



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 037 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 25 octobre 2005

Président

L'honorable Roger Gallaway

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

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

Comité permanent des transports

Le mardi 25 octobre 2005

• (0905)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Nous pouvons commencer la réunion ce matin. Je crois qu'elle sera de courte durée.

Nous sommes ici pour examiner une motion dont avis a été donné la semaine dernière par M. Gouk. Vous devriez avoir une copie de cette motion entre les mains.

Ayant donné cet avis, monsieur Gouk, aimeriez vous commencer?

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Certainement. Monsieur le président, j'aimerais d'abord mentionner que j'ai su officieusement que le gouvernement avait demandé à Via Rail d'attendre au moins un an. Je dis bien officieusement car je l'ai entendu de diverses sources, mais cela n'a pas été annoncé officiellement. Je n'ai évidemment pas entendu cela du ministre ou de quiconque ayant parlé en son nom, et rien n'a paru à cet égard. C'est pourquoi j'aimerais que nous examinions encore cette motion.

L'idée derrière tout cela, c'est que c'est Via Rail qui a lancé le Montagnard des Rocheuses. Le gouvernement de l'époque considérait qu'il était préférable que le secteur privé et non le contribuable investisse dans cette entreprise touristique à risque, parce que ce secteur n'existait pas à ce moment-là. Via Rail assurait le transport de quelque 5 000 passagers à cette époque. C'est comme ça que tout a commencé. Qui sait ce qui aurait pu être fait? Rien n'a été fait toutefois. Finalement, l'entreprise privée a pris la relève et a investi des millions de dollars.

L'entreprise a connu des périodes assez difficiles. Je peux affirmer que le directeur a lui-même travaillé sans relâche à sa mise sur pied. Sa femme faisait partie du personnel de bord. Je sais qu'ils n'ont rien ménagé pour faire de cette entreprise un succès. Ils assurent maintenant le transport de plus de 80 000 passagers par année.

J'avoue avoir un sérieux problème avec le fait qu'une organisation comme Via Rail entre directement en concurrence avec eux, d'autant plus qu'elle est toujours lourdement subventionnée. Il n'y a pas moyen d'éliminer l'interfinancement. Si la concurrence émanait du secteur privée, je n'aimerais peut-être pas cela si j'étais à leur place, mais ce serait la loi du marché et ce serait équitable. Dans le cas présent, je ne crois pas que ce soit équitable.

Le ministre est probablement d'accord si j'en crois sa décision. J'aimerais tout de même poursuivre la discussion, étant donné que tout cela n'a rien d'officiel et qu'il serait approprié, je pense, que le comité passe un message : si le ministre est d'accord, il doit défendre sa position et nous aimerions que des mesures soient prises afin de ne pas avoir à revenir constamment là-dessus.

Le président: Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Oui. Je suis favorable à cette motion et je vais l'appuyer. Si Via Rail a de l'équipement en

trop, elle peut le mettre en service entre Ottawa et Sudbury, de sorte que nous n'aurons pas à passer par Toronto. La société doit offrir des services là où les besoins se font sentir et non là où il y a concurrence des marchés.

Le président: Quelqu'un d'autre aimerait prendre la parole?

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Sur le plan de la procédure, monsieur Gouk, votre motion ne devrait-elle pas indiquer qu'on « demande » à Via Rail et non qu'on lui « donne des instructions »?

M. Jim Gouk: Non. Le gouvernement ne demande pas à Via Rail, il l'avise de faire ceci ou cela. Le gouvernement est propriétaire de Via Rail.

Le président: Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Des représentants de Via Rail ne viendront-ils pas sous peu à notre comité?

Le président: Effectivement, nous les attendons le 3 novembre, dans une semaine à compter de ce jeudi.

M. Francis Scarpaleggia: En toute honnêteté, monsieur Gouk, je ne suis pas du tout au courant de la question. Serait-il possible de confronter Via Rail sur ce terrain et de passer au vote par la suite?

M. Jim Gouk: En fait, j'ai rencontré M. Paul Côté à Montréal hier matin. Il reconnaît qu'ils ont été avisés de reculer. L'approbation qui leur avait provisoirement été accordée a été retirée.

Je crois que nous devons mettre de l'ordre là-dedans par une mesure administrative. Nous nous entretiendrons avec M. Côté sur différentes questions lorsqu'il se présentera devant ce comité. Nous lui parlerons des préoccupations des usagers du transport ferroviaire dans tout le pays et de l'élaboration d'un plan à long terme pour en finir avec cette question, et nous discuterons également de sécurité dans les gares ferroviaires. Depuis que la sécurité a été considérablement renforcée dans les aéroports, à la suite des événements du 11 septembre, les problèmes dans le transport ferroviaire des passagers ont été plus nombreux que dans les aéroports. Le secteur du transport ferroviaire sera forcé de revoir sa position notamment sur les questions d'environnement et de supplément carburant. Il y a une gamme complète de sujets que nous aborderons avec M. Côté.

Je pense que c'est simplement de la régie interne. Nous devons régler la question une fois pour toutes.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Je ne pense pas qu'il soit approprié d'examiner cette motion aujourd'hui. Si nous voulons en discuter, il nous faut inclure Transport 2000 dans le débat. La question du transport ferroviaire public a des implications considérables. En réalité, ce n'est pas le Montagnard des Rocheuses qui a lancé cette ligne de chemin de fer; ce sont les contribuables canadiens. Actuellement, les Canadiens ne bénéficient pas de réduction de prix pour le transport ferroviaire dans le sud des Rocheuses.

Cette motion m'inquiète réellement. J'aimerais entendre la réaction de Via Rail à cet égard. J'aimerais entendre la réaction de Transport 2000. Je pense comme M. Scarpaleggia qu'il serait inapproprié d'étudier cette motion à ce stade-ci.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Oui. Simplement pour mettre les choses en perspective, je dirais premièrement que ce ne sont pas les contribuables canadiens, mais bien des compagnies privées qui ont construit la ligne de chemin de fer. Nous pouvons retracer son histoire et entendre les arguments pour ou contre. Via Rail exploite cette ligne, tout comme le Montagnard des Rocheuses. Ces sociétés ont toutes deux un bail d'une compagnie de chemins de fer privée.

Deuxièmement, le député du NPD qui vient de la Colombie-Britannique devrait savoir qu'à l'exception du West Coast Express, le transport ferroviaire en Colombie-Britannique n'existe pas. Il y a du tourisme ferroviaire, rien de plus.

Sur les trois moyens de voyager d'Edmonton à Vancouver — par autobus, par avion ou par Via Rail, le plus dispendieux, c'est Via Rail, malgré les subventions qui lui sont versées. C'est le moins rapide, un voyage de 17 heures. Et c'est le moins écologique. C'est du tourisme ferroviaire purement et simplement.

Comme je l'ai déjà dit dans le passé, le contribuable canadien ne devrait pas subventionner le tourisme, qu'il soit canadien ou étranger. Les touristes doivent payer de leur propre poche.

• (0910)

Le président: D'accord. Quelqu'un d'autre veut-il intervenir?

Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: Jim, lorsque vous vous êtes entretenus de cette question avec M. Côté, qu'a-t-il dit? Quelle a été sa réponse?

M. Jim Gouk: Il a dit quelque chose comme: « Soit. C'est ce qu'on nous a dit de faire. Nous sommes prêts à travailler en ce sens. »

Ils ont dit qu'ils pourraient être intéressés à ce que j'organise une rencontre entre eux et Peter Armstrong, afin qu'ils trouvent un terrain d'entente et règlent les problèmes ensemble. Je pense que c'est une démarche très positive. Nous avons peut-être provoqué quelques maux de tête en cours de route, mais je pense que nous pouvons espérer une véritable coopération dans le transport ferroviaire des passagers au pays. J'aimerais que cela continue.

Comme je l'ai dit, je pense simplement que cela réglerait la question. Même si c'est déjà fait sur le plan technique, on ne nous a pas entendus officiellement. Réglons donc la question sur le plan administratif et exprimons le point de vue du comité pour aller de l'avant par la suite. Je pense que c'est le bon moment de le faire.

Le président: Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin: Monsieur le président, c'est une recommandation que nous faisons en ce moment. C'est ce à quoi servent les comités. Je crois que nous devons en discuter et passer au vote, afin que Via Rail sache quelle est la position du comité lorsqu'elle viendra ici.

J'aimerais que vous mettiez la question aux voix.

Le président: Bien, je suis disposé à le faire.

Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Monsieur le président, cela m'embête un peu que Via Rail vienne ici. Je sais que certaines personnes craignent... ils parlent de subventions. Voyons ce qui en est. Au fil des ans, il est certain que nous avons réduit les subventions à Via Rail. Notre position sur le transport et sur la nécessité du transport ferroviaire des passagers au pays est un sujet qui est débattu depuis probablement plus d'une centaine d'années. Peut-être qu'un jour nous changerons notre position du tout au tout.

En toute justice pour Via Rail, je pense que nous ne devons pas nous lancer dans la microgestion de ses activités. D'ailleurs, ce n'est peut-être même pas un volet important de ses futurs plans d'exploitation.

Bon nombre d'entre nous, y compris vous, je crois, monsieur le président, ont voyagé à bord du Montagnard des Rocheuses. Nous savons qu'il est un atout formidable sur le plan touristique pour le Canada et les gens de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. Je propose, avant la mise aux voix, que nous posions quelques questions à la société Via Rail, lorsqu'elle se présentera ici, et nous pourrions alors aborder la question en tenant compte de sa position.

Je ne crois pas que le gouvernement veuille se lancer dans la microgestion de Via Rail. Elle est censée exercer ses activités en tant que société de service public, avec notre aide, mais je pense que le gouvernement n'est pas bien placé pour décider de ses orientations et du moment le plus approprié pour agir.

Le président: Merci monsieur Hubbard.

J'aimerais simplement préciser que je n'ai jamais pris le Montagnard des Rocheuses.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour. J'ai raté la présentation de M. Gouk; je vous prie d'excuser mon retard.

Après avoir étudié la motion, le Bloc québécois a décidé de ne pas l'appuyer pour diverses raisons. D'abord, VIA Rail n'offre pas le même genre de services que les transporteurs privés, car il offre un voyage panoramique. Ensuite, le service n'est fourni qu'avec difficulté: VIA Rail n'offre que trois voyages par semaine, et bien des gens doivent y renoncer faute de place. De plus, contrairement à ce qui est allégué, le service qu'offre VIA Rail n'est pas subventionné; la compétition reste donc équitable. Enfin, la voie ferrée n'a pas été construite par la compagnie privée existante, et c'est d'un bien public qu'il est question.

Il nous sera donc difficile d'appuyer cette motion.

[Traduction]

Le président: Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Il y a des points que M. Carrier a soulevés si rapidement que je vais commencer dans l'ordre inverse.

Premièrement, les chemins de fer ne sont pas des services d'utilité publique. Le Montagnard des Rocheuses et Via Rail paient toutes deux des droits de circulation. Ils n'ont pas accès aux lignes publiques, et le secteur public ne récupère aucun montant sur ces tarifs.

J'ajouterai en outre au sujet des subventions que le gouvernement a négocié avec le CN et le CP ou plutôt les a avisés d'offrir des tarifs fort avantageux à Via Rail, aux dépens des exploitants du secteur privé. Via Rail paie environ le cinquième des droits que débourse le Montagnard des Rocheuses pour circuler exactement sur les mêmes voies et à des fins tout à fait identiques. C'est du tourisme ferroviaire pur et simple, et Via reçoit environ un demi-million de dollars par jour en subventions pour ses dépenses d'exploitation seulement. Et cela ne comprend pas les 400 millions qu'elle a reçus il y a quelques années au titre des dépenses en capital.

À propos des passagers que la société laisse à la gare avec ses trois départs seulement par semaine, le train circule avec 20 à 24 wagons en moyenne. Le Montagnard des Rocheuses a trois locomotives et avec la teneur et le poids des wagons, il pourrait tirer jusqu'à 50 wagons sans devoir ajouter de locomotive. Si la demande devient plus forte, la société peut ajouter des wagons au train actuellement en circulation.

Si le Montagnard des Rocheuses faisait rouler trois trains supplémentaires, il augmenterait ses coûts d'environ un demi-million de dollars par mois, rien qu'en salaires directs, en droits de circulation et en combustible. Si la société offrait trois départs supplémentaires, en cette période où le gouvernement et d'autres organismes, dont le NPD, parlent d'environnement, de Kyoto et de la réduction de la consommation des combustibles fossiles, ce sont 66 000 litres de carburant diesel de plus qu'elle brûlerait par semaine, alors que l'ajout de wagons n'entraînerait qu'une augmentation marginale des dépenses en salaires et en combustible. Je ne vois pas comment on peut estimer que c'est une bonne affaire pour qui que ce soit.

• (0915)

Le président: Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin: Le comité a étudié la question du transport ferroviaire des passagers il y a quelques années. Je présidais ce comité. Nous avons alors recommandé d'ouvrir ce secteur au privé pour qu'il fasse concurrence à Via Rail, étant donné qu'il y avait pénurie de services. Nos recommandations pas alors que Via Rail soit autorisée à détruire cette petite percée du secteur privé. Le Montagnard des Rocheuses devrait faire des émules partout au pays, parce qu'il y a pénurie de services touristiques. Nous ne devons pas pénaliser les gens qui ont réussi.

(La motion est adoptée. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: On m'a signalé que, lors de notre dernière rencontre, nous n'avons pas reconstitué le comité de direction qui se réunira sous peu. Je suis prêt à recevoir une motion visant à former le comité de direction ou à le reconstituer tel qu'il était la dernière fois.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Je la propose.

(La motion est adoptée.)

Le président: Je signale que le ministre des Transports comparaitra le jeudi 27 octobre. C'est une séance ouverte... la chasse est ouverte si je peux me permettre!

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je sais que des gens se posent des questions sur bien des sujets et nous n'avons aucune restriction. Nous commencerons à 9 heures, jeudi prochain.

Dans une semaine à compter de jeudi le 3 novembre, M. Côté de Via Rail sera présent.

C'est tout ce que nous avons au menu ce matin. Le comité de direction se réunira dès la fin de la séance.

Oui, monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Puis-je poser une question au sujet de notre nouveau secrétaire parlementaire?

Le président: Allez-y.

M. Jim Gouk: Le projet de loi C-44 sera débattu sous peu, et je dis cela très candidement; ce n'est pas de la partisanerie. Vous me connaissez assez bien Charlie; je ne suis pas tellement partisan, surtout pas en comité.

Je me souviens que, lorsque le ministre a annoncé qu'il allait présenter cette mesure, il a dit: « Je vais présenter à nouveau le projet de loi C-26. » Ce projet de loi n'a jamais obtenu l'appui de l'industrie ni du comité; même lorsque les libéraux formaient un gouvernement majoritaire, il n'a pas été adopté. Il est essentiellement identique au projet de loi C-26.

Je me demande si vous pourriez nous expliquer pourquoi on exerce des pressions pour le présenter quand on sait que l'industrie, le comité et les milieux politiques, de toute évidence, s'y opposent. Où est la logique? Pourquoi s'attarde-t-on à cette question alors qu'il y a tant à faire?

• (0920)

L'hon. Charles Hubbard: Peut-être que ceci va vous éclairer. Vous parlez de deux projets de loi. Je pense que la Chambre est saisie de cinq projets de loi en ce moment.

M. Jim Gouk: Je parlais plus précisément du projet de loi C-44.

Le président: Je pense que ce qu'il demande, Charlie, c'est ceci. Le projet de loi C-26 a été présenté au cours de la dernière législature. Le projet de loi C-44 est ce que nous pourrions appeler une loi de remplacement; il est pour ainsi dire identique.

L'hon. Charles Hubbard: C'est le projet de loi C-44 qui est au *Feuilleton* aujourd'hui, Jim, et il faudrait peut-être que vous preniez une minute pour nous faire part de vos inquiétudes à ce sujet. On peut dire que ce projet de loi compte cinq grands volets. Lequel vous préoccupe le plus? Est-ce celui sur Via Rail?

M. Jim Gouk: Non, ça commence avec la page titre, et ça se poursuit jusqu'au bout...

Des voix: Oh, oh!

M. Jim Gouk:... et je ne plaisante pas en disant cela.

Nous avons tenu beaucoup d'audiences sur le projet de loi C-26 dans tout le pays, et il n'a pas eu beaucoup d'appui ni d'un camp ni de l'autre. Il n'a ni l'appui des compagnies de chemin de fer ni l'appui des expéditeurs. Certains pensent que des mécanismes importants ont été retirés. Le projet de loi n'aborde pas la question des droits de circulation. Il y a des omissions, il y a ajouts, et nous nous y opposons. De plus, il y a bien sûr la question de Via Rail.

Via Rail vient tout juste de proposer de faire quelque chose, et le ministre, dans sa grande sagesse, a dit qu'il ne pensait pas que ce soit une bonne initiative. Si nous avions adopté le projet de loi C-26, le ministre n'aurait pas pu intervenir; Via Rail serait tout simplement passé à l'action. À mon avis, cela montre simplement que nous devons prendre du recul et analyser sérieusement ce que nous faisons et pourquoi nous le faisons.

Le président: Je ne voudrais pas m'immiscer dans cette discussion, mais le ministre sera ici jeudi matin et je sais que son secrétaire parlementaire, monsieur Hubbard, lui fera part de votre question dans les 48 heures ou moins. Je suis certain, monsieur Gouk, que le ministre Lapierre voudra répondre à cette question, et il a maintenant un préavis de 48 heures.

M. Jim Gouk: Mission accomplie.

L'hon. Charles Hubbard: Merci monsieur le président.

Mais lorsque la Chambre en sera saisie — ce ne sera probablement pas aujourd'hui parce que de nombreuses questions sont inscrites au *Feuilleton* et que celle-ci se trouve au bas de la liste —, nous écouterons certainement vos interventions avec intérêt.

Nous devons alors prendre une décision, mais je pense que l'idée, espérons-le, c'est que le comité reprendra ce projet de loi après la première lecture et qu'il y apportera des changements. Nous sommes certainement ouverts aux amendements ou aux changements.

Mais ce projet de loi règle un assez grand nombre de problèmes que nous constatons actuellement dans les divers moyens de transport. On m'a dit que l'un d'entre eux vous préoccupait tout particulièrement, James, mais je ne suis pas certain qu'il faille l'éliminer. Nous nous occupons de transport aérien, de Via Rail, des ports, et ainsi de suite. Nous porterons donc attention à vos interventions en Chambre et nous verrons ensuite.

Le président: Avez-vous d'autres observations? Je ne savais pas que le tout allait se transformer en période de questions pour le secrétaire parlementaire.

Dans ce cas, nous allons interrompre les travaux quelques instants, et les membres du comité de direction se réuniront ensuite. Les autres sont libres de partir.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

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

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