



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 016 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 3 octobre 2006**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**

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

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

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

Le mardi 3 octobre 2006

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Merci, et bon après-midi à tous.

C'est la seizième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre du jour, nous étudions le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Nos témoins aujourd'hui sont Gilles Dufault, Joan McDonald et Seymour Isenberg, de l'Office des transports du Canada.

Comme nous sommes à l'heure, je vous demanderais de faire votre exposé préliminaire puis le comité vous posera quelques questions.

Monsieur Dufault, la parole est à vous.

[Français]

**M. Gilles Dufault (président par intérim, Office des transports du Canada):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, messieurs les membres du comité, je m'appelle Gilles Dufault et je suis président par intérim de l'Office des transports du Canada depuis le 1<sup>er</sup> juillet dernier. Il me fait plaisir d'être ici cet après-midi pour répondre aux questions des membres de ce comité relativement au projet de loi C-11. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Seymour Isenberg, directeur général des transports ferroviaires et maritimes, et de Mme Joan MacDonald, directrice générale du transport aérien et des transports accessibles.

Je prendrai d'abord quelques minutes pour vous expliquer brièvement qui nous sommes et quelles sont nos responsabilités. Je vous signale d'emblée que l'Office des transports du Canada est l'incarnation actuelle du plus ancien tribunal administratif du Canada, dont le mandat et le champ d'application a évolué au rythme de l'évolution des transports au pays.

[Traduction]

**Le président:** Puis-je vous interrompre?

Avez-vous un exposé écrit? On m'a demandé de vous poser la question. Seriez-vous disposé à le partager avec les membres du comité pour qu'ils puissent suivre pendant votre présentation?

**M. Gilles Dufault:** Je ne sais pas si j'ai une copie de mon texte. Je sais que nous en avons remis une aux interprètes pour leur faciliter la tâche.

**Le président:** Très bien. Très souvent nous recevons des exposés écrits. Nous l'obtiendrons lorsqu'ils auront fini de le préparer.

• (1535)

**M. Gilles Dufault:** Puis-je continuer?

**Le président:** Je m'excuse de vous avoir interrompu.

[Français]

**M. Gilles Dufault:** Aujourd'hui, l'Office des transports du Canada est un tribunal administratif indépendant qui a pour mandat d'interpréter et d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement fédéral en la matière, d'en réglementer les aspects économiques, si nécessaire, et d'assurer que les lois du marché prévalent, en vue de rendre le système de transport fédéral efficace et accessible à l'aide, notamment, d'éducation, de consultations et de réglementation essentielle.

Selon la loi actuelle, l'office se compose de sept membres permanents et de trois membres temporaires. Les membres, tous nommés par décret, sont originaires de toutes les régions du pays et apportent à la prise de décision une expérience personnelle variée. Le gouverneur en conseil choisit un président et un vice-président parmi les membres nommés. Le premier agit comme membre à temps plein et dirige l'office, le second le remplace en son absence. Présentement, l'office compte six membres permanents qui travaillent à temps plein.

En raison de son mandat et de l'étendue de son champ d'intervention, l'office s'est doté d'un personnel multidisciplinaire aux expériences et compétences professionnelles variées. Quelque 260 employés appuient tous les membres dans la prise de décision et la résolution de conflit entre transporteurs, entre expéditeurs et transporteurs ou entre consommateurs et transporteurs.

À titre de tribunal quasi judiciaire, l'office rend des décisions sur une vaste gamme de questions économiques se rapportant aux transports aérien, ferroviaire et maritime au Canada, et possède les attributions d'une cour supérieure pour exercer son autorité. Nous aidons ainsi les fournisseurs et les utilisateurs des services à régler leurs différends hors des tribunaux, dans la mesure du possible, en ne recourant à la réglementation que lorsque celle-ci est nécessaire.

Dans le domaine ferroviaire, l'office délivre des certificats d'aptitude permettant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer. Il se prononce sur les plaintes se rapportant aux taux et aux services, ainsi que sur les différends entre un chemin de fer et d'autres parties sur des questions d'infrastructure ferroviaire et d'accès. Nous établissons également les taux d'interconnexion, la valeur nette de récupération dans les cas de cession de ligne et le niveau de revenu maximum des chemins de fer pour le transport des céréales.

Dans le domaine maritime, l'office est notamment l'instance d'appel pour les tarifs des administrations de pilotage. Il a aussi pour mandat de protéger les armateurs canadiens en s'assurant que toute activité maritime entre deux ports situés au Canada s'effectue prioritairement par des bâtiments battant pavillon canadien.

Dans le domaine aérien, l'office délivre les licences aux transporteurs aériens canadiens et étrangers, applique les exigences se rapportant à la délivrance de ces licences et délivre les permis d'affrètement. L'office participe aussi à la négociation des accords aériens internationaux et en assure la mise en oeuvre, en plus de traiter des plaintes des consommateurs liées au transport aérien.

Enfin, l'office s'occupe de cas d'infraction à la loi dans divers domaines ainsi que de l'accessibilité au réseau de transport canadien. L'élimination des obstacles abusifs au déplacement des personnes handicapées est un élément important de notre mandat. Par ses décisions à la suite de plaintes, l'office contribue à l'élimination progressive de ces obstacles. Il peut imposer des règlements mais préfère une approche plus flexible et plus efficace, c'est-à-dire la consultation, l'éducation et le développement de codes de pratiques volontaires en collaboration avec la communauté des personnes handicapées et les représentants de l'industrie.

[Traduction]

Puisque plusieurs de nos processus sont dictés par les plaintes, l'Office a mis au point des mécanismes pour traiter les plaintes rapidement, efficacement et équitablement. Un comité d'examen d'au moins deux membres doit entendre toutes les causes et rendre des décisions. Nos décisions découlent d'un processus intègre, transparent et juste à l'égard de tous. Chaque année, des milliers de cas, d'envergure variable, mais tous ayant de l'importance pour les personnes touchées, sont traités par l'Office. En 2005, nous avons statué sur environ 3 800 cas. À tout moment, la charge de travail moyenne de chaque membre est d'au moins 100 dossiers. Nous constatons également un recours de plus en plus fréquent à la médiation et à la facilitation comme mode de règlement des différends.

Je suis persuadé que dans l'avenir, nous ferons davantage appel à ces autres formes de règlement en réponse aux exigences des entreprises et des citoyens qui s'attendent à ce que le gouvernement du Canada remédie plus efficacement et plus rapidement à leurs préoccupations. Nous continuerons de nous acquitter de notre mission en faisant appel à des méthodes modernes, axées sur le client et le citoyen, y compris le règlement des différends et le traitement des plaintes par Internet.

Rester à l'écoute de l'industrie des transports, de ses usagers et des citoyens canadiens, tout en fonctionnant de manière efficace, demeurent nos priorités.

• (1540)

[Français]

Voilà qui conclut cette brève présentation de l'office. Je vous remercie de votre attention.

Monsieur le président, il nous fera maintenant plaisir de répondre aux questions des membres du comité.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Dufault.

Nous allons passer à un premier tour de questions.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur Dufault. Merci beaucoup. Tout d'abord, j'ai quelques questions, si vous le permettez.

Pour situer cette question dans son contexte, le projet de loi va élargir considérablement votre mandat, si j'ai bien compris. Peut-être que vos responsabilités ne seront pas élargies comme je le suppose. Mais j'aimerais établir le contexte avant de vous poser quelques questions, car je crains toujours que vous ne soyez pas capables et en mesure d'assumer les responsabilités qu'on s'apprête à vous transférer. N'importe lequel d'entre vous pourrait peut-être répondre à cette préoccupation, afin de calmer les craintes que mes collègues et moi avons.

J'aimerais vous poser quelques questions précises.

Premièrement, comment l'OTC fera-t-elle pour déterminer les règles visant la clarté de la publicité sur les tarifs aériens? Comment ferez-vous pour déterminer si ces règles sont utiles ou non dans notre société, étant donné ce que le projet de loi vous oblige à faire?

Deuxièmement, j'aimerais parler du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. M. Hood, l'ancien commissaire — ancien arbitre de la LNH également — a fini par se rendre compte que le CPTA n'est pas simplement un processus d'examen des plaintes; il est devenu le champion des passagers. Il a sévèrement critiqué l'idée d'éliminer l'indépendance du commissaire et de confier ses tâches à un organisme de réglementation. Ça me rappelle un peu les sociétés du barreau qui sont censées régir la profession et discipliner ses membres tout en faisant la promotion de la profession.

J'essaie de comprendre ce que devra faire un citoyen ordinaire qui a un problème. S'il doit s'adresser à l'OTC, le public saura-t-il s'il y a une tendance? Comment le public pourra-t-il savoir que l'OTC est déjà saisi de 15 plaintes semblables, chose dont il aurait été informé en s'adressant à un commissaire aux plaintes indépendant?

Voilà mes deux questions. Premièrement, pensez-vous qu'il y a lieu d'avoir un règlement sur la clarté des tarifs aériens? Ma deuxième question concerne le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien dont la fonction sera intégrée à l'OTC.

**M. Gilles Dufault:** Je vais répondre d'abord à votre deuxième question.

Le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien a été créé pour traiter les plaintes pour lesquelles il n'existe aucun remède dans la loi. Les plaintes étaient réglées de manière informelle par la facilitation ou la médiation et tout le travail était effectué par les employés de l'OTC sous la direction du commissaire. Si, au bout du processus, le commissaire devait intervenir, il le faisait. Parfois, les plaintes que nous recevons comportent de nombreux éléments. Si une partie de la plainte ne peut pas être réglée de manière informelle par les personnes chargées de traiter les plaintes, elle est renvoyée à l'agence qui suit son processus officiel normal et nous rendons une décision fondée sur la preuve fournie par les deux parties.

Il y a deux ans, le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien n'a pas été aboli, mais la titulaire n'a pas été remplacée lorsque son mandat s'est terminé. Parallèlement, suite à l'examen des dépenses, le gouvernement a demandé à l'agence de maintenir son programme d'examen des plaintes relatives au transport aérien, tout en réduisant le budget du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien ainsi que le financement du programme.

Depuis, nous avons assumé la même responsabilité pour les plaintes relatives au transport aérien. En 2005, nous avons traité plus de 1 300 plaintes.

La disparition du poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien n'a pas créé de vrai problème. Nous avons simplement perdu un employé de niveau supérieur à l'agence. Nous continuons à traiter les plaintes. Nous continuons à assumer cette responsabilité. Nous continuons à régler les plaintes concernant les tarifs et d'autres questions en vertu des pouvoirs qui nous sont conférés par l'OTC.

• (1545)

[Français]

**M. David McGuinty:** Monsieur Dufault, votre organisation va-t-elle donner une conférence annuelle pour exposer ce qui se passe dans le secteur? Dyane Adam le faisait quand elle était commissaire aux langues officielles, tout comme Mme Gélinas, en tant que commissaire à l'environnement et au développement durable, de même que M. Hood, en tant que commissaire aux plaintes relatives au transport aérien.

**M. Gilles Dufault:** Quand M. Hood était commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, il tenait une conférence de presse annuelle lors du dépôt de son rapport. Je l'accompagnais, d'ailleurs, parce que j'avais un mandat spécial. À cette époque, je travaillais avec lui à titre de vice-président. Le rapport était simplement publié, puis il faisait son chemin. Ce qui est changé dans la législation, c'est qu'il n'y aura plus de commissaire ni de conférence de presse. Mais le rapport est intégré au rapport annuel de l'office, les mêmes recommandations sont faites, et nous pouvons traiter de la même façon les mêmes problèmes.

**Le président:** Monsieur Laframboise, vous avez la parole.

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** L'Office des transports du Canada comptait sept membres et il y en a maintenant cinq.

Combien de dossiers traitez-vous?

• (1550)

**M. Gilles Dufault:** Comme je l'ai dit plus tôt, nous traitons environ 3 800 dossiers par année.

**M. Mario Laframboise:** Mais ils ne sont pas tous traités par les cinq commissaires.

**M. Gilles Dufault:** Les cinq commissaires doivent signer toute décision de l'office. Que ce soit écrit ou que ce soit à la suite de plaidoiries ou d'audiences, les commissaires ou les membres signent toute décision rendue par l'office.

L'office est en mesure de remplir son mandat avec cinq membres expérimentés à temps plein. Ils peuvent venir de partout au Canada et sont basés à la Commission de la capitale nationale.

**M. Mario Laframboise:** Ils doivent avoir une résidence...

**M. Gilles Dufault:** On doit être en mesure d'entendre les gens et de rendre des décisions dans les deux langues officielles.

**M. Mario Laframboise:** N'est-ce pas le cas présentement?

**M. Gilles Dufault:** Oui, mais il faudra tenir compte de cela aussi dans la nomination des cinq membres.

**M. Mario Laframboise:** D'accord.

**M. Gilles Dufault:** En ce moment, par exemple, un membre bilingue vient de l'Alberta, un autre vient du Manitoba et il y a moi.

Si à un moment donné on réduit le nombre de membres à cinq, il faudra en tenir compte afin de pouvoir tenir des audiences dans des régions où le dossier est traité en français.

**M. Mario Laframboise:** En somme, vous nous dites donc que jusqu'à maintenant, le bilinguisme n'était pas une obligation.

**M. Gilles Dufault:** En effet, le ministre a jugé bon de nommer un certain nombre de membres afin de satisfaire aux exigences de la Loi sur les langues officielles.

**M. Mario Laframboise:** Le projet de loi C-11 dont nous sommes saisis vous apportera un surplus de travail. Jugez-vous que cela posera des problèmes?

**M. Gilles Dufault:** Nous avons estimé que nous pouvions le faire à cinq membres. Cela va accroître la charge de travail de chaque membre, mais je ne pense pas que cela ralentisse le traitement des dossiers. Ce ne sera pas facile, ce sera un défi à relever. Il faudra s'adapter, mais le ministre peut aussi nommer trois membres temporaires.

**M. Mario Laframboise:** Ces membres donneraient un coup de main.

**M. Gilles Dufault:** Ils pourraient aider si la charge de travail augmentait et qu'elle devenait impossible à gérer ou encore si une expertise particulière était requise, par exemple dans le cas d'un dossier très pointu où aucun des membres...

En ce moment, nous fonctionnons à cinq membres. En effet, un poste est vacant et un membre est en congé de maladie prolongé. Nous fonctionnons donc à cinq membres et nous sommes opérationnels.

**M. Mario Laframboise:** Ma prochaine question s'adresse à M. Isenberg.

L'article 29 du projet de loi apporte toute une modification au dossier ferroviaire, notamment au paragraphe 95.1 de la loi, soit à la réglementation sur le bruit. Jusqu'à présent, en cas de plainte, vous ne pouviez pas intervenir. La nouvelle réglementation vous le permettra.

Pouvez-vous me donner un exemple d'intervention que vous pourrez faire?

Je sais que dans certains dossiers, vous assistez aux réunions, mais vous disiez ouvertement que vous ne pouviez pas imposer de réduction du bruit aux exploitants.

Quelle nouvelle façon de faire pourrez-vous maintenant utiliser?

**M. Seymour Isenberg (directeur général, Division ferroviaire et maritime, Office des transports du Canada):** La loi nous donne maintenant le pouvoir d'ordonner à une compagnie de chemin de fer de changer ses opérations de temps en temps, si c'est possible. L'ancienne loi ne nous accordait pas ce pouvoir, mais dans ce cas, nous l'avons.

Si vous me le permettez, je vais continuer de répondre en anglais.

• (1555)

[Traduction]

Dans sa forme actuelle, la loi nous accorde le pouvoir de dernier recours. En d'autres mots, il est prévu que les parties essaient de régler elles-mêmes leurs problèmes. Nous intervenons seulement si les parties ne peuvent régler la question. Maintenant, la loi nous donnera le pouvoir d'élaborer un processus et une solution en vue de régler le problème, tout en tenant compte du fait que les chemins de fer doivent fonctionner.

Le bruit est une question complexe qui fait intervenir les perceptions, les problèmes individuels, l'histoire, etc. Je suis convaincu que cette loi contribuera grandement à aider les gens à résoudre le problème.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Pensez-vous que vous pourrez imposer une solution quand vous le jugerez nécessaire?

[Traduction]

**M. Seymour Isenberg:** Oui, nous avons le droit d'ordonner aux chemins de fer de modifier leurs opérations. Toutefois, en vertu des lois actuelles, ils ont le droit de fonctionner et doivent fournir un certain niveau de service, ce qui veut dire que les chemins de fer fonctionnent dans l'intérêt de leurs clients.

[Français]

Lorsque je parle de clients, je parle des expéditeurs.

[Traduction]

En l'occurrence, nous allons devoir prendre en considération le fait que les chemins de fer doivent fonctionner continuellement et ont besoin de ce genre de choses. En outre, nous avons des experts qui nous permettent d'alléger autant que possible ces procédures. Je suis convaincu que nous allons pouvoir faire beaucoup de choses dans ce domaine.

**Le président:** Monsieur Julian.

[Français]

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

Merci beaucoup, messieurs Dufault et Isenberg, ainsi que madame MacDonald, d'être venus ici aujourd'hui.

J'aimerais revenir, après les questions de M. Laframboise et M. McGuinty, au fonctionnement de l'Office des transports du Canada. Combien d'employés avez-vous? Vous avez parlé du nombre de membres de l'Office des transports du Canada, mais j'aimerais bien savoir à quel moment les dossiers sont traités par des employés et à quel moment ils le sont par les membres.

**M. Gilles Dufault:** Les membres interviennent dans tous les dossiers à un moment ou à un autre, parce que dès qu'un dossier exige une signature de l'office, il faut la signature des membres.

Les employés sont là pour traiter les dossiers. Ils font la recherche, ils analysent les dossiers et ils recommandent aux membres des approches et diverses alternatives.

Les dossiers diffèrent beaucoup. Certains relèvent de la routine, comme la délivrance d'une licence, par exemple. Au cours de la dernière année, nous avons délivré 1 800 licences à des compagnies aériennes. Ces dossiers sont tous traités par un personnel spécialisé. Quand toute la recherche a été faite et que le demandeur répond à toutes les exigences pour obtenir une licence, celle-ci est émise par les membres.

Par contre, quand il y a un problème, quand une compagnie ne répond pas à toutes les exigences, ce sont les membres qui décident de la voie à suivre et des informations additionnelles à demander. Le personnel travaille très fort à la préparation des dossiers, de sorte que les membres peuvent se concentrer sur l'essentiel, et non sur les détails.

**M. Peter Julian:** Combien d'employés avez-vous?

**M. Gilles Dufault:** Nous avons 260 employés.

**M. Peter Julian:** Je n'avais pas compris cela. C'est un élément important. Il y a 260 employés.

**M. Gilles Dufault:** Nous avons 260 employés.

• (1600)

**M. Peter Julian:** Ces employés préparent donc le terrain dans les différents dossiers de licences?

**M. Gilles Dufault:** Ils préparent le terrain et rédigent des projets de décision. Après avoir analysé un dossier, il y a des discussions entre les membres de l'office et le personnel. Ensuite, les membres de l'office prennent une décision et donnent des instructions au personnel qui rédigera et soumettra le projet de décision aux membres de l'office. C'est un peu comme un député qui demande à son adjoint de rédiger son discours: il y a un échange entre eux, et le discours est approuvé.

**M. Peter Julian:** D'accord.

En tout et pour tout, combien de dossiers avez-vous réglé l'an passé, par exemple? Je parle de toutes les plaintes, des licences, etc.

**M. Gilles Dufault:** En tout et pour tout, il y en a eu 3 800.

**M. Peter Julian:** Comment étaient-ils répartis?

**M. Gilles Dufault:** Une bonne partie, presque la moitié, portait sur des licences émises à des compagnies aériennes.

**M. Peter Julian:** Il y en a donc eu une dizaine par jour, en moyenne.

**M. Gilles Dufault:** Oui, si vous voulez.

**M. Peter Julian:** Vous avez dit que vous ne croyez pas qu'il soit désavantageux d'éliminer deux postes de membres. Effectivement, vous opérez avec cinq membres. Avec le nombre de dossiers que vous avez, il me semble que ce serait une entrave à la capacité de faire le travail, n'est-ce pas?

**M. Gilles Dufault:** Vous pouvez penser ainsi. Quant à moi, je parle par expérience. Je dis simplement que nous opérons actuellement avec cinq membres et qu'il n'y a pas de retard, pas de délais. S'il y a des délais, cela ne relève pas des membres. On peut fonctionner avec cinq membres.

**M. Peter Julian:** Dans les pratiques habituelles, quels sont vos délais pour disposer des plaintes relatives au transport aérien, à chaque niveau?

**M. Gilles Dufault:** Les plaintes relatives au transport aérien qui étaient traitées auparavant par le commissaire sont traitées de façon informelle. En fait, ce sont les parties qui influencent la durée des délais.

On a des normes de rendement quant à la façon de traiter les plaintes. Par exemple, quand quelqu'un téléphone au centre d'appels, on retourne l'appel tout de suite. S'il téléphone après les heures de travail, on rappelle le lendemain. Si la plainte est faite par Internet, on envoie un accusé de réception par Internet. S'il s'agit d'une plainte écrite, on envoie un accusé de réception dans les jours qui suivent. De cette façon, le plaignant sait que la plainte a été reçue et que l'Office s'en occupe. Il s'agit des plaintes qui sont traitées de façon informelle et qui étaient traitées auparavant par le commissaire aux plaintes.

Dans le cas des plaintes formelles, les procédures habituelles de l'office prévalent. Nous avons un délai de 120 jours, en vertu de la loi, pour rendre une décision. Nous écrivons immédiatement au plaignant et à la partie concernée, pour leur fixer des délais et donner des directives quant à la façon de fournir l'information.

Ensuite, il y a un échange de correspondance jusqu'à ce que les plaidoiries soient entendues. Quand elles sont terminées, après environ 60 jours, on en fait l'analyse et on discute du fond de la plainte. Enfin, on rend une décision qu'il a fallu rédiger, faire traduire et produire. C'est ainsi qu'on fonctionne.

**M. Peter Julian:** Quelle est la durée moyenne des cas de médiation et des cas où une décision doit être rendue?

**M. Gilles Dufault:** La médiation est un processus qui peut être très rapide ou très long. Cela dépend des parties. Le maximum est de 120 jours, dans le cas d'une décision rendue selon les processus formels de l'office.

**M. Peter Julian:** Je parle de la moyenne. Avez-vous des statistiques qui déterminent la moyenne des cas?

**M. Gilles Dufault:** Nous n'avons pas de statistiques comme telles. Pour obtenir des licences, dans les cas qui relèvent de la Loi sur le cabotage, concernant le transport maritime, il nous faut entre 7 et 10 jours pour rendre une décision. Nous pouvons être très rapide. Mais quand ce sont des cas plus compliqués, il faut aller chercher de l'information et l'étudier, ce qui peut prendre plus de temps.

• (1605)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Fast.

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

Je vous remercie tous les trois d'être venus aujourd'hui.

J'aimerais, moi aussi, parler du processus de règlement des différends, mais d'une autre partie du projet de loi, soit l'article 44, qui ajoute plusieurs articles traitant de l'établissement des tarifs des services publics de trains de banlieue qui souhaitent utiliser les installations des propriétaires des voies principales. Il s'agit des articles 152.1 et 152.2, qui sont de nouvelles dispositions.

Ma question découle de l'expérience d'une collectivité située de l'autre côté de la rivière d'où je viens, la ville de Mission, qui se trouve à un bout de la ligne du West Coast Express qui se rend à Vancouver. Cette ligne traverse un certain nombre de collectivités où elle prend des passagers. Pendant les négociations visant à établir le tarif qui serait versé aux propriétaires de la ligne principale, certains membres du public étaient mécontents d'être obligés de payer si cher.

Je constate que le projet de loi prévoit encore un processus de négociation initial, mais si les deux parties, le transporteur public et l'exploitant de la ligne principale, n'arrivent pas à s'entendre, c'est à vous qu'il appartiendra de trancher. Il n'est plus question d'arbitrage; vous rendrez simplement une décision en tenant compte d'un certain nombre de facteurs.

Si c'était un propriétaire de ligne principale, je m'inquiérais un peu de cette intrusion dans le processus normal d'un marché libre. Avez-vous consulté l'industrie, et quelle a été sa réaction?

**M. Gilles Dufault:** Comme vous le savez, c'est Transports Canada qui est responsable de la rédaction de ce projet de loi. C'est donc à lui qu'il faudrait poser la question. Nous avons été consultés sur la faisabilité du projet de loi, mais pas sur son application.

**M. Ed Fast:** Savez-vous si ce processus a suscité des préoccupations? Savez-vous quels facteurs seront pris en considération pour établir les tarifs?

Par exemple, le nouvel article 152.2 créé par l'article 44 du projet de loi prévoit que l'Office doit prendre en considération un certain nombre de facteurs: les frais variables supportés par la compagnie de chemin de fer, le coût du capital de l'actif utilisé par la société, lequel s'obtient par application du taux fixé par l'Agence, etc. Y a-t-il eu des discussions avec l'industrie pour déterminer quelle incidence ce nouveau processus aura pour les propriétaires des lignes principales?

**M. Gilles Dufault:** Je ne suis au courant d'aucune discussion. Je ne sais pas si Seymour sait quelque chose.

**M. Seymour Isenberg:** Les villes qui commencent à manquer de place pour les automobiles — soit Vancouver, Toronto et Montréal — s'intéressent aux trains de banlieue. Il s'agit de leur fournir un soutien. Ainsi, si la négociation entre les parties n'aboutit pas, celles-ci peuvent demander à l'Office d'établir un tarif juste, en tenant compte de ce qu'il en coûte pour fournir ce service ainsi que des répercussions sur le transport de marchandises. C'est d'ailleurs un problème nord-américain. Vous imaginez bien que le transport de marchandises et le transport de passagers ne vont pas toujours de pair.

Nous allons essayer de déterminer un coût juste pour ce que le train de banlieue demande au chemin de fer et de donner aux services de trains de banlieue l'accès à ces lignes de chemin de fer contre rémunération. Chaque cas devra être traité séparément. Les analystes devront s'efforcer de comprendre chaque cas. Le mécanisme a été conçu de manière à ce que les chemins de fer obtiennent un taux de rendement normal contre l'accès à leurs lignes, mais pas un taux de rendement déraisonnable. Ce sera certainement l'objectif des membres qui rendront cette décision et nos analystes des coûts, qui connaissent bien les coûts du transport ferroviaire, fourniront une partie des données.

Nous fonctionnons selon un principe de justice naturelle et les deux parties auront l'occasion de faire valoir leurs arguments, sur lesquels nous nous appuierons pour rendre une décision. C'est le sens du projet de loi.

• (1610)

**M. Ed Fast:** Cette décision peut-elle être portée en appel?

**M. Seymour Isenberg:** Il y a deux mécanismes d'appel qui s'appliquent à toutes nos décisions. Premièrement, si nous avons commis une erreur de droit, l'appel est entendu par la Cour fédérale. Il est également possible de s'adresser au gouverneur en conseil. Je pense qu'on l'appellerait la voie politique, où une partie peut demander au gouverneur en conseil de renverser une décision.

Il est évident que nous ne sommes pas le dernier recours. Je pense que c'est le Parlement qui est l'autorité suprême.

**M. Ed Fast:** J'aimerais vous poser une question que j'ai déjà posée, à savoir s'il y a eu une résistance de la part de l'industrie ou si elle est dans l'ensemble d'accord avec cette méthode d'établissement des tarifs?

**M. Seymour Isenberg:** Comme M. Dufault l'a dit, nous ne participons pas aux négociations et il n'y a pas de raison pour que l'industrie s'adresse à nous. S'il y a des discussions, c'est plutôt avec Transports Canada.

Notre rôle est d'appliquer la loi sans nous préoccuper de l'aspect politique. Je ne peux vraiment pas vous dire ce qui s'est fait à ce sujet. Tout ce que je puis vous dire, c'est que nous sommes prêts à exécuter le mandat, si on nous le confie.

**M. Ed Fast:** Pensez-vous que les services publics de trains de banlieue pourront maintenant plus facilement établir de nouvelles routes pour desservir d'autres collectivités grâce à cette disposition?

**M. Seymour Isenberg:** On ne peut pas prédire l'avenir. Il s'agirait évidemment de déterminer l'intention du législateur. C'est une autre solution, prévue dans la loi, pour le cas où il n'est pas possible de négocier directement avec la compagnie de chemin de fer.

Essentiellement, la loi vise à permettre aux parties de prendre elles-mêmes ces décisions, et nous allons nous en mêler le moins possible.

**Le président:** Sur ma liste, j'ai M. Bell, et M. McGuinty, je pense, à une courte question.

**M. David McGuinty:** Oui, j'aimerais poser une question après un bref préambule.

Monsieur Dufour, si vous le permettez, j'aimerais dire quelque chose aux fins du compte rendu.

Mon collègue, Wayne Easter, s'intéresse beaucoup à la question des agriculteurs canadiens et leur utilisation des wagons-trémies. J'ai une seule question et j'espère que vous y répondrez par un oui ou un non.

Est-ce que l'OTC a contribué à l'élaboration de la méthodologie qui a abouti au tarif de deux dollars la tonne annoncé en mai par le ministre? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous fournir une analyse de cette décision? Pouvez-vous nous fournir l'analyse sur laquelle cette décision est fondée? Est-ce possible?

**M. Gilles Dufault:** Je sais que le montant de deux dollars est un chiffre approximatif. Il sera réexaminé dans le cadre de l'examen annuel du plafond qui a commencé récemment et une décision devrait être rendue à la fin de l'année, je pense.

**M. David McGuinty:** Je ne veux pas empiéter sur le temps de M. Bell, monsieur Dufault. Très rapidement, est-ce que l'OTC a élaboré la méthodologie pour ce tarif de deux dollars la tonne?

**M. Gilles Dufault:** La loi nous oblige à élaborer une méthodologie et c'est ce que nous avons fait.

**M. David McGuinty:** Avez-vous une analyse pour justifier ce deux dollars la tonne?

**M. Seymour Isenberg:** Je pourrais peut-être vous aider. Ce tarif de deux dollars la tonne n'est qu'une estimation préliminaire, fondée sur les coûts d'entretien fournis par les chemins de fer en fonction de leurs coûts de 2003. Ils n'ont pas fait l'objet d'une vérification. Il s'agit d'une estimation.

Lorsque la loi entrera en vigueur, nous ferons une analyse détaillée des coûts et nous vérifierons les documents des chemins de fer. Il se pourrait que ce tarif de deux dollars la tonne soit rajusté. À combien s'établira-t-il? Je ne le sais pas. Nous ne pouvons pas

vraiment vous le dire, et si vous insistez pour une réponse, je serai obligé de deviner.

● (1615)

**M. David McGuinty:** Pouvez-vous fournir au comité une analyse justifiant ce tarif de deux dollars la tonne? Est-ce que l'OTC a fait une analyse interne qu'elle pourrait remettre au comité?

**M. Seymour Isenberg:** Eh bien, nous avons fourni nos données au ministère des Transports, au ministre des Transports.

**M. David McGuinty:** L'analyse a-t-elle été faite par le ministère des Transports?

**M. Seymour Isenberg:** Non, le ministère des Transports était notre client et nous leur avons fourni la documentation. Cette documentation se fonde en grande partie sur des coûts ferroviaires qui sont confidentiels, et je crois qu'ils ont quelque chose en leur possession qu'ils pourraient peut-être déposer.

**M. David McGuinty:** Je suis désolé. L'Office des transports du Canada aurait-il une analyse du coût de deux dollars la tonne qui pourrait être déposée auprès du comité?

**M. Gilles Dufault:** Non, pas auprès du comité. Nous agissons comme expert conseil auprès de Transport Canada.

**M. David McGuinty:** Je vois. Vous avez une analyse, mais vous ne pouvez la remettre au comité.

**M. Gilles Dufault:** Transports Canada peut la fournir au comité, mais pas l'OTC.

**M. David McGuinty:** Bien. Vous avez une analyse, mais vous ne pouvez la rendre publique.

Merci. Je comprends.

**Le président:** Monsieur Bell.

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

J'ai deux questions. L'une porte sur les plaintes en ce qui a trait au bruit causé par les chemins de fer. Chez moi à North Vancouver, nous avons un problème. Le CN a repris l'exploitation de BC Rail et il y a eu un changement dans le niveau du bruit. Il y a des manoeuvres d'aiguillage et des trains qui sifflent la nuit à des passages à niveau alors que ce n'était jamais le cas auparavant. On fait valoir qu'étant donné que le CN est un chemin de fer fédéral, les trains doivent siffler, mais c'est à deux ou trois heures du matin que les collectivités se font déranger par des manoeuvres d'aiguillage excessives et les trains qui sifflent. Il y a des règlements municipaux pour régler le problème, et auparavant la règle était, dans le cas de BC Rail, que si la municipalité adoptait un règlement disant qu'il n'était pas nécessaire que le train siffle aux passages à niveau, alors il ne sifflait pas et cela ne les dérangeait pas. C'est ce qui se passe à West Vancouver et à North Vancouver.

Je sais que l'une des questions est la façon dont on mesure le bruit. Habituellement, on mesure le bruit à la limite de la propriété pour obtenir le relevé de décibels. Le problème avec les trains qui sifflent et qui font des manoeuvres d'aiguillage, c'est qu'il s'agit d'un bruit intermittent, ce qui peut être déraisonnable. Lorsque j'étais maire de North Vancouver, je recevais des appels téléphoniques à deux heures du matin de gens qui me demandaient si je pouvais entendre le bruit. J'habitais à plusieurs milles du chemin de fer, et oui, je pouvais l'entendre. C'est tout simplement ce que je voulais dire. J'aimerais bien savoir combien de temps il faut attendre, lorsqu'on tente de régler ces problèmes, pour que quelqu'un s'en occupe? Pendant combien de temps les gens doivent-ils en souffrir, en d'autres termes?

Avant que vous tentiez de répondre à la question, j'aimerais soulever un autre point dont M. Fast a parlé également. J'étais membre du conseil d'administration de TransLink lorsque nous examinons la question de l'accès du chemin de fer de banlieue West Coast Express au CP. Ce qui nous préoccupait, c'était que l'information anecdotique que nous avons — car tout est sensé être confidentiel — révélait que la marge brute du CP était de plus de 1 000 p. 100. Quel est le coût marginal qui est ajouté lorsqu'un chemin de fer de banlieue est ajouté à une ligne, et qu'est-ce qui constitue un pourcentage de profit raisonnable? Est-ce 1 000 p. 100? Je crois que le pourcentage est maintenant descendu à 700 p. 100.

La West Coast Express a versé 65 millions de dollars au CP pour la mise en place d'un service de contrôleur de train centralisé, pour le doublement de la voie — des choses nécessaires — mais une fois qu'on a payé pour tout cela... J'ai l'impression qu'ils se font avoir, si on peut dire, par rapport aux autres pourcentages que les chemins de fer de banlieue doivent payer. Nous avons posé la question et on nous a dit qu'on ne peut savoir quels sont ces pourcentages. J'espère que ce projet de loi permettra d'obtenir cette information.

Enfin, le projet de loi à l'étude garantira-t-il un certain accès aux voies? J'ai remarqué qu'un article stipule que si un chemin de fer est vendu et que quelqu'un d'autre le reprend, le nouveau propriétaire doit protéger la continuité des services ferroviaires aux voyageurs. Est-ce que cela s'applique aux lignes urbaines rapides? Seraient-elles protégées? Est-ce qu'il y a une garantie d'accès aux voies? Si ce n'est pas le cas, on a l'impression que le projet de loi dit que les chemins de fer peuvent tout simplement refuser d'accorder l'accès, et nous en avons besoin. Cela fait partie du problème des collectivités.

**Le président:** C'est ici que je dois intervenir et vous demander de répondre le plus rapidement possible.

**M. Don Bell:** Une question de 30 secondes.

**Le président:** Je suis désolé d'être obligé de vous limiter, mais il y a d'autres membres qui veulent poser des questions.

**M. Seymour Isenberg:** Il y a toute une multitude de questions ici, notamment ce qui constitue un taux de rendement adéquat. Sans vouloir porter préjudice à la façon dont les membres aborderaient la question, nous examinerions tout mouvement de l'accès pour déterminer le revenu moyen provenant d'une ligne en particulier sur un certain nombre de miles et nous tenterions d'appliquer une formule semblable, de sorte que cela soit juste et équitable. Quel est le gain moyen? Si on ajoute ce montant supplémentaire, moins la pénalité que cela pourrait leur coûter, pas moins, mais en plus, il pourrait y avoir une pénalité d'exploitation lorsqu'on a un trafic supplémentaire dont on ne veut pas sur une ligne en particulier. Cela serait certainement fait de façon professionnelle, afin de traiter les deux parties de façon équitable.

Pour ce qui est de votre question au sujet des trains qui sifflent, je voulais tout simplement souligner, monsieur Bell, qu'il s'agit là essentiellement d'une question de sécurité ferroviaire, et que cela ne relève pas de nous. Nous ne contrôlons pas le sifflement des trains. C'est une question de sécurité. Ce n'est pas une question liée au niveau du bruit. Il vous faudrait en parler plutôt à l'organisme qui s'occupe de la sécurité. En réponse à une plainte normale concernant le bruit, nous entendons le cas si l'affaire nous est renvoyée. Nous entendons les deux parties et nous décidons ce qui est raisonnable et nous tentons d'offrir une solution si nous le pouvons.

• (1620)

**Le président:** Puis-je proposer d'envoyer peut-être une liste des questions de M. Bell? Je pense que si elles méritent une réponse plus détaillée, vous pourriez la faire parvenir par écrit au comité.

**M. Seymour Isenberg:** Je le ferai avec plaisir.

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Dufault.

La population a beaucoup d'attentes en ce qui concerne la résolution du problème de bruit. Au Québec, il y a beaucoup de plaintes de citoyens qui se sentent démunis devant le gouvernement, qui ne peut contrôler cet aspect. Donc, ils fondent beaucoup d'espoir dans notre projet de loi.

Par contre, il est écrit que les compagnies de chemins de fer sont tenues « de ne pas faire de bruit déraisonnable », ce qui est déjà ambigu. Tout le monde se pose des questions à savoir ce que constitue un bruit déraisonnable. Pour l'opérateur posté sur la voie ferrée, ce pourrait être un bruit bien important, mais pour les citoyens qui habitent et qui dorment près de la voie ferrée, ce pourrait être très exagéré.

Un peu plus loin, on dit que :

95.2(1) L'Office peut établir — et publier de la manière qu'il estime indiquée — des lignes directrices :

Cela veut dire que vous pourrez faire quelque chose, mais que vous n'y êtes pas forcé.

J'aimerais savoir comment vous allez appliquer cette directive. Vous préparez-vous déjà à établir des lignes directrices? Si vous commencez à établir des normes une fois la loi promulguée, seront-elles pancanadienne ou seront-elles établies selon chaque municipalité? Cela pourrait prendre un certain temps pour le faire, étant donné qu'il y a plusieurs provinces et localités. Quel est votre avis à ce sujet?

**M. Gilles Dufault:** L'office produira des lignes directrices. Il est indiqué dans la loi que l'office doit préparer des lignes directrices en consultation avec les différentes parties prenantes. On a déjà commencé à préparer le cadre général des lignes directrices, et lorsque la loi sera promulguée, on devrait être en mesure de commencer les consultations avec les compagnies de chemins de fer et les municipalités. On ne peut évidemment pas consulter chaque individu affecté par un problème de bruit, mais on fera les consultations nécessaires.

On dit aussi dans la loi que tous les efforts de collaboration doivent avoir été épuisés et que tous les efforts de médiation ou de facilitation doivent avoir échoué. Alors, quand il y aura des plaintes, l'office pourra les prendre en considération, écouter les plaignants, entendre les parties et recevoir leurs soumissions. Par la suite, l'office rendra une décision en fonction des lignes directrices et des critères qui sont inclus dans la loi. L'office aura la possibilité d'ordonner des mesures correctrices. Il aura un pouvoir d'intervention, alors qu'actuellement, il n'en a pas.

**M. Robert Carrier:** Vous avez mentionné tout à l'heure que l'office devait établir des lignes directrices. Ces propos sont différents du texte de la loi qui dit qu'elle « peut établir [...] ».

**M. Gilles Dufault:** L'Office va en établir...

**M. Robert Carrier:** On pourrait peut-être amender le projet de loi pour qu'il corresponde à ce que vous pensez faire.

**M. Gilles Dufault:** Si vous voulez, mais ça ne changera pas grand-chose.

**M. Robert Carrier:** Ce serait plus rassurant de voir le mot « doit ».

**M. Gilles Dufault:** Nous travaillons déjà à l'établissement des paramètres des lignes directrices.

**M. Robert Carrier:** C'est un bon outil pour vous, c'est logique.

L'article 42 du projet de loi stipule que :

146.2(1) La compagnie de chemin de fer est tenue d'établir et de mettre à jour la liste des voies d'évitement et des épis à démonter qui sont situés dans les régions métropolitaines [...]

Tout cela est relié aux administrations de transport de banlieue qui seront considérées pour la première fois dans le transfert de ces voies.

Selon ce qui est écrit, on dépend entièrement de la compagnie de chemin de fer pour établir cette liste. Si on se rend compte qu'une ligne de chemin de fer n'est plus utilisée, mais que la compagnie ne l'inscrit pas sur sa liste, malgré qu'elle soit tenue de le faire — c'est un droit qu'elle a et que lui donne la loi —, sera-t-il possible pour l'office d'intervenir, à la suite de représentations des administrations de transport de banlieue, afin que telle ligne de chemin de fer non utilisée soit inscrite sur la liste?

Il y a un problème actuellement concernant le transfert de ces voies qui sont conservées par les compagnies, mais la loi actuelle dit que c'est la compagnie qui rédige elle-même sa liste.

Est-ce que vous comprenez ce que je veux dire?

• (1625)

**M. Gilles Dufault:** À mon avis, l'office n'a pas le pouvoir de forcer les compagnies de chemin de fer à inscrire un tronçon de ligne, un épi ou quoi que ce soit sur une liste. Ce sont leurs propriétés, leurs actifs. C'est donc eux qui décident quand ils n'ont plus besoin d'un actif ou quand ils veulent l'offrir..

**M. Robert Carrier:** Le rôle de l'office est d'agir comme médiateur pour tout différend, par contre, ce qui pourrait être utile s'il y avait différentes interprétations quant à l'utilité d'une voie ferrée désaffectée mais qui n'est pas inscrite sur la liste.

Est-ce que l'office pourrait agir comme médiateur?

**M. Gilles Dufault:** À ma connaissance, ce n'est pas prévu dans le projet de loi, et nous ne pourrions pas agir de notre propre chef à ce sujet.

[Traduction]

**Le président:** Avant de donner la parole à M. Blaney, permettez-moi de dire que lorsque deux personnes parlent en même temps, c'est difficile pour moi et je pense que c'est difficile également pour nos interprètes. Je vous demanderais donc d'attendre que la question ait été posée et que la réponse ait été donnée.

Monsieur Blaney.

[Français]

**M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC):** Monsieur le président, j'en prends bonne note. Merci.

Je souhaite la bienvenue aux membres de l'Office des transports du Canada.

J'ai deux questions à vous poser. La première s'adresse à Mme MacDonald et a trait au secteur aérien, un sujet qu'on a peut-être moins abordé aujourd'hui. Il s'agit d'une question générale et plutôt ouverte. Voyez-vous des amendements ou des améliorations à apporter au libellé actuel projet de loi?

Je sais qu'on veut assurer une transparence accrue en ce qui concerne le prix des billets d'avion. Il y a également l'intégration du

service des plaintes au sein de votre service. Comment voyez-vous le projet de loi par rapport à votre champ d'activité dans le secteur aérien? Y a-t-il des enjeux ou des éléments qui vous apparaissent plus importants, qui pourraient être bonifiés?

Deuxièmement, je reviens à la question du bruit, puisqu'il s'agit d'un des éléments clés de ce projet de loi. Vous avez indiqué dans vos réponses antérieures que vous étiez en train d'élaborer des lignes directrices. Beaucoup de groupes nous ont fait part de leurs préoccupations à ce sujet, et nous les entendrons de nouveau. Ils nous proposeront des amendements pour donner plus de mordant au projet de loi.

Dans vos lignes directrices, avez-vous prévu inclure des normes de décibels? Avez-vous des modèles d'inspiration européenne ou américaine? Y a-t-il des précédents dans le type de lignes directrices que vous souhaitez établir? Il s'agit tout de même d'un service ferroviaire nord-américain.

C'étaient mes deux questions: l'une concerne le transport aérien et l'autre concerne le bruit dans le transport ferroviaire.

**M. Gilles Dufault:** Monsieur Blaney, je n'ai pas dit que l'office était en train d'élaborer des lignes directrices. L'office est en train de développer les paramètres qui serviront au développement des lignes directrices, en consultation avec les parties prenantes.

Nous n'en sommes pas rendus là. Nous ne pourrions nous adresser aux compagnies de chemins de fer, à la Fédération canadienne des municipalités ou aux associations municipales et provinciales, tant et aussi longtemps que la loi ne sera pas adoptée.

Lorsque la loi sera adoptée, nous enclencherons le processus. Nous discuterons avec les parties pour savoir ce qui est faisable et ce qui ne l'est pas. Nous aurons alors de la rétroaction de la part de tous les participants.

Mais à ce jour..

• (1630)

**M. Steven Blaney:** Ma question porte peut-être davantage sur l'aspect informatif. Existe-t-il des modèles de lignes directrices visant à encadrer tout ce qui est relié au bruit, et, indirectement, à la santé des citoyens et des résidents qui vivent à proximité des ouvrages ferroviaires?

**M. Gilles Dufault:** Je ne connais pas l'existence de tels modèles. À mon avis, cela n'existe pas. S'il en existe, nous n'en avons pas eu connaissance.

**M. Steven Blaney:** En ce qui concerne les décibels, est-ce une chose que vous avez envisagé dans les paramètres d'évaluation?

**M. Gilles Dufault:** Les paramètres sont actuellement à l'étape de l'ébauche. Nous travaillons à cela.

**M. Steven Blaney:** Vous êtes de bons politiciens.

D'accord, c'est bien. Merci.

**Mme Joan MacDonald (directrice générale, Division aérienne et transports accessibles, Office des transports du Canada):** Si vous me le permettez, je vais répondre en anglais.

[Traduction]

En ce qui concerne la publicité sur le prix des billets d'avion, ce sera au ministre de décider si une réglementation est nécessaire et si, à ce moment-là, il demandera à l'Office de prendre un règlement. Si on nous le demande, nous suivrons le processus habituel de réglementation, qui consiste à consulter les intéressés pour déterminer quelle est la meilleure façon de faire pour que la réglementation fonctionne.

[Français]

**M. Steven Blaney:** Vous expliquez que vous êtes l'organisme chargé d'appliquer la loi.

Pourriez-vous nous décrire votre relation avec Transports Canada et la façon dont vous envisagez qu'elle va évoluer avec le nouveau projet de loi?

**M. Gilles Dufault:** D'abord, il est très important de préciser que nous sommes indépendants de Transports Canada. La relation que nous entretenons avec le ministre est de nature administrative, puisque c'est par son entremise que nous rendons des comptes au Parlement. Il reste que nous sommes complètement indépendants.

Lorsque Transports Canada prépare un projet de loi, des gens de ce ministère font appel aux connaissances de certaines personnes de l'office, généralement des membres du personnel, afin de voir si les recommandations du ministère sont pratiques, opérationnelles et applicables.

L'office tient aussi des rencontres avec le comité qui a revu la loi. Il y a six ans déjà, l'office a fait des recommandations concernant la révision de la loi. Tous les ans, l'office doit faire rapport, dans son rapport annuel, du fonctionnement de la loi. Bref, les relations entre ces deux organismes se limitent à cela.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Le président donne la parole à M. Godfrey, qui cède son temps de parole à M. McGuinty.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur Godfrey. Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir à une observation qu'a faite Mme MacDonald il y a quelques instants, lorsqu'elle a dit que ce ne serait pas l'OTC qui déterminerait si une réglementation sur le prix des billets d'avion est nécessaire pour plus de clarté.

**Mme Joan MacDonald:** Non, c'est le ministre. Lorsque le ministre décide que cela est nécessaire, il demande alors à l'Office d'établir la réglementation.

**M. David McGuinty:** Habituellement, est-ce qu'un ministre vous donne une idée de ce que le terme « nécessaire » signifie, ou...? Est-ce que le ministre expliquerait clairement à l'OTC qu'il y a des preuves à l'appui pour justifier l'amélioration de la réglementation? Ou est-ce que le ministre lance tout simplement la balle dans votre cour?

**Mme Joan MacDonald:** Je suppose que le ministre, en arrivant à sa conclusion, déterminerait qu'il est nécessaire de prendre un tel règlement et nous donnerait le contexte dans lequel nous devons travailler. Cependant, comme je l'ai dit précédemment, nous suivrions alors le processus normal qui consiste à faire de longues consultations, à procéder avec la partie un et la partie deux.

**M. David McGuinty:** Revenons quelques instants à la question du bureau des plaintes relatives au transport aérien et au commissaire. Je crois comprendre que le dernier rapport spécifique

sur les plaintes relatives au trafic aérien a été publié le 31 mai 2005, n'est-ce pas?

**M. Gilles Dufault:** Peut-être.

**M. David McGuinty:** Auparavant, le commissaire publiait un rapport tous les six mois.

**M. Gilles Dufault:** Oui.

**M. David McGuinty:** Le projet de loi à l'étude fera passer votre cycle annuel régulier d'un an à trois ans pour ce qui est de la présentation des rapports.

**M. Gilles Dufault:** Non.

**M. David McGuinty:** Ai-je mal compris?

**Mme Joan MacDonald:** C'est pour le rapport du ministère des Transports sur le fonctionnement du réseau de transport. L'Office sera toujours tenu de présenter un rapport annuel.

• (1635)

**M. David McGuinty:** Un rapport sur les plans et priorités?

**M. Gilles Dufault:** C'est exact.

**Mme Joan MacDonald:** Non. Il s'agit d'un rapport annuel séparé.

**M. Gilles Dufault:** Un rapport sur les plans et priorités et le rapport annuel.

**M. David McGuinty:** Deux documents qui sont déposés au Parlement.

**Mme Joan MacDonald:** Oui, c'est exact.

**M. David McGuinty:** Alors dans votre rapport annuel, y aurait-il une déclaration annuelle ou une liste annuelle ou un rapport séparé sur les plaintes concernant le trafic aérien?

**M. Gilles Dufault:** Il y aurait un chapitre portant sur les plaintes relatives au transport aérien.

**M. David McGuinty:** Très bien.

**M. Gilles Dufault:** Il y a un chapitre semblable dans le dernier rapport annuel, et vous y retrouvez le même genre d'information.

**M. David McGuinty:** Aidez-moi à comprendre. Je n'ai pas vu le dernier rapport. Est-ce un rapport d'évaluation? Est-ce un rapport qui donne une description? Est-ce un rapport qui donne une interprétation? Ou est-ce un rapport statistique? Par exemple, comme M. Hood l'a laissé entendre, s'il recevait 15, 18 ou 25 plaintes semblables, il pourrait en arriver à la conclusion qu'il s'agit d'un comportement typique de la part d'un transporteur aérien en particulier.

Votre rapport va-t-il jusqu'à interpréter les statistiques, pour aider ma mère, qui prend souvent l'avion, à comprendre qu'un transporteur aérien en particulier a ou non des problèmes en ce qui concerne un type de comportement spécifique? Ou bien est-ce que votre rapport se limite à déclarer notamment : « Voici les incidents, voici le nombre de causes qui ont été entendues et voici le nombre de cas qui ont été réglés? »

**M. Gilles Dufault:** Le rapport contient des statistiques, mais il y a également une certaine interprétation. Lorsque nous entendons une plainte concernant les tarifs, et lorsque nous rendons une décision, les lignes aériennes lisent ces décisions et savent que la prochaine fois, elles auraient avantage de suivre les lignes directrices qui ont été élaborées à la suite d'une décision.

**M. David McGuinty:** Je vais tenter de poser la question de cette façon, monsieur le président.

Monsieur Dufault, monsieur Isenberg et madame MacDonald, si vous vouliez améliorer la transparence pour le citoyen moyen qui descend d'un autobus dans notre ville, qui prend l'avion deux fois par année, comment amélioreriez-vous cette transparence pour ce qui est des plaintes concernant le trafic aérien, si vous deviez rédiger les exigences de reddition de comptes aujourd'hui? Comment feriez-vous en sorte que le citoyen moyen puisse mieux les comprendre? Comment communiqueriez-vous mieux ces exigences? Comment amélioreriez-vous la transparence pour le consommateur moyen au Canada en ce qui a trait à ces questions?

**M. Gilles Dufault:** Nous publions tout simplement le nombre de plaintes, le secteur... Nous identifions les problèmes et nous identifions la ligne aérienne faisant l'objet des plaintes que nous avons reçues. Essentiellement, nous ne pouvons pas écrire un livre sur chaque question, mais nous sommes le plus transparents possible dans les circonstances actuelles.

**M. David McGuinty:** Très bien. Encore une fois, et je sais que vous êtes le plus transparent possible dans la limite où vous le permet votre mandat et la loi — cela je le comprends — mais comment pourriez-vous améliorer la transparence pour le consommateur moyen? Du point de vue de la protection du consommateur, comment vous y prendriez-vous?

**M. Gilles Dufault:** Notre mandat est de faciliter la résolution des plaintes pour lesquelles il n'y a pas d'autres recours. Il s'agit donc...

**M. David McGuinty:** Mais votre mandat sera amélioré de façon à inclure la pleine responsabilité du commissaire, n'est-ce pas?

**M. Gilles Dufault:** Oui.

**M. David McGuinty:** C'est pourquoi je pose la question, si vous suivez ma logique.

**Mme Joan MacDonald:** Si vous me le permettez, l'Office vient tout juste de déposer son rapport de 2005, et il contient un chapitre assez important au sujet des plaintes relatives au transport aérien. Comme M. Dufault l'a dit, il donne de l'information au sujet du volume de plaintes mais aussi au sujet des types de plaintes reçues, et je pense que le Canadien moyen comprendrait facilement ce dont nous parlons.

Je ne vois donc pas une différence énorme entre ce qui se trouvait dans le rapport du commissaire et ce qui se trouve dans le rapport annuel.

**M. David McGuinty:** Alors, j'ai du mal à comprendre ce qu'a dit M. Hood lorsqu'il a quitté son poste.

**Le président:** Monsieur Storseth.

**M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci d'avoir aidé la mère de M. McGuinty à comprendre la situation. Ma mère est préoccupée par le processus de médiation, alors ce sera là le sens de mes questions.

Le projet de loi à l'étude donne à l'Office le pouvoir de s'engager dans la médiation. Je crois comprendre que depuis 2000, l'Office le fait déjà dans le cadre d'un projet pilote. Ce changement législatif consiste-t-il tout simplement à inscrire dans la loi ce que l'Office faisait déjà, ou s'agit-il d'un autre pas en avant?

● (1640)

**M. Gilles Dufault:** Il inscrit dans la loi ce que l'Office faisait déjà, mais ça donne également à l'Office beaucoup plus de pouvoir pour régler ce genre de problèmes. Auparavant, nous avons essentiellement un projet pilote et nous proposons la médiation. Cela fait maintenant partie de la loi et nous pourrions le faire de façon beaucoup plus assertive.

**M. Brian Storseth:** Quelle a été votre expérience avec l'Office et la médiation? Y a-t-il des conflits entre le rôle judiciaire et le rôle de médiation qu'il doit jouer?

**M. Gilles Dufault:** Nous avons érigé un mur entre les deux rôles. Si une cause va en médiation, quiconque participe à la médiation du dossier ne peut participer à l'adjudication de la même cause en cas d'échec de la médiation.

**M. Brian Storseth:** Vous ne voyez donc pas de possibilités de...

**M. Gilles Dufault:** Je ne vois aucun problème à ce que l'on fasse appel à la médiation, car nos rôles sont très clairs, et les lignes directrices ont été élaborées et discutées avec toutes les parties intéressées. C'était également une préoccupation pour toutes les parties.

**M. Brian Storseth:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Très bien. Je suppose que nous devrons revenir à M. Jean. Nous avons effectivement encore un tour de table.

Monsieur Jean.

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

Je serais curieux de savoir si votre mandat, étant donné ces nouvelles dispositions, vous permettra de régler... Vous avez mentionné en répondant à l'une des premières séries de questions, comment vous réglemez le bruit, etc. Pouvez-vous régler les heures d'exploitation? Vous avez mentionné comment vous réglemez dans le cas d'une cour de triage, mais êtes-vous également en mesure de régler le trafic ferroviaire pour alléger la congestion dans certaines villes? Est-ce que cela fait partie de votre nouveau mandat? Est-ce que ces questions ont été examinées? Vous avez mentionné les heures d'exploitation — seriez-vous en mesure de les limiter?

**M. Gilles Dufault:** Je ne pense pas que nous ayons mentionné les heures d'exploitation.

**M. Brian Jean:** Avez-vous parlé des opérations comme telles?

**M. Gilles Dufault:** Non, nous serons en mesure de déterminer si le niveau de bruit est déraisonnable, mais...

**M. Brian Jean:** Et quelle sera la décision — non pas les conséquences réelles, mais est-ce que l'Office a un mandat qui lui permet de régler les heures d'exploitation dans n'importe quel type de municipalité, est-ce qu'il a un tel mandat?

**M. Gilles Dufault:** Non.

**M. Brian Jean:** Très bien. Les gens en ont parlé; allez-vous utiliser une mesure d'évaluation subjective pour le bruit afin de déterminer s'il est déraisonnable? Je sais qu'ils ont mentionné les décibels, etc., mais...

**M. Gilles Dufault:** Non, je n'ai pas parlé de décibels. C'est M. Blaney qui a parlé de décibels, et je vais répéter ce que je lui ai dit en français: nous sommes actuellement en train d'élaborer le cadre des lignes directrices pour être prêt à commencer la consultation dès que la loi sera adoptée. En attendant, nous nous préparons.

**M. Brian Jean:** Et le bruit sera limité au bruit déraisonnable...

**M. Gilles Dufault:** Le bruit déraisonnable, mais je ne peux pas en dire plus, parce que nous commençons à peine à y travailler. Toute autre réponse serait pure spéculation de ma part.

**M. Brian Jean:** Je comprends. Merci.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Pour revenir à ce que M. Jean mentionnait, disons qu'il semble compliqué d'établir vos lignes directrices. Il y a des normes internationales en matière de bruit. La pollution par le bruit est un phénomène connu.

Avez-vous l'intention de vous adjoindre les services de spécialistes qui pourraient vous aider en ce sens?

**M. Gilles Dufault:** Cela peut paraître compliqué parce qu'on commence à débroussailler le tout. Dans un premier temps, nous allons établir des paramètres, puis nous allons entreprendre les consultations auprès de toutes les parties intéressées.

L'office a beaucoup d'expertise. Il connaît bien les chemins de fer, étant donné qu'il travaille à des questions relatives au domaine ferroviaire depuis longtemps. Jusqu'en 1996, le bruit était de la compétence de l'office. Il y a donc, à cet égard, une culture d'entreprise qui existe encore chez nous. Elle ne s'est pas perdue.

Nous prendrons tous les moyens possibles pour élaborer une série de lignes directrices appropriées qui répondra aux besoins de toutes les parties prenantes.

• (1645)

**M. Mario Laframboise:** Je nous souhaite en effet qu'il y ait une culture d'entreprise, parce que nous recevons beaucoup de plaintes à ce sujet.

Je vais revenir à la question de mon collègue. Vous avez dit plus tôt que si une compagnie privée ne voulait pas se départir d'une voie ferrée, vous n'interveniez pas. On parle ici de biens publics et de l'intérêt public. Alors même qu'on développe des réseaux de transport public, ne croyez-vous pas qu'il serait temps, si une compagnie n'exploite pas un tronçon donné, que vous agissiez à titre de médiateur et qu'on demande à cette compagnie pourquoi elle conserve ce tronçon?

Beaucoup de questions se posent à l'intérieur du réseau. Les villes sont toutes en train d'évaluer comment elles peuvent développer des réseaux de transport public. Souvent, quand il existe des secteurs désaffectés, ce sont ceux-ci qu'on considère d'abord. Ne trouvez-vous pas qu'à l'aube de 2007, il serait temps que l'office ait le pouvoir de demander aux entreprises d'expliquer pourquoi elles veulent conserver ces tronçons? Ne pensez-vous pas qu'il serait temps de tenir un débat transparent à ce sujet?

**M. Gilles Dufault:** C'est peut-être un débat qui devrait se tenir, mais jusqu'à maintenant, le projet de loi ne prévoit pas confier cette responsabilité à l'office et ce dernier n'a pas l'intention de demander qu'on la lui confie.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Merci, monsieur le président.

Vous avez dit, monsieur Dufault, que l'Office des transports avait la responsabilité d'intervenir en cas de plaintes relatives au bruit dans les chemins de fer — auparavant. Je pense que vous avez dit cela.

**M. Gilles Dufault:** J'ai dit que l'Office, avant sa dernière réorganisation, avait son mot à dire sur les plaintes relatives au bruit. J'ai simplement dit qu'il y avait à cette époque une certaine expertise dans ce domaine à l'Office, et j'espère qu'elle existe toujours. Les gens qui étaient experts à ce moment-là ont peut-être pris leur retraite, je l'ignore, mais je dis simplement que cette expertise existe probablement et nous allons certainement voir ce que nous pouvons faire à ce sujet.

**M. Peter Julian:** Combien de plaintes relatives au bruit aviez-vous par année à cette époque?

**M. Gilles Dufault:** Je l'ignore.

Le savez-vous?

**M. Seymour Isenberg:** Il y en avait environ de six à dix...

**M. Peter Julian:** Par année?

**M. Seymour Isenberg:** C'était à peu près cela. Je m'occupe de...

**M. Peter Julian:** J'en reçois autant dans une semaine à mon bureau de circonscription.

**M. Seymour Isenberg:** Oui, mais il y a évidemment une grande différence entre une plainte officielle et des gens qui téléphonent à leur représentant local pour se plaindre. D'après la Cour fédérale, nous avons quelque peu outrepassé les pouvoirs qui nous étaient conférés par la loi. Nous avons donc perdu le pouvoir de nous occuper des plaintes relatives au bruit, jusqu'à ce que ce pouvoir soit inscrit de nouveau dans la loi.

**M. Peter Julian:** Si l'on examine cette responsabilité additionnelle et toutes les autres responsabilités supplémentaires dont nous avons discuté à propos du projet de loi C-11 — vous avez dit tout à l'heure que vous vous occupez chaque année d'environ 3 800 cas — quelles sont vos prévisions relativement à ces nouveaux pouvoirs? Combien de cas pourriez-vous avoir?

**M. Gilles Dufault:** Cela ne fera pas une grande différence. Pour ce qui est des plaintes relatives au bruit, je ne le sais pas, mais nous supposons que nous pouvons nous en occuper avec nos ressources actuelles.

**Le président:** Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

Je veux être sûr de bien comprendre. L'Office des transports du Canada est-il un employeur séparé? Quel est votre statut? Êtes-vous une société d'État?

• (1650)

**M. Gilles Dufault:** Non, nous sommes une agence gouvernementale.

**M. David McGuinty:** Je comprends. Il y a quatre ou cinq catégories d'agences gouvernementales.

**M. Gilles Dufault:** Non.

**M. David McGuinty:** Êtes-vous un employeur séparé? Vos employés sont-ils à plein temps?

**Mme Joan MacDonald:** Non, nous ne le sommes pas. Nous sommes traités comme un ministère fédéral, rien d'autre.

**M. David McGuinty:** Excellent.

Vous avez actuellement cinq commissaires?

**M. Gilles Dufault:** Non, nous en avons sept. La loi prévoit actuellement cinq commissaires. Le projet de loi...

**M. David McGuinty:** Le projet de loi ferait passer ce nombre à cinq.

**M. Gilles Dufault:** C'est cela.

**M. David McGuinty:** Mais vous avez actuellement sept commissaires actifs?

**M. Gilles Dufault:** Nous avons actuellement cinq commissaires actifs, parce qu'il y a un poste vacant et qu'un autre commissaire est en congé d'invalidité à long terme.

**M. David McGuinty:** Pouvez-vous me donner une idée du salaire des titulaires?

**M. Gilles Dufault:** L'échelle salariale est de 140 000 dollars à 170 000 dollars.

**M. David McGuinty:** Bien.

Comment fonctionne le processus de nominations? L'Office doit-il présenter au ministre une courte liste de candidats?

**M. Gilles Dufault:** Les nominations se font par décret et c'est le ministre qui décide. Je ne sais pas comment fonctionne le processus de nominations. Pour moi, il y a tellement...

**M. David McGuinty:** Pardon, mais si c'est...

**M. Steven Blaney:** Ils devraient le savoir.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. David McGuinty:** Je pose la question parce que vous êtes PDG par intérim, monsieur Dufault, n'est-ce pas?

**M. Gilles Dufault:** Oui.

**M. David McGuinty:** Alors le ministre vous demande-t-il de lui présenter des noms?

**M. Gilles Dufault:** En ce moment, non. On nous l'a demandé quand nous avons nommé le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Pour le deuxième titulaire, on nous a demandé de faire des suggestions. Mais c'est la seule fois depuis huit ans et demi que je travaille à l'Office qu'on nous ait demandé de faire des suggestions pour la nomination d'un commissaire.

**M. David McGuinty:** Aucun changement n'a été proposé par le gouvernement dans le processus de nomination qui a été en vigueur dans un passé raisonnablement récent, n'est-ce pas?

**M. Gilles Dufault:** S'il y a eu des changements, je n'en ai pas entendu parler. On ne m'a pas consulté et je doute qu'on me consulte. Pour le choix d'un nouveau président, on a demandé à l'Office, ou plutôt on a demandé à la présidente sortante, avant son départ, de fournir une description de poste, de faire des suggestions, etc. Ils avaient donc une description de poste, des qualités requises, des critères, etc.

**M. David McGuinty:** Donc, du point de vue de la transparence, monsieur Dufault, il n'y a eu aucun changement pour la nomination des commissaires.

**M. Gilles Dufault:** Non. Le concours a été affiché. C'était dans la *Gazette du Canada* et toute personne intéressée peut poser sa candidature et je suppose que les intéressés l'ont fait. Mais je ne suis pas au courant du processus comme tel. Il faut envoyer sa demande au Bureau du conseil privé, au secrétariat principal des nominations. Mais le processus a été appliqué comme il le serait pour n'importe quel autre emploi annoncé dans les journaux. Quiconque croit avoir les qualités requises peut poser sa candidature en s'adressant à tel endroit avant telle date.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Vous avez mentionné plus tôt que toute décision de l'office était signée par un ou deux membres.

**M. Gilles Dufault:** On parle ici de deux membres.

**M. Robert Carrier:** En effet, et je suppose que pour toute décision, le président est signataire, de même que la personne qui dirige le dossier.

**M. Gilles Dufault:** Non.

C'est le cas en ce qui concerne le président du comité d'examen. Pour sa part, le président de l'office affecte les membres à des comités. Il demeure membre et premier dirigeant. S'il fait partie d'un comité, donc s'il s'y est lui-même affecté, il entend la cause et, à l'instar de l'autre ou des deux autres membres du comité, entérine la décision.

D'habitude, le quorum est de deux membres, mais dans le cas des causes controversées, il y en a généralement trois, de façon à s'assurer qu'il y ait toujours une majorité.

• (1655)

**M. Robert Carrier:** J'aimerais savoir comment le travail est réparti. Est-ce que les dossiers sur le transport ferroviaire ou le bruit, par exemple, sont confiés à ceux qui ont une expertise dans ce domaine? Est-ce que la répartition se fait plutôt en fonction des régions du pays?

**M. Gilles Dufault:** Ça ne se fait pas selon les régions. Quelle que soit la région d'origine des membres, ceux-ci représentent l'office auprès de l'ensemble des Canadiens. C'est la prérogative du président d'assigner les membres à des comités. Il tient compte de certains critères, qui peuvent varier d'un dossier à l'autre. L'expertise requise pour traiter un dossier est un facteur. En effet, tous n'ont pas le même degré d'expertise. Il s'agit de faire l'assignation de façon appropriée afin que le comité traite une question de la meilleure manière qui soit, tout en tenant compte de la charge de travail de chacun.

**M. Robert Carrier:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Là-dessus, je remercie nos témoins d'être venus aujourd'hui. Des membres du comité ont suggéré que quand nous aurons terminé l'audition des témoins, nous aurions peut-être besoin de vous revoir pour répondre à d'autres questions. Je vous demanderais donc de bien vouloir vous mettre à notre disposition si jamais nous décidons de le faire.

**M. Gilles Dufault:** Je le ferai avec plaisir.

**Le président:** Merci beaucoup.

**M. Gilles Dufault:** Merci de m'avoir écouté.

[Français]

Merci beaucoup.

L'expérience a été très agréable, et je suis prêt à recommencer.

[Traduction]

**Le président:** Nous avons maintenant une motion à étudier. M. Laframboise l'a présentée et elle est assurément recevable quant au préavis nécessaire. Je vais demander à M. Laframboise de nous la présenter.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Le but de la motion est de faire comparaître M. Duchesneau, le président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté et du transport aérien, lors de la prochaine réunion du comité, soit le 5 octobre 2006. Le but ici est qu'il nous explique les raisons des problèmes de défaillance de la sécurité constatés à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

[Traduction]

**Le président:** À l'ordre, je vous prie.

M. Laframboise a la parole.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci.

Évidemment, vous aurez compris que cette comparution a comme but de constater des problèmes de sécurité à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, mais que la situation pourrait aussi s'appliquer à d'autres aéroports canadiens. M. Duchesneau a fait des déclarations très importantes. D'abord, il n'a pas mis l'accent uniquement sur son service. Il a dit, cependant, que la biométrie allait être appliquée dans son service et qu'on allait, de cette façon, essayer de régler les problèmes de sécurité.

Un comité du Sénat a été chargé d'analyser cette situation. Il y avait, d'ailleurs, dans le *Journal de Montréal* de ce matin, des déclarations selon lesquelles la biométrie ne serait pas la meilleure solution. D'autres moyens devraient apparemment s'y ajouter pour garantir la sécurité à l'intérieur du service. M. Duchesneau a parlé de crime organisé à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Cette situation s'applique probablement à d'autres aéroports canadiens. Il a aussi abordé la sécurité, non seulement à l'intérieur de l'aéroport, mais aussi dans l'aire de trafic et partout sur le territoire de l'aéroport.

Quatre organisations s'occupent de sécurité à Montréal, et on me dit qu'il y en a environ 20 à l'aéroport international Lester B. Pearson. Il est peut-être temps de poser des questions à M. Duchesneau, qui a osé parler des problèmes touchant non seulement l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, mais aussi d'autres aéroports.

Il serait temps de le faire comparaître. J'espérais que ce soit possible dans le cadre de la prochaine réunion, mais à ce sujet, je suis ouvert à la discussion.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Laframboise.

Y a-t-il des observations?

**M. Don Bell:** Vous faut-il quelqu'un pour appuyer la motion?

**Le président:** Non.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je veux m'assurer que tout le monde est au courant que l'ACSTA n'est pas responsable de la sécurité à l'aéroport. Elle est seulement responsable du contrôle des passagers.

Bien sûr, nous ne pouvons pas obliger la personne en cause à témoigner. Il faut obtenir sa collaboration.

• (1700)

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je suis conscient de cela. Par contre, pour ce qui est de son propre service, la biométrie a été proposée comme solution. Or, on voit que cette dernière, proposée par le comité du Sénat, n'était pas nécessairement la meilleure. Quoi qu'il

en soit, M. Duchesneau a osé se prononcer sur l'infiltration du crime organisé et sur la façon dont se comportaient les autres services à l'intérieur de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. C'est probablement le cas de tous les autres aéroports, dont ceux qui se trouvent sur vos territoires. Quelqu'un a osé parler: il faudrait peut-être saisir l'occasion au vol et l'interroger sur son service.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Absolument. Je n'en disconviens pas. Je fais seulement ces deux observations. Je crois savoir que la biométrie sera instaurée dans les 29 principaux aéroports en décembre.

**Le président:** Monsieur McGuinty.

[Français]

**M. David McGuinty:** J'aimerais appuyer la motion directement. En effet, à la suite d'un problème ayant eu lieu il y a deux ans, M. Duchesneau a dit, il y a un an, que le problème d'uniforme et d'écusson ne se présenterait plus jamais. J'aimerais lui demander, vu les commentaires qu'il a émis il y a un an, quelle est la situation actuelle.

M. Jean dit que l'ACSTA n'est pas responsable de la sécurité, mais seulement du filtrage. J'aimerais donc savoir qui est responsable de la sécurité et si on devrait explorer davantage l'idée d'interroger une personne responsable de la sécurité canadienne.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je crois savoir que l'administration aéroportuaire elle-même est responsable de la sécurité de l'aéroport et que chaque administration aéroportuaire est responsable en dernière analyse. Le ministère serait en mesure de fournir de plus amples informations.

**Le président:** Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Serait-il logique de convoquer le président et chef de la direction de l'administration aéroportuaire de Montréal en même temps que M. Duchesneau? Ou bien le ministre des Transports est-il responsable de la sécurité, le pouvoir étant délégué aux administrations aéroportuaires?

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je serais d'accord avec vous si on faisait comparaître le président de l'association qui représente les autorités aéroportuaires. Je crois en effet que ces gens ont une association. Le problème n'existe pas uniquement à Montréal. Je crois qu'il touche d'autres aéroports.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Un amendement a-t-il été apporté au sujet de l'invitation?

**Des voix:** Non.

**M. Brian Jean:** Je propose un amendement favorable qui se lit comme suit : « Que le comité... invite M. Jacques Duchesneau à comparaître », et qu'on invite aussi le président de l'administration aéroportuaire de Montréal, si tel est le souhait et la volonté du comité. Mais qu'on change le libellé; au lieu de dire « fasse comparaître », qu'on dise plutôt « invite à assister à la séance du comité ».

**Le président:** Je pense que l'une des difficultés, d'après mon expérience, est que si nous fixons la date au 5 octobre, nous serons peut-être coincés. S'il ne se présente pas le 5 octobre, il nous faudra peut-être adopter une autre motion. Je propose qu'on l'invite en fixant une échéance, mais qu'on lui donne aussi le temps de s'organiser. Peut-être M. Laframboise pourrait-il changer cette date précise.

**M. Mario Laframboise:** C'est d'accord.

**Le président:** Monsieur Julian.

[Français]

**M. Peter Julian:** J'appuie la motion, mais je voudrais proposer un amendement voulant qu'il s'agisse de la réunion du 5 octobre ou d'une autre réunion. M. Laframboise nous fait part d'un certain sentiment d'urgence face à cette situation. Si M. Duchesneau n'était pas disponible jeudi, l'invitation ne serait alors pas limitée à ce jour.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** Je suis d'accord avec cela.

**Le président:** Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** L'amendement favorable, monsieur le président, consistait à dire que le président et chef de la direction de l'administration aéroportuaire de Montréal accompagnerait M. Duchesneau. C'est bien cela?

**Le président:** Oui, si telle est la volonté du comité au sujet de la motion.

**M. David McGuinty:** M. Laframboise avait mentionné le président du Conseil des aéroports du Canada. Ce sont deux organisations différentes.

**Le président:** Avez-vous une observation?

**M. Brian Jean:** Je crois savoir que c'est l'administration aéroportuaire elle-même, et il ne serait pas logique d'entendre le PDG de cette organisation. Je pense que ce qui se passe à Montréal est révélateur, comme M. Laframboise l'a dit, de ce qui se passe dans d'autres aéroports. Ce serait donc un bon exemple de ce qui se passe, surtout à cause de la lumière. Mais j'ajouterais mon amendement favorable pour inclure la suggestion de M. Julian, à savoir « le 5 octobre 2006 ou toute autre date disponible ».

Je propose donc cet amendement favorable, si le comité est d'accord, et je demande à M. Laframboise d'accepter mon amendement favorable.

**Le président:** Oui, et je pense qu'il faut également garder à l'esprit que si l'on recommence à repousser cette date de plus en plus loin, nous pouvons toujours revenir à la charge avec une autre motion un peu plus ferme, en espérant, encore une fois, que ces deux personnes acceptent de nous rencontrer et de plaider leur cause.

Avez-vous le texte modifié de la motion?

• (1705)

**Le greffier du comité:** Je l'ai.

**Le président:** Nous l'avons. Je vais demander à Mark de bien vouloir en faire lecture.

**Le greffier:** La motion est la suivante :

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités invite M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, et le président de l'aéroport de Montréal, pour la séance du 5 octobre 2006, ou à une autre réunion, afin qu'ils s'expliquent sur les défaillances de la sécurité constatées à l'aéroport de Montréal.

**Le président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Pourrais-je poser une question aux membres du comité? On m'a donné instruction de rédiger une ébauche de lettre au ministre. Je l'ai fait, même s'il a répondu publiquement à cette question à la Chambre.

Le comité souhaite-t-il toujours envoyer cette lettre, ou bien la réponse est-elle satisfaisante? Nous l'avons par écrit, dans le compte rendu du hansard.

**Des voix:** Oui.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Oui.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Blaney?

**M. Steven Blaney:** Envoyez la lettre.

**Le président:** Envoyer la lettre? Très bien. Merci beaucoup.

D'autres observations? Très bien.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** C'est bien.

[Traduction]

**Le président:** La séance est levée.







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

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

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

---

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

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