'agit d'une initiative fédérale? Est-ce que tout arrête parce qu'il s'agit d'un règlement fédéral qui pourrait avoir des conséquences pour les municipalités? La FCM considère-t-elle que le gouvernement fédéral devrait éviter de légiférer dans ce dossier si cela a des répercussions sur les municipalités?

• (1635)

Mme Karen Leibovici: Je crois que dans le cas présent, le problème vient de l'utilisation des terres relevant des gouvernements provinciaux et territoriaux.

Pour en revenir brièvement à vos propos sur la distance de 300 mètres, nous n'avons pas d'objection à cet égard. Cette distance, quelle soit de 300 ou de 250 mètres, dépend des besoins des administrations concernées et devra faire l'objet de négociations.

Comme je n'ai pas examiné intégralement la loi, je ne peux véritablement vous dire si d'autres aspects de compétences fédérales touchent également les municipalités. En fait, il existe beaucoup de chevauchements de compétences relativement aux tours de téléphonie cellulaire. C'est un dossier qui ne nous concerne pas beaucoup et qui relève du fédéral.

Ici encore, en ce qui concerne le projet de loi C-33, je ne peux prétendre faire la distinction entre ce qui est de compétence fédérale et ce qui relève des administrations provinciales et municipales, hormis la question dont il est question ici, c'est-à-dire celle de l'utilisation des terres.

M. Chris Warkentin: Je vous remercie beaucoup. Mon temps est écoulé, je crois.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président. Tout d'abord, il me fait plaisir de me retrouver avec vous au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. J'en ai fait partie durant longtemps.

Madame Leibovici, j'ai été président de l'Union des municipalités du Québec. Je suis donc très au fait de la situation. Votre recommandation est d'une grande sagesse. Si le fédéral veut s'immiscer dans les affaires provinciales — les avis sont émis par les municipalités qui, elles, relèvent des provinces —, on s'engage dans une bataille constitutionnelle. Il est clair qu'il y aura de l'opposition à cela. Je comprends ce que les compagnies de chemin de fer souhaiteraient obtenir. Toutefois, la solution que vous proposez, soit celle de négocier avec chacune des entités en suivant un modèle que vous êtes en train d'élaborer à la Fédération canadienne des municipalités, est la plus sage.

Si j'étais à la tête des compagnies de chemin de fer, j'accepterais cela et je ne m'engagerais pas dans un débat constitutionnel à ce sujet. De toute façon, elles perdraient leur cause. Donc, je suis heureux que vous adoptiez cette position. Vos propos sont pleins de sagesse et j'espère que le comité en tiendra compte.

[Traduction]

Le président: Je fais un dernier tour pour voir si quelqu'un souhaite poser une brève question. Est-ce que quelqu'un veut intervenir?

Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes: Pour donner suite aux observations de M. Laframboise, je tiens à indiquer clairement que les compagnies de chemin de fer ne devraient pas avoir le droit de décider s'il convient d'entreprendre un projet de développement. Elles doivent collaborer avec les intéressés. Il faut toutefois les aviser et déterminer la zone visée. Je ne voulais pas dire que l'industrie ferroviaire pouvait usurper votre autorité pour décider du développement des terres municipales ou régionales.

Un autre point m'a fait sourciller quand j'ai initialement examiné la loi. Vous n'en avez pas parlé, et je voulais savoir si vous en avez touché un mot aux compagnies de chemin de fer. La loi exige qu'elles déposent un plan d'intervention en cas d'urgence. Or, je sais que les administrations régionales tendent à élaborer pour leur territoire un plan qui couvre les chemins de fer.

Évidemment, elles ne lèvent pas de taxes sur l'emprise du chemin de fer, du moins en Colombie-Britannique. Ce sont donc les communautés qui assurent le service, car l'industrie ferroviaire n'affectera pas d'employés le long de la voie principale pour intervenir en situation d'urgence. Elle s'en remet aux administrations locales ou régionales pour préparer un plan.

Ce qui me préoccupe, c'est que si ce sont les administrations locales qui élaborent le plan, elles devraient être payées par les compagnies ferroviaires, surtout si ces dernières l'intègrent à celui qu'elles doivent élaborer pour conserver leur permis d'exploitation. En avez-vous discuté avec l'association du chemin de fer?

M. Merrill Henderson: Vous soulevez là un bon point. Je n'en ai pas entendu parler, même si notre communauté dispose d'un solide plan d'intervention d'urgence. Il y a quelques années, des employés des chemins de fer faisaient partie de l'initiative, mais je crois que ce n'est plus le cas maintenant.

C'est toutefois un bon point. Nous pourrions soulever la question pour en discuter. Mais depuis que je fais partie du comité directeur sur la proximité, je n'en ai pas entendu parler.

• (1640)

M. Colin Mayes: J'ai abordé la question avec le ministère quand ses représentants ont témoigné devant nous. Je leur ai donné l'exemple d'une locomotive qui a déraillé juste à l'extérieur de notre communauté, déversant du carburant qui s'est écoulé vers le lac Shuswap. Nos premiers intervenants se sont empressés de creuser une digue autour du déversement et de sécuriser la zone. Les cheminots ont fini par arriver, mais comme ils venaient de loin, il leur a fallu beaucoup de temps pour parvenir sur les lieux.

Les compagnies ferroviaires s'en remettent aux administrations locales pour assurer ce service; je crois donc que c'est important. Le ministère admet qu'il faut qu'elles collaborent avec les administrations locales et les provinces concernant le plan d'intervention d'urgence, comme l'exige d'ailleurs leur permis d'exploitation. Si elles n'ont pas de plan, elles ne pourront obtenir de permis. Elles sont donc parfaitement au courant. Voilà ce que je voulais dire.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Fast, voulez-vous faire une dernière remarque?

M. Ed Fast: Merci, monsieur le président.

M. Laframboise a fait remarquer qu'il pourrait être difficile, sur le plan juridique, de déterminer si les municipalités ont un droit de regard concernant la distance où l'on propose d'imposer la publication d'un avis, une question qui pourrait également relever de l'industrie ferroviaire ou du gouvernement fédéral.

Avez-vous cherché à avoir l'avis de juristes sur cette question qui sera, de toute évidence, d'une importance capitale? Si le gouvernement fédéral ou les compagnies ferroviaires ne peuvent en aucun cas vous imposer cette obligation, il me semble qu'on est au point mort.

M. Merrill Henderson: Quand il est question de changement de zonage dans notre communauté, il faut aviser tous ceux qui sont concernés sur une distance de 100 mètres, et non pas 300 mètres. Cette mesure, en vigueur depuis 2005, est encore plus exigeante que les dispositions de la loi sur la planification territoriale. Après que des citoyens nous eurent indiqué qu'ils ignoraient que le zonage avait été modifié à certains endroits, nous nous sommes assurés que tous ceux qui sont touchés par ces changements sur une distance de 100 mètres soient avisés.

M. Ed Fast: Merci.

M. Merrill Henderson: Je ne crois pas que nous ayons consulté un juriste à ce sujet. Mais c'est une bonne idée, et nous pourrions examiner la question.

Le président: Madame Dhalla.

Mme Ruby Dhalla (Brampton—Springdale, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis ravie d'assister à cette séance du comité des transports. Comme j'ai grandi dans une famille de garçons, je m'y sens comme chez moi, car il y a beaucoup d'hommes dans ce comité.

Je sais que M. Fast a parlé des aspects juridiques des questions de compétences, et je me demande si la FCM a discuté avec les municipalités du fardeau financier que cet amendement pourrait leur imposer.

Mme Karen Leibovici: Non, nous n'avons pas abordé la question avec elles. Nous venons de constater le problème. Si le comité donne son feu vert, nous devons de toute évidence entreprendre certaines démarches afin de signaler le problème et de proposer un amendement, comme l'a suggéré l'Association des chemins de fer du Canada.

Mme Ruby Dhalla: Merci.

Le président: Monsieur Warkentin.

M. Chris Warkentin: Je saisis encore mal la différence entre ce qui est proposé ici et ce qui s'applique en Ontario. Je ne suis pas très au fait de ce qui est exigé et de ce qui a été convenu dans cette province. Doit-on simplement émettre un avis ou la définition de consultation est-elle plus large? Envoie-t-on une simple lettre? Comment procède-t-on?

•(1645)

Mme Karen Leibovici: D'après ce que je sais, on publie un avis, puis on entreprend les processus de planification prévus par la suite en Ontario. Ce processus diffère probablement d'une province, d'un territoire ou d'une municipalité à l'autre. Les diverses municipalités touchées par un avis quelconque ont toutes des processus différents pour tenir des audiences publiques sur l'utilisation des terres.

M. Chris Warkentin: Je suis originaire de l'Alberta, et dans les villes que je connais, si l'on envisage un projet de développement sur un terrain où se trouve une autre entreprise, il existe un mécanisme pour consulter les propriétaires de terrain et d'entreprise adjacents afin de recueillir leurs commentaires. Est-ce une pratique qui s'applique actuellement à l'échelle du pays? Est-on habituellement tenu de consulter la population locale quand on envisage un projet de construction ou une modification de l'utilisation? Quelles sont les exigences à cet égard?

Si c'est le cas, les compagnies ferroviaires font-elles simplement preuve de paresse en voulant recevoir un avis distinct? Les lois et règlements en vigueur ne leur permettent-ils pas de participer aux consultations sur les futurs projets de développement en général?

Mme Karen Leibovici: On pourrait croire que c'est le cas. Étant moi-même de l'Alberta — d'Edmonton, en fait —, je connais bien le processus d'audience publique et de publication d'avis. Mais selon les capacités dont elles disposent, les petites municipalités ne mettent peut-être pas en oeuvre un processus de consultation aussi étendu que les grandes villes.

Mais dans tous les cas, elles publient un avis et permettent à la population d'assister aux audiences. Les entreprises et les entités comme les compagnies de chemin de fer peuvent également y participer et faire un exposé.

Mais ici encore, je doute que ce processus puisse s'appliquer uniformément partout au pays, compte tenu des disparités entre les provinces et les territoires.

M. Merrill Henderson: J'ajouterais qu'au Nouveau-Brunswick, la loi exige que tous publient un avis sur les changements de zonage dans les journaux locaux.

Comme je l'ai indiqué précédemment, nous allons encore plus loin dans notre municipalité en envoyant un avis écrit à tous les particuliers ou propriétaires de résidence ou d'entreprise sur une distance de 100 mètres de la zone visée.

M. Chris Warkentin: Monsieur Henderson, dans votre municipalité, considère-t-on la voie ferrée comme une entreprise ou un propriétaire adjacent, qui serait avisé de toute façon si l'on propose de construire quelque chose à proximité?

M. Merrill Henderson: Mais certainement.

M. Chris Warkentin: La compagnie serait donc avisée si un projet de construction est envisagé à proximité du corridor. Si on procédait ainsi partout, je ne crois pas que la situation différerait beaucoup entre les municipalités du pays.

Vous jugez toutefois qu'il est préférable que la directive vienne des provinces plutôt que du gouvernement fédéral.

M. Merrill Henderson: Oui, car la planification des terres est de compétences provinciales. Comme je l'ai souligné plus tôt, dans notre province, on doit publier un avis sur les changements de zonage dans les journaux locaux. Notre municipalité est encore plus proactive et avise par écrit toutes les personnes concernées.

M. Chris Warkentin: Il semble que ce soit davantage une question de principe pour la FCM. L'utilisation des terres relève des

provinces et non du gouvernement fédéral. Les négociations devraient donc se dérouler dans ce contexte.

Le problème ne vient pas tant des différences entre les diverses communautés que du principe régissant l'application de ce que vous considérez comme la répartition constitutionnelle des pouvoirs fédéraux et provinciaux.

•(1650)

M. Merrill Henderson: Exactement.

M. Chris Warkentin: Vous objecteriez-vous à ce que le gouvernement fédéral lance une initiative pour consulter l'ensemble des provinces? Ces dernières pourraient ainsi décider de la manière dont elles appliqueraient un processus commun lorsqu'elles traitent avec les compagnies de chemin de fer.

Cela vous conviendrait-il mieux?

Mme Karen Leibovici: Certainement, si les municipalités participent également à la consultation.

M. Chris Warkentin: Bien. Parfait.

Merci.

Le président: Comme il n'y a plus de question, je remercie nos invités d'avoir comparu. Vous êtes dans une région magnifique du pays, alors j'espère que vous passerez un beau week-end.

Ne passez pas trop de temps avec M. McCallum cet après-midi.

Merci beaucoup.

Mme Karen Leibovici: Je vous remercie beaucoup.

Le président: Honorable membres du comité, nous suspendons brièvement la séance.

•

_____ (Pause) _____

•

Le président: La séance reprend. Nous passons maintenant à l'examen de questions relatives aux travaux du comité.

J'ai parlé avec M. McCallum, qui a accepté de reporter les deux dernières motions à la séance de mardi. Il tient toutefois à présenter celle qu'il a déposée le 24 février 2011.

Monsieur McCallum.

•(1655)

L'hon. John McCallum: Merci.

Les motions sont reportées à mardi matin, n'est-ce pas?

Le président: Oui. Nous vous réservons la dernière heure de la séance de mardi matin.

L'hon. John McCallum: D'accord. Merci.

Je voudrais présenter la motion suivante sur les chauffeurs de limousine, mais je demanderais à ma collègue Ruby Dhalla de proposer une modification, puisque l'heure indiquée dans la motion ne convient plus, et de dire quelques mots sur la question.

Le président: Avant de passer à la modification, il faut lire la motion pour qu'elle soit consignée au compte rendu. Vous pouvez également proposer vous-même la modification, puisque c'est la première fois que vous présentez la motion. Faites comme bon vous semble.

L'hon. John McCallum: D'accord.

Le président: Je demanderais aux membres du comité de porter attention, car je crois que la version prononcée diffèrera du texte écrit.

L'hon. John McCallum: Je propose ce qui suit:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités tienne une réunion le jeudi 24 mars 2011, de 11 heures à 13 heures, pour examiner la situation actuelle des chauffeurs de limousine à l'Aéroport international Pearson, qu'il invite des représentants des chauffeurs, des compagnies exploitant des limousines et du GTAA à témoigner devant lui; qu'il fasse rapport de ses constatations à la Chambre; que la présidence du Comité ne soit pas autorisée à recevoir de motion, dilatoire ou autre, pendant cette réunion.

Le président: Est-ce que tout le monde a compris la teneur de la motion, y compris les changements?

Je demanderai peut-être à Chad de la lire de nouveau. Il a les changements lui aussi.

Essentiellement, on a ajouté le passage sur les motions dilatoires et modifié la date.

Allez-y.

M. Chad Mariage (greffier à la procédure): Si j'ai bien compris, monsieur le président, la motion est la suivante:

Que le Comité sénatorial permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités tienne une réunion le jeudi 24 mars 2011, de 11 heures à 13 heures, pour examiner la situation actuelle des chauffeurs de limousine à l'Aéroport international Pearson, qu'il invite des représentants des chauffeurs, des compagnies exploitant des limousines et du GTAA à témoigner devant lui; qu'il fasse rapport de ses constatations à la Chambre; que la présidence du Comité ne soit pas autorisée à recevoir de motion, dilatoire ou autre, pendant cette réunion.

L'hon. John McCallum: Je voulais remplacer « et qu'il n'y ait pas de mise aux voix durant cette réunion » par l'autre passage.

M. Chad Mariage: D'accord. C'est parfait.

Le président: Est-ce que tout le monde a compris?

Je vais donc...

Désiriez-vous donner une explication?

L'hon. John McCallum: Ruby Dhalla pourrait le faire à ma place.

Le président: Mais certainement.

Mme Ruby Dhalla: Je tiens à remercier mes collègues de leur chaleureux accueil. C'est la première fois, au cours de ma carrière de parlementaire, que j'assiste à une séance du Comité des transports, et j'en suis ravie.

Je suis ici aujourd'hui au nom de certains de mes électeurs et des chauffeurs de limousine de l'Aéroport international Pearson, qui résident dans ma circonscription de Brampton—Springdale, mais également dans de nombreuses autres circonscriptions de la grande région de Toronto. Le McIntosh Group of Companies, qui emploie ces chauffeurs, a déclaré un lock-out. Deux filiales du groupes sont impliquées: Air Cab Limousine et Aéroport Limousine.

Depuis le 1^{er} décembre 2010, ces chauffeurs se trouvent dans une situation des plus malheureuses, car leur employeur a décrété un lock-out après qu'ils l'eurent accusé de pratiques commerciales déloyales. Les chauffeurs protestent contre l'obligation d'acheter leur véhicule de l'employeur et de en lui transférer la propriété sans document à l'appui, et d'adhérer aux assurances proposées par ce

dernier. Ils dénoncent également le fait qu'ils doivent déboursier des sommes exagérées pour leurs permis et les services de répartition. Si l'on examine toutes ces affirmations, on constate que ces chauffeurs, qui travaillent d'arrache-pied pour nourrir leur famille, sont de toute évidence exploités.

Ils ont manifesté par des températures glaciales. J'ai eu l'occasion de les rencontrer et je communique constamment avec eux au téléphone. C'est une affaire vraiment navrante. Les efforts déployés pour résoudre la situation de ces 200 chauffeurs n'ont malheureusement pas donné grand-chose. Compte tenu des circonstances entourant ce lock-out et des conditions imposées par l'employeur, titulaire de permis de la GTAA, je suis persuadée, comme bon nombre d'entre vous, qu'il est de notre devoir de parlementaires et, surtout, de membres du Comité des transports d'examiner cette affaire pour faire la lumière sur ce qui se passe afin, espérons-le, d'en arriver à un dénouement heureux.

Il faut penser aux chauffeurs et à leur famille, dont la subsistance est en jeu. Comme je l'ai souligné, ce lock-out dure depuis le 1^{er} décembre; le conflit traîne donc en longueur, perdurant même pendant la période très achalandée des fêtes. Je crois en outre que la situation est extrêmement irritante pour les voyageurs de l'aéroport Pearson, qui doivent attendre pendant des heures avant de trouver un moyen de transport pour se rendre à destination. J'espère que tous les membres du comité conviendront d'examiner cette affaire au cours de la séance que mon collègue, John McCallum, propose de tenir sur la question le mercredi 23 mars 2011, de 11 à 13 heures. Nous aurons l'occasion d'y entendre les représentants des chauffeurs, de l'exploitant et de la GTAA. Je vous demande donc d'appuyer la motion.

Merci.

● (1700)

Le président: Merci.

Je voudrais consulter quelqu'un quelques instants. Je reviendrai immédiatement.

Pour que vous sachiez ce qu'il en est, je voudrais obtenir une réponse.

Pourrais-je savoir si le différend est entre la compagnie et les chauffeurs de taxi, ou entre la compagnie, les chauffeurs et l'aéroport?

Mme Ruby Dhalla: C'est entre l'entreprise et les chauffeurs. La GTAA, une entité bien sûr indépendante, délivre les permis à l'entreprise. Comme la GTAA est censée n'avoir aucun lien de dépendance, les règles qui la régissent lui confèrent un pouvoir d'enquête si le titulaire d'un permis ne respecte pas les conditions qui s'y rattachent. C'est la raison pour laquelle nous présentons cette motion de manière à permettre aux trois parties en cause de s'exprimer dans un objectif général d'équité et de transparence.

Si cela pose quelque problème que ce soit, nous pouvons...

Le président: Ma seule réserve, et je crois que mon interprétation était correcte, c'est qu'il s'agit davantage d'une question de relations de travail que d'un problème de transport.

Cela étant dit, je ne sais pas trop comment... Selon nos règles de fonctionnement, nous sommes autorisés à faire étude sur d'autres questions liées au mandat, à l'administration, à l'organisation ou au fonctionnement du ministère que le comité juge bon d'examiner.

Je vais écouter encore quelques observations avant de trancher. Commençons avec M. Byrne.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Monsieur le président, le problème du transport terrestre à l'aéroport international Pearson existe depuis un bon moment déjà. Je pense qu'il s'agit d'une question de compétence fédérale sur laquelle notre comité serait justifié de se pencher, car elle met en cause les pouvoirs autonomes accordés aux administrations aéroportuaires pour contribuer au bon fonctionnement et à la saine gestion de notre système national de transport et de notre réseau national d'aéroports.

Il y a un problème grave à l'aéroport international Pearson et il ne date pas seulement de décembre 2010. Comme j'en ai moi-même fait l'expérience, je peux vous dire que voilà maintenant plus de quatre ans que l'aéroport Pearson connaît des ratés avec son service de taxi et tout son système de transport terrestre des passagers.

En plus de permettre au comité d'en apprendre plus long sur cette situation problématique, l'étude proposée pourrait amener le comité, s'il le juge pertinent, à déterminer les répercussions possibles sur la nature des ententes intervenues entre le gouvernement du Canada, Transport Canada et les administrations aéroportuaires qui sont chargées d'assurer un fonctionnement adéquat et efficace de nos systèmes de transport.

• (1705)

Le président: J'ai sur ma liste M. Warkentin, puis M. Laframboise, M. Fast et M. Watson.

M. Chris Warkentin: J'essaie simplement de mieux comprendre. Sauf erreur, je ne crois pas que les chauffeurs de taxi, même ceux qui travaillent dans les aéroports, soient sous réglementation fédérale et je ne pense pas non plus qu'ils relèvent de l'aéroport lui-même.

J'ai un peu de difficulté à voir en quoi cette question peut intéresser notre comité. S'ils travaillent effectivement sous réglementation fédérale, c'est un comité s'intéressant aux questions de relations de travail qui devrait faire cette étude.

Il y a lieu de s'interroger. Je sais que la situation est préoccupante. Je sais qu'elle inquiète mes collègues conservateurs de la région en question qui espèrent bien que l'on puisse régler ce différend.

Une rencontre d'arbitrage est prévue. Je ne pense pas qu'un comité voudrait se pencher sur une question qui fait l'objet ou pourrait sous peu faire l'objet d'un arbitrage. Je crois que le processus est en cours.

Le président: Je vais demander à Mme Dhalla de vous répondre.

Mme Ruby Dhalla: L'arbitrage est prévu pour le 9 mars et je ne crois pas que quiconque en cette Chambre souhaite faire interférence

au processus. C'est pourquoi la motion parle du 23 mars. Les parties se sont rencontrées à maintes reprises. Malheureusement, aucune entente n'est intervenue.

Relativement à ce que disaient le président et mon collègue, j'aimerais préciser qu'il ne s'agit pas seulement d'un conflit de travail. J'ai été élue il y a six ans et ce différend ainsi que le climat de tension qui l'accompagne perdurent depuis quatre ou cinq ans. Je crois que notre comité a la responsabilité de faire enquête pour déterminer exactement ce qui se produit lorsque la GTAA délivre des permis à ces employeurs, et pour tirer au clair toutes ces allégations qui ont été faites.

Ce n'est pas vraiment une question de relations de travail. Je crois que c'est plus vaste encore. Cela concerne le ministère, la gestion de la GTAA, qui doit répondre de son administration devant le gouvernement du Canada et le ministère des Transports. C'est pourquoi j'estime qu'il est important pour nous de déterminer exactement de quoi il en retourne relativement à ces services.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, le point de vue de Mme Dhalla est intéressant. Comme vous le savez, en 2009-2010, et même bien avant, j'ai siégé à ce même comité. À Montréal, toute la députation du Bloc québécois a dû intervenir auprès d'Aéroports de Montréal, qui délivre les permis d'une façon différente de celle en vigueur à Toronto. Dans les deux cas, ce sont des administrations aéroportuaires.

Il y avait eu tout un branle-bas au sujet de la délivrance des permis. Il y a eu des arrestations à la suite d'une affaire de pots-de-vin. De plus, il y a eu différents trafics d'influence. Aéroports de Montréal a réglé le problème avant que le dossier ne se retrouve devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. On avait aussi dit à Aéroports de Montréal qu'on se pencherait sur la situation si les personnes concernées ne la réglaient pas.

À mon avis, ça vaut la peine de s'intéresser à la situation à Toronto. Monsieur le président, vous vous interrogez au sujet de votre responsabilité. Ce sont les administrations aéroportuaires qui délivrent les permis et, à mon avis, ces administrations sont sous la responsabilité du comité.

Évidemment, je comprends ce que vous voulez dire au sujet des relations de travail. Je vous suggère, au moins, de faire comparaître les gens de l'administration aéroportuaire de Toronto. Si on veut comprendre le dossier des chauffeurs de taxi, il faudrait peut-être poser des questions aux propriétaires et aux chauffeurs eux-mêmes.

Cependant, faisons comparaître les gens de l'administration aéroportuaire de Toronto pour savoir comment elle procède et comment ces problèmes sont survenus. La délivrance des permis est la responsabilité des administrations aéroportuaires.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Merci, monsieur le président.

Permettez-moi d'abord de vous dire que je ne veux aucunement minimiser l'importance des conflits de travail et la nécessité de régler rapidement ces différends. J'ai moi-même été membre de deux syndicats. J'ai pris part à des grèves. Je me suis également retrouvé du côté de la gestion dans d'autres conflits de travail.

J'ai donc assez d'expérience pour savoir que ces conflits doivent être réglés rapidement. Quant à savoir si c'est le rôle de notre gouvernement, et plus précisément de notre comité, d'intervenir dans ce différend-ci, ne serait-ce qu'en menant une étude et une enquête, c'est une tout autre paire de manches.

En fait, monsieur le président, je vais invoquer le Règlement en vous demandant de déclarer cette motion irrecevable.

Ma démarche est motivée par des raisons qui n'ont rien à voir avec mes sentiments en faveur d'un côté ou de l'autre dans ce conflit, car je suis très peu au courant de la situation.

Mais je peux vous dire que la motion dont nous sommes saisis ne permet pas de savoir avec précision quel est l'objet visé. Un avis de motion est censé renseigner les membres du comité à propos du sujet dont ils devront débattre. Nous savons seulement qu'il est proposé d'« examiner la situation actuelle des chauffeurs de limousine à l'aéroport ». S'agit-il d'une mésentente salariale? Y a-t-il dispute relativement à l'accès aux emplacements à l'aéroport? Est-ce que le différend concerne les horaires, la rentabilité, l'octroi de permis? Nous n'en savons rien. On indique seulement « la situation actuelle ». Comme je fais mes débuts au sein de ce comité, je n'ai bien sûr aucune idée du contexte. C'est donc sans préparation suffisante que je me présente ici pour débattre de la question.

Si nous considérons que cette motion concerne un conflit de travail entre des chauffeurs de taxi, leur entreprise et la GTAA, l'un des éléments clés consisterait à déterminer si toute cette question est de notre compétence. Il faudrait chercher à établir si le conflit de travail en l'occurrence relève du fédéral. Nous l'ignorons; l'avis que nous avons reçu ne nous offre pas la possibilité d'établir ces faits. Nous ne savions même pas qu'il s'agissait d'un conflit collectif.

Par exemple, je viens tout juste de demander à mon personnel si l'on pouvait me confirmer que la GTAA délivre effectivement des permis. Je ne le sais toujours pas. Est-ce que ces chauffeurs de taxi sont réglementés en vertu d'une loi provinciale? Je ne le sais pas non plus. Je ne connais même pas le nom de l'entreprise avec laquelle ils sont en conflit.

Tout le processus des avis de motion vise à transmettre à l'avance aux membres du comité les renseignements nécessaires pour pouvoir effectuer des recherches en vue de débattre du sujet proposé en s'appuyant sur une base de connaissances suffisante.

C'est la première raison qui m'incite à juger cette motion irrecevable: elle est tout simplement trop vague et ne fournit pas aux membres du comité l'information dont ils ont besoin.

Ma seconde réserve a bien sûr déjà été soulevée: il s'agit d'abord et avant tout d'un conflit de travail. Si je ne m'abuse, il y a un autre comité du Parlement qui conviendrait mieux pour l'étude de questions semblables. L'examen des problèmes de relations de travail n'est assurément pas prévu dans le mandat de notre comité. Ce genre d'étude ou d'examen, même s'il peut porter sur des questions syndicales relevant du Code canadien du travail, excède la portée du mandat de notre comité.

Enfin, le point peut-être le plus important, qui a d'ailleurs été soulevé par Mme Dhalla elle-même... et j'ai beaucoup de respect pour son intervention au nom des chauffeurs de taxi dans ce dossier. En vertu du principe du *sub judice*, toute question dont sont

présentement saisis les tribunaux, ou qui fait l'objet de poursuites d'une manière ou d'une autre, ne devrait pas normalement être examinée par le comité tant que le différend n'a pas été réglé de manière définitive.

• (1710)

Cette étude a été reportée au 24 mars. Il est fort probable que la décision rendue en arbitrage fasse l'objet d'un appel. Comme les procédures d'arbitrage pourraient souffrir de certains retards, il n'est sans doute pas sage pour nous d'établir une date précise.

Sans égard à ces considérations temporelles, le seul fait que cette question fasse actuellement l'objet d'un différend devant une instance quasi-judiciaire devrait empêcher notre comité de s'y intéresser tant qu'un règlement n'est pas intervenu.

Monsieur le président, je vous demande de déclarer cette motion irrecevable, pas nécessairement parce que je suis opposé à ce que nous nous penchions sur la question qui apparaît litigieuse, mais parce que nous dérogerions ainsi au principe que j'ai mentionné, sans compter que le fait que l'avis de motion ne nous fournit pas les renseignements suffisants pour bien en débattre.

Merci.

• (1715)

Le président: Merci, monsieur Fast.

J'ai encore sur ma liste trois intervenants que j'aimerais bien entendre avant de rendre ma décision.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Voulez-vous qu'on discute du rappel au Règlement ou de la motion elle-même?

Le président: Nous pouvons débattre de l'un ou de l'autre.

M. Jeff Watson: D'accord. J'ai quelques observations à formuler. D'abord et avant tout, le seul fait qu'une rencontre d'arbitrage soit prévue indique qu'il s'agit bel et bien d'un conflit de travail. Je crains seulement que l'étude proposée visant une enquête sur l'octroi de permis, une question connexe qui concernerait surtout le comportement de l'entreprise et pas nécessairement celui des chauffeurs, puisse avoir un impact sur l'issue du conflit collectif. C'est justement dans le contexte de considérations semblables que notre comité devrait se demander s'il souhaite vraiment s'impliquer dans un conflit de travail interne.

Il ne s'agit pas ici d'une question liée à la délivrance de permis. Ce n'est pas non plus un dossier qui concerne les transports. C'est un conflit de travail au sein d'une entreprise.

S'il y a des questions d'un autre ordre que nous souhaitons examiner, je crois que la mise en garde de M. Fast est tout à fait appropriée. Attendons que le conflit de travail soit réglé de manière définitive pour voir s'il y a encore des questions à considérer. Il est possible que les tribunaux soient saisis de cette affaire à un moment ou à un autre. Je crois que nous serions bien avisés de ne pas nous en mêler pour l'instant. La motion présentée est peut-être prématurée.

Je m'interroge au sujet du but visé par cette démarche. Est-ce que les membres de l'opposition voudraient que l'on change les dispositions régissant la délivrance des permis? Si tel est le cas, qu'ils nous le disent tout de suite. J'aimerais bien les entendre.

Nous risquons également de faire ressortir le point de vue de l'une des parties à ce conflit collectif au détriment de l'autre. J'ose espérer que l'opposition ne souhaite pas que notre comité prenne position dans ce conflit, ou donne l'impression qu'il le fasse, ou que l'on offre à quiconque une tribune pour appuyer l'une des parties en cause.

Si cette motion est adoptée et si nous allons de l'avant avec cette étude, je crois que nous allons nous retrouver sur un terrain très glissant. Je tiens à mettre en garde mes collègues à cet égard.

J'ai grand hâte de connaître votre point de vue quant à la recevabilité de cette motion. Pour ma part, je ne crois pas qu'elle soit recevable.

C'est tout ce que j'avais à dire pour l'instant.

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Merci, monsieur le président.

La plupart des arguments que nous venons d'entendre portent sur les raisons de voter pour ou contre la motion, plutôt que sur sa recevabilité.

Je vais reprendre un peu ce qu'a dit M. Laframboise. Nous parlons ici de la gouvernance des administrations aéroportuaires et notre comité est tout à fait justifié de mener une enquête à ce sujet. Chacun peut décider s'il est d'accord ou non avec le principe d'une telle étude, mais je dirais que la motion elle-même est tout à fait recevable.

• (1720)

Le président: Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne: Merci, monsieur le président.

Pour ce qui est du rappel au Règlement, il n'y a aucun doute dans mon esprit que nous avons affaire ici à une question de compétence fédérale qui touche la gouvernance du système national de transport. C'est le gouvernement fédéral qui donne à l'Administration aéroportuaire de Toronto les moyens de mettre en oeuvre, au bénéfice de tous les Canadiens, un service aéroportuaire efficient et efficace. À toutes fins utiles, il s'agit du plus grand aéroport au Canada pour ce qui est du nombre d'appareils et de passagers ainsi que pour la quantité de marchandises transportées.

Il y a un conflit qui découle en partie de l'approche adoptée par l'administration aéroportuaire dans ses relations avec certains de ses fournisseurs. J'insiste sur la précision « en partie ». En ma qualité de membre de ce comité, j'aimerais avoir l'occasion d'analyser la situation pour déterminer s'il convient de mener une étude plus approfondie.

Nous avons devant nous une motion très vaste et vous allez déterminer si elle est recevable ou non. Elle est très précise quant au moment où notre comité devrait procéder à cette enquête. Tant sa portée que son application générale m'incitent à croire que cette étude serait tout à fait conforme aux autres qui sont entreprises par notre comité.

Dans votre rôle de président, vous pourriez déterminer qu'il est inapproprié pour notre comité d'entendre des témoins dans cette affaire étant donné qu'un processus quasi judiciaire va bientôt suivre son cours. Je tiens à vous mettre en garde contre une telle décision.

Je vous soumets un exemple hypothétique. Disons que, pendant notre étude sur la sécurité ferroviaire, il éclate un conflit entre l'entreprise de chemin de fer et son personnel au sujet d'un grave

problème de sécurité et qu'il en résulte un arrêt de travail. Une décision semblable laisserait entendre qu'il nous est impossible de convoquer comme témoins les personnes impliquées alors même que nous menons une étude sur les modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire au Canada. Notre comité se retrouverait ainsi dans une situation plutôt délicate.

Dans ce contexte, je dirais simplement qu'il ne s'agit pas pour nous d'étudier un projet de loi ou une question très précise; nous voulons seulement nous pencher sur une situation comprise et connue de tous qui met en cause une administration aéroportuaire qui a obtenu certains droits et privilèges à la suite d'une décision du gouvernement du Canada.

En ma qualité de membre de ce Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, j'aimerais savoir si l'on donne suite à notre responsabilité fiduciaire en tant que gouvernement et que comité en déterminant si ces pouvoirs, ces droits, ces responsabilités et ces privilèges accordés à l'administration aéroportuaire sont acceptables ou non.

Le président: J'ai encore deux noms sur ma liste, après quoi je pourrai rendre ma décision.

Monsieur Warkentin.

M. Chris Warkentin: Merci, monsieur le président. Nous parlons sans doute maintenant de la motion elle-même. Pour ce qui est de déterminer si elle est recevable ou non, j'aimerais seulement poser une question.

M. Byrne a fait valoir qu'il était nécessaire d'enquêter sur l'administration aéroportuaire, mais d'après ce que nous a dit Mme Dhalla, c'est McIntosh qui serait propriétaire de l'entreprise actuellement en conflit. Je ne sais pas si McIntosh est une filiale de l'Administration aéroportuaire de Toronto ou si elle est assujettie à la réglementation provinciale, voire municipale, pour ce qui est de la délivrance des permis et du droit du travail. Je ne sais pas exactement quel est le lien avec le gouvernement fédéral. Il me semble très ténu, c'est le moins qu'on puisse dire.

Si nous avons une motion nous invitant à nous pencher sur l'application de la réglementation sur le transport par les administrations aéroportuaires de tout le pays, on s'inscrirait davantage dans le mandat de notre comité. Si c'était le cas, j'aurais moi-même quelques problèmes à soulever concernant les aéroports de ma région.

Il y a eu récemment un autre cas à Calgary concernant les taxis et les limousines à l'aéroport. J'ai examiné la question et j'ai eu bien de la difficulté à trouver des aspects pouvant concerner le gouvernement fédéral dans ces secteurs particuliers du domaine du transport. Une fois que les gens sortent de l'aéroport, ils ne sont plus sous réglementation fédérale.

À moins que quelque chose ne m'échappe, je ne vois pas du tout comment cette question pourrait être de compétence fédérale. À moins que McIntosh n'appartienne au gouvernement fédéral, ou encore à l'administration aéroportuaire. Ou peut-être est-ce parce que le gouvernement fédéral a fourni des fonds à McIntosh. Si tel est le cas, je crois qu'il serait préférable que nous suivions la trace de cet argent et le Comité des opérations gouvernementales et des budgets dont je fais partie serait peut-être l'instance appropriée pour ce faire.

Je ne sais pas si McIntosh appartient en tout ou en partie à l'administration aéroportuaire ou encore au gouvernement fédéral. Sinon, je ne vois aucunement en quoi les entreprises de taxi pourraient être visées par une étude de notre comité ou de n'importe quel comité fédéral.

• (1725)

Le président: Je vais demander à Mme Dhalla de vous répondre.

Mme Ruby Dhalla: McIntosh n'appartient ni à la GTAA ni au gouvernement fédéral. C'est la GTAA, et par le fait même le gouvernement du Canada et le ministère des Transports, qui sont responsables de la façon dont sont délivrés les permis à ces personnes ou à ces entreprises.

M. Chris Warkentin: Monsieur le président, je croyais que Mme Dhalla parlait du différend entre les chauffeurs et McIntosh. Il concerne l'achat et la vente de véhicules sans qu'aucun document soit rempli, les frais de répartition exigés des chauffeurs par McIntosh, et les sommes exorbitantes qu'ils doivent déboursier pour la remise en état des véhicules.

J'y vois un conflit entre les chauffeurs, des entrepreneurs indépendants, et l'entreprise, une entité commerciale privée. Le gouvernement fédéral ne détient aucune part, pas plus que l'administration aéroportuaire.

Je ne comprends toujours pas comment le gouvernement fédéral pourrait intervenir dans cette affaire. Le gouvernement fédéral devrait-il faire valoir que tous ces véhicules devraient désormais lui appartenir? Ou encore le gouvernement fédéral devrait-il s'interposer

pour indiquer que c'est lui qui va dorénavant fixer par règlement le montant que l'entreprise peut exiger de ses entrepreneurs indépendants pour la remise en état des véhicules? Ou bien le gouvernement devrait-il réglementer les frais de répartition?

Je ne sais pas qu'est-ce que tout cela va donner en fin de compte ou qu'est-ce que notre comité pourrait recommander. Si notre rôle doit se limiter au rétablissement de la paix, je ne pourrais vous citer un seul exemple de situation où le gouvernement fédéral serait ainsi intervenu pour voir les parties marquer effectivement une trêve en s'inclinant devant notre logique supérieure.

Je ne vois tout simplement pas quel rôle peut jouer le gouvernement fédéral.

Le président: La liste continue de s'allonger.

J'aimerais prendre le temps nécessaire pour obtenir un avis juridique approprié. Si cela vous convient, je rendrai ma décision au début de notre prochaine séance, soit mardi prochain. Vous êtes d'accord?

Y a-t-il d'autres commentaires?

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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