Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 023 • 1re SESSION • 39e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 2 novembre 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 jeudi 2 novembre 2006

● (1535)

[*Traduction*]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous.

Je déclare ouverte la 23e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du jeudi, 21 septembre 2006, nous examinons 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.

Monsieur Julian.

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

J'aimerais, avant que le comité ne cède la parole aux témoins, déposer l'avis de motion dont j'ai parlé à la fin de la réunion de mardi. Je veux le faire à l'instant même, car c'est Mme Chow qui va en débattre, puisque je dois quitter avant la fin de la rencontre.

Donc, si le comité est d'accord, je vais déposer l'avis de motion. Il pourra être inscrit à l'ordre du jour et examiné à la fin de la séance, après que le comité aura entendu les témoins.

L'avis de motion se lit comme suit: que, lors d'une de ses prochaines séances, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités analyse, après sa publication, l'étude effectuée par Roger Tassé concernant l'Administration portuaire de Toronto.

Le président: La motion a été déposée. Nous allons en discuter à la fin de la réunion, une fois les témoins entendus.

Merci, monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous accueillons aujourd'hui MM. Jean-Robert Gauthier et Ghyslain Chouinard, du Regroupement des citoyens contre la pollution, et M. Bernie Churko, de la Farmer Rail Car Coalition.

Vous aurez droit à sept minutes pour vos exposés, après quoi, nous passerons aux questions.

Vous pouvez commencer.

[*Français*]

M. Jean R. Gauthier (président, Regroupement des citoyens contre la pollution): Merci, monsieur le président.

Je tiens d'abord à remercier les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de nous donner l'occasion de formuler des observations et des recommandations. Nous espérons que nous serons utiles et que nous saurons inspirer le comité dans ses travaux.

Le Regroupement des citoyens contre la pollution existe depuis quelques années. Sa mission est de: poursuivre des objectifs humanitaires tels que défendre la qualité de vie et l'intégrité de l'environnement; diffuser aux membres et au public en général l'information nécessaire pour une bonne compréhension des enjeux de la pollution industrielle et agricole dans l'environnement; et enfin, prendre tous les moyens pour identifier, dénoncer et, si nécessaire, poursuivre en justice les individus ou sociétés responsables d'activités commerciales et industrielles jugées polluantes ou nuisibles à l'environnement. C'est notre raison d'être.

Dans notre préambule, nous tenons à souligner que nous souscrivons entièrement au mémoire de la Coalition québécoise contre les bruits ferroviaires ainsi que celui de la Ville de Lévis, qui vous ont été présentés et qui ont été déposés il y a quelques jours dans le cadre de l'étude du projet de loi C-11.

Au cours des dernières années, l'industrie ferroviaire est devenue très florissante, et nous nous en réjouissons. Par contre, cela n'est pas sans apporter un certain nombre de problèmes aux populations avoisinant les voies ferrées.

Les deux principaux inconvénients liés à cet accroissement sont une baisse importante de la qualité de vie à cause du bruit. On parle de sifflets, de moteurs tournant à plein régime, de crissements de roues, de l'accouplement des wagons dans les gares de triage et, enfin, de nuisance routière. Il y a aussi les risques éminents liés au transport des matières dangereuses, soit des déraillements, des déversements, des tamponnements, des explosions, etc.

Cette situation est déplorable pour la qualité de vie et la santé des citoyens et a des incidences économiques négatives. Les activités des grands transporteurs ferroviaires, le CN et le CP, ont une influence directe sur la richesse foncière des propriétés limitrophes.

Je vais demander à Ghyslain d'enchaîner et de vous parler de la pollution par le bruit.

● (1540)

M. Ghyslain Chouinard (vice-président, Regroupement des citoyens contre la pollution): D'abord, nous croyons que la question a déjà été soulevée dans les mémoires précédents.

Nous sommes convaincus que le bruit a des effets et des conséquences néfastes sur la santé. L'Organisation mondiale de la santé l'a prouvé. Nous avons inclus dans notre mémoire des hyperliens à utiliser pour aller sur le site de l'OMS qui recommande, entre autres, que les bruits ne dépassent pas 45 décibels la nuit et 55 décibels le jour. Ce sont des statistiques qui ont fait leurs preuves.

Comme le disait M. Gauthier, la problématique ferroviaire comprend deux volets. Dans un premier temps, il y a les bruits émis par les motrices et les accouplements des wagons dans les cours de triage. Dans un deuxième temps, nous nous sommes penchés plus spécifiquement sur le sifflet de train.

Le sifflet de train génère un bruit aux passages à niveau qui dépasse en intensité et en pression acoustique tout autre bruit urbain. Par exemple, pour la seule localité de Charny, où il y a une importante cour de triage, le train peut siffler à 20 reprises entre 22 heures et 6 heures le lendemain matin. Un train qui siffle à 4 h 48 du matin peut réveiller tous les gens d'une ville. Nous sommes convaincus que ces micro-réveils nuisent non seulement à la qualité de vie, mais à la productivité générale de tous les citoyens qui subissent ces inconvénients.

Il y a des coûts pour ces mesures, mais on ne peut en évaluer le montant.

Dans le cas du sifflet de train, nous ne sommes pas des experts, des acousticiens, des ingénieurs ou des spécialistes en transport. Cependant, nous savons très bien que nous ne vivons plus au XIX^{e} siècle, alors que le train devait siffler à tous les passages à niveau parce que les moyens de communication étaient ceux du XIX^{e} siècle. L'utilisation intempestive du sifflet de train au XXI^{e} siècle, telle qu'on la vit présentement, date d'une autre époque. C'est révolu, c'est une façon de faire qui est absolument hors toute civilité.

Nous ne sommes pas présentement soumis à la Loi sur les mesures de guerre; je ne crois pas qu'on soit en guerre. Alors, je ne crois pas qu'une compagnie, un citoyen corporatif, ait besoin de signaler sa présence de façon absolument intempestive, sans aucune raison. Nous disons que s'il n'y a rien sur la voie ferrée, il n'y a aucune raison d'utiliser le sifflet d'un train. Si tous les automobilistes utilisaient leur klaxon chaque fois qu'ils croisent une intersection, cela entraînerait une cacophonie impossible. Or, c'est ce que font présentement les trains.

Parallèlement à la problématique du bruit généré par le sifflet, il y a aussi le bruit généré par le crissement des roues. Le mauvais entretien général du parc ferroviaire, que ce soit de la voie ferrée ou des wagons, génère des bruits qui sont audibles à toute heure du jour. Vous connaissez la problématique, par exemple, du CN, qui a augmenté de façon exponentielle le trafic ferroviaire au cours des dernières années, augmentant de la même façon les inconvénients, d'où une baisse de la richesse foncière.

Dernièrement, j'ai eu à vendre une maison qui était limitrophe d'une cour de triage. Cette maison n'a presque aucune valeur. Lorsque je l'ai achetée, en 1993, à peu près 10 convois passaient quotidiennement. En 2006, il y en a un toutes les 15 minutes. Alors, il n'est pas facile de vendre une maison près de laquelle passe un convoi ferroviaire qui émet des bruits atteignant 90 décibels toutes les 15 minutes. C'est une perte de richesse foncière.

En plus du bruit que génère un train, il y a aussi tous les dangers environnementaux reliés au transport de marchandises dangereuses.

J'aimerais que M. Gauthier intervienne à ce sujet.

● (1545)

M. Jean R. Gauthier: En fait, les statistiques sur les déraillements, que l'on peut retrouver sur le site Internet de Transports Canada, ne sont pas tellement éloquentes et elles en font frémir plus d'un.

Premièrement, il y a les convois extrêmes, c'est-à-dire ceux qui comptent quatre ou cinq locomotives tirant 200 wagons. Ces convois s'étirent sur deux ou trois kilomètres. C'est payant, sans doute, et c'est certainement avantageux pour l'entreprise, mais cela crée des problèmes, dont je vais vous parler dans quelques instants.

Il y a le mauvais entretien du matériel roulant, comme Ghyslain le mentionnait, mais aussi celui de la voie ferrée. Par exemple, il peut y avoir un convoi de 200 wagons qui s'étire sur trois kilomètres et qui bloque la circulation dans des rues principales. On n'a qu'à penser à Charny, en particulier, mais je suis sûr que cela se produit dans d'autres municipalités. Lorsqu'on a commencé à avoir des convois de 10, 15 ou 20 wagons, il y a 75 ou 100 ans, cela ne posait pas de problèmes, mais quand il y a 200 wagons, cela commence à être problématique.

Prenons la ville de Charny, en particulier, où la voie ferrée traverse le centre de la ville. La ville est donc divisée en deux parties, séparée par 200 wagons. La rivière Chaudière est située d'un côté de la ville. Donc, s'il se produisait un accident, une catastrophe ou quoi que ce soit, 10 000 ou 15 000 personnes se retrouveraient dans une enclave, sans aucune possibilité de s'en sortir, parce que les trois passages à niveau, qui sont sur une distance de moins d'un kilomètre, sont fermés pour laisser passer les 200 wagons qui traversent la ville. Si le train déraille ou s'il s'immobilise, les gens qui sont dans la partie sud de la ville n'ont absolument aucun moyen de s'enfuir, puisqu'ils sont prisonniers de la rivière Chaudière. Évidemment, il était impossible de prévoir ces dangers lors de la construction de la voie ferrée.

Lorsqu'une entreprise multiplie par 10 et par 20 le nombre de wagons, cela entraîne des conséquences. Il ne faut pas attendre qu'une catastrophe se produise pour agir. On le mentionne ici. À ce rythme, on ne se demande pas si une catastrophe se produira, on se demande où et quand elle va se produire.

Il y a une autre raison pour laquelle le sifflet n'est pas utile. En effet, selon les statistiques de Transports Canada, il y a de plus en plus d'accidents, de déraillements et de décès aux passages à niveau. Alors, ce n'est pas le sifflet qui fera une différence. En outre, les convois de 200 wagons et plus fragilisent les infrastructures de la voie ferrée, la rendant moins résistante. Alors, plus elles sont fragiles, plus il y a risques d'accident.

En conclusion, j'aimerais vous donner un peu d'information sur les solutions envisagées pour remplacer le sifflet. Nous avons pensé qu'au lieu du sifflet, il pourrait y avoir des capteurs aux passages à niveau. Ce n'est pas tellement dispendieux et ils pourraient facilement aviser le conducteur du train que la voie est dégagée, c'est-à-dire que rien ne bloque la voie ferrée ni le passage à niveau, et que les barrières sont baissées. Cela serait réalisable. D'ailleurs, c'est ce qui se fait pour les wagons de queue. En fait, il y a une confirmation électronique indiquant de quelle façon ils doivent opérer.

Alors, avec des capteurs, on est en mesure de savoir ce qui se passe à un ou deux kilomètres devant et il n'est pas nécessaire de siffler. De plus, le sifflet risque peut-être d'attirer tout simplement les candidats au suicide. C'est une des raisons pour lesquelles on suggère d'éliminer le sifflet.

On suggère qu'il y ait des murs insonorisés autour des cours de triage. On n'invente rien, puisque cela existe depuis au moins 20 ans en Europe. En fait, le chemin de fer constitue réellement un problème là-bas, peut-être encore plus important qu'ici. Donc, les gens se sont penchés sur ce problème, surtout en Suisse, où ils ont trouvé des solutions en installant des murs insonorisés dans les cours de triage. Pour nous, cela simplifierait passablement les choses.

Ce ne sont pas les solutions qui manquent, et nous en faisons état dans notre mémoire, que vous avez sans doute lu.

Si vous avez des questions, nous serons heureux de vous parler davantage de ce sujet.

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur Gauthier.

Monsieur Churko.

M. Bernie Churko (président - directeur général, Farmer Rail Car Coalition): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, au nom de la Farmer Rail Car Coalition, je tiens à vous remercier de nous donner l'occasion de comparaître dans le cadre de l'examen du projet de loi C-11.

La Farmer Rail Car Coalition regroupe 17 associations agricoles présentes dans les trois provinces des Prairies. Sa mission est assez simple: fournir un nombre adéquat de wagons fiables, bien entretenus et modernes, pour assurer le transport du grain de l'Ouest au plus bas coût possible pour les agriculteurs.

L'ancien gouvernement s'étant engagé à vendre son parc de wagons-trémies, la FRCC avait préparé un plan d'affaires qui, à son avis, aurait permis de mener à bien ce projet. C'est d'ailleurs ce plan qui a servi de base à l'entente conclue par la FRCC et le gouvernement du Canada, en novembre 2005.

Lors de l'élaboration de son plan d'affaires, la FRCC a procédé à une analyse des coûts d'entretien des wagons-trémies en Amérique du Nord. Après un examen approfondi des chiffres, elle a conclu que le coût moyen d'entretien d'un wagon-trémie céréalier datant de la même époque que ceux du gouvernement était d'environ 1 500 dollars par année, par wagon. L'Office des transports du Canada avait estimé que le coût d'entretien des wagons pour la campagne agricole 2002-2003 s'élevait à 4 329 dollars par wagon, par an, et que ce montant était pris en compte dans le plafond de revenu. Non seulement ces coûts étaient-ils excessifs, mais l'entretien des wagons n'était même pas assuré selon des normes acceptables. Il s'agit, pour le parc du gouvernement fédéral, d'une différence de coûts d'environ 40 millions de dollars par année.

Le 4 mai 2006, le nouveau gouvernement du Canada a annoncé qu'il entendait conserver son parc de wagons-trémies, mettant ainsi fin au projet d'achat de la FRCC. Ensuite, étant donné les coûts d'entretien excessifs assumés par les producteurs, et mis en lumière par la FRCC, il a annoncé le dépôt d'une mesure législative qui aurait pour effet de réduire les tarifs de fret de deux dollars, pour les ramener à 2,50 dollars la tonne.

Environ 25 000 wagons sont utilisés en moyenne chaque année pour assurer le transport du grain. La différence entre le coût du programme d'entretien de la FRCC et les coûts inclus dans le plafond de revenu pourrait être de plus de 70 millions de dollars par année, une fois tous les wagons — autres que ceux du gouvernement, de la Commission canadienne du blé et des compagnies ferroviaires — pris en compte.

La FRCC a indiqué qu'elle était prête à appuyer la décision du gouvernement de conserver les wagons-trémies, à la condition qu'il accepte six recommandations. Deux de celles-ci exigent l'adoption de modifications législatives. Ces recommandations ont été soumises aux membres du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire et, si je ne m'abuse, à ce comité-ci. Le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire en a adopté une version modifiée le 30 mai 2006.

La première recommandation proposait le dépôt d'une mesure législative qui aurait pour objet de soustraire du plafond de revenu les coûts d'entretien excessifs des wagons utilisés pour le transport du grain réglementé. Monsieur le président, nous sommes heureux de voir que le gouvernement a donné suite à cette recommandation.

Après avoir examiné les modifications proposées par le projet de loi C-11 à la Loi sur les transports au Canada, la FRCC a conclu que l'article 57, une disposition transitoire, accorde à l'Agence le pouvoir législatif de réévaluer les coûts d'entretien de l'ensemble des wagons-trémies.

La FRCC et ses organisations membres souhaitent remercier le gouvernement de la célérité avec laquelle il a réglé ce problème. Toutefois, deux préoccupations subsistent. Souvent, lorsque l'Office entreprend d'évaluer les coûts des compagnies ferroviaires, il utilise comme principale source d'information les compagnies ferroviaires elles-mêmes. Pourquoi? Parce que dans la plupart des cas, il n'en existe aucune autre. Or, l'entretien des wagons-trémies est un domaine d'activité où les sources d'information sont plus nombreuses. En effet, près de 65 p. 100 des wagons-trémies en Amérique du Nord appartiennent à des tiers autres que les chemins de fer de catégorie 1. Ils constituent un outil précieux, puisque nous pouvons nous servir de leurs données pour établir une comparaison entre leurs coûts et ceux des compagnies ferroviaires.

Ensuite, l'Office évalue parfois les coûts sans consulter les intervenants intéressés. Or, il est essentiel, à notre avis, que les intervenants participent au processus. Leur contribution peut s'avérer utile quand l'Office procède à un ajustement de l'indice des prix, comme l'exige la loi.

Concernant l'article 151, la FRCC a examiné la modification proposée et a conclu que celle-ci empêche les expéditeurs de faire l'acquisition de wagons à bon prix, et pénalise les ateliers du secteur privé qui peuvent assurer l'entretien du parc fédéral à moindre coût. Ces deux éléments doivent être pris en compte si nous voulons un système qui dessert efficacement l'industrie céréalière.

● (1550)

Lorsque le gouvernement fournit aux compagnies ferroviaires des wagons-trémies en vertu d'un bail tout frais compris — autrement dit, les compagnies ferroviaires ne supportent pas les coûts d'entretien, ou les wagons sont loués directement aux expéditeurs de grain réglementé en vertu d'un bail tout frais compris —, les coûts d'entretien ne sont pas soustraits du plafond de revenu, puisqu'il n'y a aucune disposition en ce sens dans la loi. Par conséquent, il se pourrait que des compagnies ferroviaires soient payées pour assurer l'entretien de wagons dont elles ne sont plus responsables.

La FRCC recommande que l'alinéa 151(4)*c*) soit modifié comme suit :

> l'Office ajuste l'indice afin de tenir compte des variations observées dans les coûts supportés par les compagnies de chemin de fer régies à la suite de la vente, location, disposition ou mise hors service de wagons-trémies du gouvernement, ou à la suite de changements apportés au contrat de location.

Enfin, les expéditeurs qui assurent le transport de marchandises en vrac ont l'habitude d'acheter des wagons- trémies pour être en mesure de répondre aux demandes du marché. La loi entérine cette pratique. En effet, le paragraphe 113(3) dispose que :

> Dans les cas où l'expéditeur fournit du matériel roulant pour le transport des marchandises par la compagnie, celle-ci prévoit dans un tarif, sur demande de l'expéditeur, une compensation spécifique raisonnable en faveur de celui-ci pour la fourniture de ce matériel.

Or, le projet de loi, lui, change les règles du jeu pour ce qui est du transport de grain réglementé. Dans certains cas, la compagnie ferroviaire ne sera peut-être pas en mesure de récupérer l'indemnité qu'elle a versée à l'expéditeur; dans d'autres, elle touchera peut-être une indemnité pour des revenus auxquelles elle a déjà droit en vertu du plafond.

L'Office doit avoir clairement le pouvoir d'évaluer les circonstances et d'apporter au plafond de revenu un ajustement qui soit juste pour la compagnie ferroviaire et pour l'expéditeur. La FRCC recommande que l'alinéa 150(3)*a*) de la loi soit modifié comme suit :

> Pour l'application du présent article, sont exclus du revenu d'une compagnie de chemin de fer régie pour le mouvement du grain au cours d'une campagne agricole :
>
> a) les incitatifs, rabais ou réductions semblables versés ou accordés par la compagnie,

— et nous ajouterions —

> y compris toute compensation raisonnable versée par la compagnie de chemin de fer à l'expéditeur qui fournit du matériel roulant pour le transport des marchandises par la compagnie;

J'accepterai volontiers de discuter de ces questions et autres points qui intéressent le comité. J'espère que nous aurons l'occasion d'explorer les autres recommandations de la FRCC.

● (1555)

Le président: Merci, monsieur Churko.

Y a-t-il des questions? Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs.

Mes questions s'adressent surtout à M. Churko.

La Commission canadienne du blé constitue, pour les agriculteurs de l'Ouest, un mécanisme de commercialisation fort important. Or, le réseau de transport, dans votre région notamment, est adapté à l'effort de commercialisation, chose que peu de gens, au Canada, comprennent. Vous vous trouvez à 900 milles de distance des côtes, en moyenne, de sorte qu'il est essentiel que les compagnies ferroviaires travaillent dans votre intérêt.

Il ne fait aucun doute, d'après mon expérience, que Transports Canada a toujours été contre la proposition de la FRCC, qui aurait donné aux producteurs un peu plus de pouvoir face aux compagnies ferroviaires. Quoi qu'il en soit, le nouveau gouvernement a donné suite aux recommandations de Transports Canada, qui ne sont pas pour autant celles des chemins de fer, et mis un terme à l'entente.

Le fait est que les coûts d'entretien, qui sont excessifs, atteignent près de 40 millions de dollars par année, si j'ai bien compris. Cette situation perdure depuis plusieurs années. Croyez-vous que les compagnies ferroviaires ont le droit de garder les sommes qu'elles ont soutirées aux agriculteurs pendant toutes ces années?

M. Bernie Churko: Monsieur Easter, il y a plusieurs facteurs qui entrent en ligne de compte.

D'abord, on ne sait pas vraiment quels sont les coûts d'entretien des compagnies de chemin de fer. Je ne saurais vous dire si elles ont exploité ou non les agriculteur. Nous savons que les ateliers privés en Amérique du Nord auraient pu assurer l'entretien de ces wagons à moindre coût. Les agriculteurs ont trop payé. Ces coûts, dans le cas du parc du gouvernement fédéral, sont évalués à 40 millions de dollars par année, si l'on tient compte des wagons de la Commission du blé et des autres gouvernements provinciaux. Il s'agit-là d'une somme énorme que les producteurs ont versé pendant longtemps. La FRCC a demandé à la vérificatrice générale de voir si, dans les faits, les agriculteurs ont trop payé pendant toute ces années.

L'hon. Wayne Easter: Nous avons du mal à obtenir de l'Office des transports du Canada des documents qui nous permettent d'établir des comparaisons.

Je sais que vous avez formulé deux ou trois recommandations au comité. Nous aurons l'occasion d'y jeter un coup d'oeil plus tard. Vous avez proposé que l'on modifie l'alinéa 150(3)*a*) en vue de prévoir une compensation raisonnable.

Existe-t-il un mécanisme d'appel? On se demande toujours, dans ce genre de situation, qui a raison et qui a tort. Existe-t-il un mécanisme d'appel auquel on peut recourir si l'indemnité prévue n'est pas raisonnable?

● (1600)

M. Bernie Churko: Monsieur Easter, les dispositions de la loi semblent très bien fonctionner pour la plupart des marchandises, s'il ne s'agit pas de grain réglementé.

Il existe un mécanisme d'appel auquel on peut avoir recours s'il y a divergence d'opinion au sujet de l'indemnité touchant les wagons. La complexité vient du fait qu'il y a un plafond de revenu, une formule d'étalement, ainsi de suite, de sorte qu'il est très difficile pour les expéditeurs qui assurent le transport du grain d'acheter des wagons, comme d'autres le font, pour pouvoir répondre aux besoins du marché.

D'après notre conseiller juridique, le processus manque de clarté. C'est pour cette raison que les expéditeurs hésitent à s'adresser à l'Office : l'examen d'une plainte relative au niveau de service offert est une démarche fort coûteuse.

Des éclaircissements s'imposent, dans l'intérêt des expéditeurs et surtout des transformateurs secondaires qui ont communiqué avec nous pour obtenir des wagons. La situation serait alors claire: ils pourraient obtenir des wagons et une indemnité raisonnable, et les chemins de fer seraient traités équitablement. Il faut s'assurer que les chemins de fer, s'ils versent une indemnité, ne seront pas pénalisés en vertu du plafond de revenu.

L'hon. Wayne Easter: Les chemins de fer doivent eux aussi être traités de manière équitable. Je ne dis pas le contraire. Toutefois, ils semblent souvent avoir le haut du pavé.

Le problème, monsieur le président, c'est qu'il est difficile d'obtenir les vrais chiffres quand les compagnies ferroviaires, comme l'a mentionné Bernie, constituent la principale source d'information.

Croyez-vous qu'un organisme indépendant, par exemple, qui n'entretient pas de liens très étroits avec les compagnies ferroviaires, pourrait effectuer une meilleure analyse des chiffres et ainsi convaincre les agriculteurs et les producteurs primaires qu'ils sont traités de manière juste, quand vient le temps d'évaluer les coûts des compagnies de chemin de fer?

M. Bernie Churko: Je peux uniquement vous parler des coûts d'entretien, étant donné qu'ils ont fait l'objet d'une étude assez approfondie. Il n'a pas été difficile d'obtenir des données de ceux qui assurent l'entretien d'équipements du même genre en Amérique du Nord. Dans ce cas-là, nous avons été en mesure d'arriver à un chiffre qui, franchement, était beaucoup moins élevé que les coûts inclus dans le plafond de revenu.

Je pense que la recommandation n^{o} 6 résume assez bien notre point de vue. D'abord, il faut évaluer les coûts assumés par les compagnies ferroviaires. Ensuite, il faut prévoir un mécanisme qui nous permettrait de faire affaire avec les ateliers du secteur privé si les coûts d'entretien de ceux-ci sont moins élevés.

À mon avis, la loi, dans sa forme actuelle, et les pratiques de Transports Canada n'ont pas permis aux ateliers privés de soumissionner pour ces contrats.

Le président: Monsieur Laframboise.

[*Français*]

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

Tout d'abord, monsieur Churko, soyez assuré que vous pourrez vous fier au Bloc québécois pour vous appuyer par rapport aux demandes des agriculteurs. Mes premières questions ne s'adressent pas à vous; elles s'adressent plutôt à MM. Chouinard et Gauthier et elles portent sur le bruit.

Il est temps qu'on règle le problème du bruit. On en parle ici depuis trop longtemps. Il faut qu'un projet de loi régisse à cet égard

Dans le passé, lorsque j'ai oeuvré à l'Union des municipalités du Québec, j'ai eu l'occasion de visiter la cour de triage Joffre avec le maire de l'époque, M. Lemaire. Également, comme porte-parole du Bloc québécois en matière de transports, il m'a été donné l'occasion d'être témoin de vos problèmes.

Nous en sommes presque à l'étude du projet de loi article par article. Il y a une maxime qui veut que le diable soit dans les détails. Nous nous retrouverons dans les détails dès la semaine prochaine. Soyez donc assurés que nous allons en régler une bonne partie.

Quant à la définition de « bruit déraisonnable » contenue dans le projet de loi, on m'a convaincu que ce n'était pas le meilleur terme à utiliser. Cependant, il y a deux versions. La Ville de Lévis a défendu la position de « limiter les dommages au minimum ». La Ville de Québec préférait « le moins de bruit possible ».

Une fois de plus, les termes sont importants. Une chose est sûre: s'il est question de « limiter les dommages au minimum », cela signifie qu'on va au-delà du bruit. S'il est question de « moins de bruit possible », on ne touche que le bruit.

Souhaiteriez-vous qu'on aille un peu plus loin que le simple terme « bruit » et qu'on utilise le mot « dommage »? Je sais pertinemment que chez vous, on a beaucoup analysé ce qui s'est passé à Oakville et le jugement qui a été rendu, parce que Transports Canada s'y est intéressé. Je sais que vous avez suivi cela de très près. Que nous conseillez-vous à cet égard?

● (1605)

M. Ghyslain Chouinard: En fait, notre position est assez claire. Entendre les mots « bruit raisonnable » crée un flou artistique. C'est la raison pour laquelle je suis davantage partisan de l'approche « nuisance ». Il faut aller au-delà du bruit. Un bruit se mesure. On peut le mesurer avec un décibelmètre et ainsi établir des normes, comme les normes établies par l'OMS, qui est un organisme international. Je ne crois pas qu'on ait à redire de ces normes, car elles ne sont pas quantifiées de façon empirique. En effet, la mesure du bruit n'est pas faite de façon totalement suggestive; le bruit se mesure.

D'autre part, plus globalement, nous souhaitons que le ministère des Transports redonne plus de pouvoirs à l'Office des transports du Canada, l'OTC, en établissant des règles, des normes, des procédures claires. En fait, nous vous demandons justement d'éviter de tomber dans le « raisonnable ». En effet, nous savons pertinemment qu'au cours des dernières années, tout ce qui a touché au sifflet de train et au bruit dans les cours de triage a toujours achoppé sur ce mot: « raisonnable ». Toute la médiation n'est jamais allée plus loin que le « bruit raisonnable ».

Est-ce raisonnable, monsieur Laframboise, et vous, messieurs, de se faire réveiller à trois heures du matin par un « slam » dans une cour de triage, convaincu qu'un 747 s'est écrasé dans votre rue? Vous avez déjà visité la cour de triage Joffre, donc vous savez que c'est une situation chronique. Cela ne se produit pas sporadiquement; c'est une situation chronique. Toutes les nuits, il y a deux ou trois « slam ». On entend régulièrement le sifflet du train : 20 fois.

J'aime bien qu'on parle du mot « nuisance », car le bruit a été mesuré. La Cour suprême du Canada a établi par exemple que la Ville de Montréal avait le droit de légiférer sur la nuisance occasionnée par le bruit dans le cas d'un bar, entre autres. Celui-ci émettait, j'en suis convaincu, beaucoup moins de bruit qu'une locomotive à moteur diesel deux-temps qui tourne à plein régime dans une cour de triage.

Nous croyons que les règlements municipaux et provinciaux existent pour prévenir les nuisances, et non pas seulement le bruit. Il n'existe aucune raison pour que l'industrie ferroviaire n'y soit pas assujettie.

M. Mario Laframboise: Voici notre problème: la Constitution ne soumet pas tout ce qui est fédéral aux lois provinciales et municipales. Vous parlez à un converti. J'aurais aimé que les sociétés ferroviaires soient soumises aux lois municipales surtout. En effet, il a été prouvé que les villes étaient maintenant dotées de tous les équipements nécessaires pour pouvoir faire respecter cela. Constitutionnellement, le fédéral n'a pas à respecter les normes municipales et provinciales. Cela pourrait forcer les sociétés ferroviaires à rendre anticonstitutionnel tout ce qu'on pourrait déposer.

Voilà pourquoi le fait de donner plus de pouvoirs à l'office demeure une solution.

M. Ghyslain Chouinard: En fait, monsieur Laframboise, c'est exactement ce que nous soutenons. C'est pourquoi nous sommes ici. À certains égards, il y a des nuisances qui contreviennent totalement aux règlements municipaux et provinciaux. Cependant, nous voulons que l'OTC ait plus de pouvoir et puisse agir sur ce point précis qu'est la nuisance générale occasionnée par les sociétés ferroviaires.

● (1610)

M. Mario Laframboise: Lorsqu'il est question de « nuisance » — j'aime ce terme que vous employez —, cela veut dire qu'on va plus loin que le bruit.

Le bruit mis à part, pouvez-vous composer avec les vibrations et les émanations, tout simplement?

M. Ghyslain Chouinard: Monsieur Laframboise, messieurs, permettez-moi d'utiliser un peu de votre temps pour vous donner tout simplement une version. J'ai longtemps habité à côté de la cour de triage Joffre.

Or, lorsque vous habitez à côté d'une cour de triage, que vous passez un chiffon blanc tous les jours sur une table de patio en résine de synthèse, à la fin d'une même journée — pas trois semaines plus tard —, le chiffon est noir. J'ai déménagé dernièrement et je peux vous assurer que là où j'habite maintenant, lorsqu'on passe le chiffon sur la table après une semaine, il ne devient même pas le quart du huitième de la noirceur d'auparavant.

Nous sommes très inquiets quant aux émanations des locomotives à moteur diesel deux-temps. Au moment où la ministre de l'Environnement et le premier ministre nous parlent d'une loi canadienne sur la qualité de l'air ou d'« autres choses », nous sommes très inquiets du fait que des compagnies ferroviaires, qui relèvent de la compétence fédérale, puissent passer totalement outre.

Je parle de nuisance : il peut s'agir de bloquer une ville au complet. C'est une nuisance, lorsque vous faites perdre à des industries et à des compagnies des heures de travail parce que vous avez bloqué la voie ferrée pendant une demi-heure, comme cela arrive régulièrement à Charny.

Une voix: C'est une urgence.

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins d'être venus nous rencontrer.

Ma première question s'adresse à M. Churko. Nous sommes heureux de vous accueillir parmi nous.

Vous avez fait quelques commentaires au sujet des coûts d'entretien des wagons, des chiffres qui sont fournis par les compagnies ferroviaires elles-mêmes, une situation qui pose problème aux agriculteurs. Cela ne fait aucun doute. En effet, il n'existe aucun processus qui permet aux intervenants, aux agriculteurs eux-mêmes, de participer au calcul des coûts d'entretien des wagons.

Quel genre de processus recommanderiez-vous? Est-ce que cette question est liée ou non au projet de loi C-11? Et quelles modifications pourrions-nous proposer à cet égard.

M. Bernie Churko: Merci.

Pour ce qui est de votre deuxième question, je vais devoir y réfléchir et revenir à mes débuts dans le secteur, soit au milieu des années 1970, quand la commission d'enquête sur les coûts du transport du grain a été mise sur pied. Il existe un processus en vertu duquel des organismes de l'extérieur — des associations agricoles et des compagnies ferroviaires — fournissent des renseignements à un tiers qui, lui, essaie de déterminer ce qui est considéré comme étant juste et raisonnable. Le problème, c'est qu'il n'y a pas de mécanisme qui permet à d'autres intervenants d'exprimer leurs vues. Les compagnies ferroviaires et l'Office sont les seuls à pourvoir le faire — et nous avons beaucoup de respect pour l'Office —, mais, malheureusement, comme nous avons pu le constater dans le passé, souvent, ce sont les compagnies ferroviaires qui sont les mieux desservies.

Il est important d'avoir un processus ouvert du point de vue des joueurs, un processus qui respecte la nature exclusive des renseignements commerciaux des compagnies ferroviaires, mais qui est accessible à d'autres, par souci d'équité. Nous appuyons l'article 57, sauf que s'il ne procure pas aux agriculteurs les profits auxquels ils ont droit, ces derniers vont encore une fois perdre des dizaines de millions de dollars. Nous avons déjà examiné le processus d'établissement des coûts dans le passé. Cet exercice nous a permis d'arriver aux chiffres et au plafond de revenu actuels. Or, il ne répond pas vraiment à nos besoins.

Ce que nous voulons dans le cas de l'article 57, c'est que d'autres experts soient autorisés à exprimer leurs vues quant l'Office effectue des ajustements.

M. Peter Julian: D'accord. Revenons à ma deuxième question, qui porte sur la participation des intervenants.

Vous dites que l'Office ne devrait pas être le seul à intervenir, n'est-ce pas?

M. Bernie Churko: C'est exact.

Prenons par exemple l'indexation — les dispositions d'indexation définies aux articles 150 et 151. Dans ce cas-là l'Office consulte les intervenants intéressés de manière confidentielle. Tous les joueurs ont la possibilité d'exposer leurs vues avant qu'ils ne s'entendent sur l'indice applicable au plafond de revenu.

Nous aurions dû, à tout le moins, avoir accès à ces renseignements dans le passé. Bien entendu, il y a plusieurs millions de dollars qui sont en jeu ici. Il est déjà arrivé que des experts en la matière aient accès aux données des compagnies de chemin de fer, à titre confidentiel, pour faire leurs propres analyses et exposer leurs vues à ce sujet.

Il faut permettre à d'autres intervenants de participer au processus quand l'Office effectue des ajustements en vertu de l'article 57.

Par ailleurs, il existe un point de référence. S'il y a divergence d'opinion au sujet des chiffres fournis par les compagnies ferroviaires et par l'industrie, il faudrait que quelqu'un — sans doute l'Office — puisse intervenir, calculer la différence et l'expliquer.

Enfin, comme nous l'avons mentionné, si les ateliers privés peuvent assurer l'entretien à un moindre coût, pourquoi ne pas leur confier le contrat et réduire les coûts assumés par les agriculteurs, au lieu de laisser l'entretien entre les mains des chemins de fer?

● (1615)

M. Peter Julian: Monsieur le président, est-ce qu'il me reste encore du temps?

Le président: Oui.

M. Peter Julian: Merci.

[*Français*]

J'aimerais maintenant revenir à MM. Chouinard et Gauthier.

Plusieurs témoins ont parlé de la question du bruit lié aux sociétés ferroviaires. Je suis originaire d'un comté où l'on a effectivement une cour de triage.

Deux types d'approches ont été proposées à la compagnie ferroviaire afin de conjuguer avec ce problème de bruit dans les centres urbains, car il y a d'abord eu l'établissement de cette cour et, ensuite, la population a augmenté, comme cela arrive couramment dans l'Ouest canadien et en Colombie-Britannique.

Une approche consiste à limiter les activités. Autrement dit, certains types d'activités ne peuvent pas se dérouler dans les centres-villes, mais bien à l'extérieur. À Vancouver, cela signifie aller dans les banlieues, la région autour de Port Mann, plutôt qu'à New Westminster, qui est le centre.

L'autre possibilité consiste à limiter les heures des activités des sociétés ferroviaires. Autrement dit, les activités devraient se faire pendant les heures de bureau ou le jour. Voilà les deux approches.

Vous avez aussi parlé plus tôt de limiter le taux des décibels.

Voyez-vous des avantages ou des inconvénients à ces trois approches: d'abord limiter les activités; ensuite limiter les heures; et enfin limiter le taux des décibels?

M. Jean R. Gauthier: À mon avis, la première chose à faire consiste à limiter les activités. Il faut penser à la grogne des gens. On se demandait plus tôt s'il s'agissait d'un domaine de compétence fédérale, provinciale ou municipale. C'est un peu insignifiant pour le citoyen qui subit cela. À la longue, cela va tout simplement finir par dégénérer en désobéissance civile. Si les citoyens perdent de l'argent parce que leurs propriétés perdent de la valeur, ils en sont irrités. Que cette situation relève de la compétence fédérale, provinciale ou municipale, cela inquiète peu le citoyen.

Sur la base de notre mémoire, quant à la réduction du bruit, je suggère premièrement qu'on ne circule plus la nuit, tant qu'on n'aura pas trouvé de solution. Je suggère deuxièmement que l'on réduise le nombre de wagons, tant qu'on n'aura pas trouvé de solution, et, troisièmement, qu'on installe des murs insonorisants.

Je favorise davantage cette dernière approche, car de toute façon, il va falloir des cours de triage près des centres-villes. Cependant, des murs insonorisants, cela existe. Je ne préconise pas des murs autour de la cour de triage, mais plutôt autour des voies ferrées elles-mêmes, de sorte que le bruit s'arrête lors d'un impact.

Je demeure à un kilomètre et demi de la cour de triage Joffre. À trois ou quatre heures du matin, même lorsque les fenêtres sont fermées, le bruit me réveille. C'est encore pire à un kilomètre et demi!

Que faut-il faire? Il faut réduire les heures et les activités, tant et aussi longtemps qu'une formule n'aura pas été trouvée. Il faut trouver cette formule et ne pas attendre que l'irritation des gens dégénère en désobéissance civile. D'après moi, c'est ce vers quoi on se dirige.

Le fédéral a laissé la situation se dégrader pendant 20 ans. Des entreprises qui génèrent 100 millions de dollars par mois peuvent investir dans des recherches, des moyens, des mécanismes afin d'améliorer la situation aux passages à niveau et de réduire les bruits dans les cours de triage, etc. C'est à l'entreprise d'en prendre l'initiative. Je ne pense pas qu'elles doivent être subventionnées. Elles ont déjà l'avantage de profiter des infrastructures qui ont été payées par les Canadiens.

Les trois formules sont bonnes. Laquelle devrait-on favoriser? D'après moi, il faut réduire le plus rapidement possible le bruit, quoi qu'il advienne et qu'il en soit. S'il faut arrêter les activités pendant la nuit, s'il faut réduire le nombre de wagons pour réduire le bruit... Il y a aussi le crissement des roues. En effet, le bruit des roues est quand même assez infernal, parce que la voie ferrée est usée et que les roues le sont également.

En Suède, on a trouvé une borne métallique qui compense l'usure. On ne met pas cela partout. Toutefois, dans les centres-villes, on installe cette bande, et le crissement des roues est réduit. Ce bruit est infernal, lorsque vous demeurez à proximité d'une gare de triage. Vous voyez qu'il y a plus d'un sujet...

● (1620)

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur Gauthier. Je suis désolé de devoir vous interrompre.

[*Français*]

M. Jean R. Gauthier: Je vous remercie. J'ai eu l'occasion de dire presque tout.

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Fast.

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

Je vous remercie tous les trois d'être ici aujourd'hui. L'information que vous nous donnez va nous être très utile dans nos travaux pour élaborer une politique dans ce domaine.

J'aimerais poser quelques questions à MM. Gauthier et Chouinard.

Dans votre mémoire, vous abordez tout un éventail de questions : les matières dangereuses, le blocage des passages à niveau, l'entretien, la sécurité, la pollution, la pollution diésel, etc. Il y a aussi la question du bruit. J'aimerais parler un peu du bruit, parce que c'est l'un des enjeux traités dans ce projet de loi.

Vous dites dans votre mémoire que nous devrions appliquer complètement les normes de l'OMS de 45 décibels la nuit et de 55 décibels le jour. Cependant, un peu plus loin, à la page 6, lorsque vous tirez vos conclusions, vous dites que vous aimeriez que les règlements municipaux et provinciaux soient respectés et qu'il n'y a aucune raison pour que l'industrie ferroviaire ne s'y soit pas assujettie.

Comme vous le savez, au Canada, il y a une multitude de règlements municipaux sur le bruit et la nuisance. Toutes les municipalités ont leurs règlements, qui leur sont habituellement uniques.

En fait, nous avons reçu quelques représentants de la ville de New Westminster il y a quelques semaines, et M. Julian voudra peut-être me corriger, mais si je me rappelle bien... Eh bien il y avait différents règlements municipaux sur le bruit, mais il y avait une exception pour le bruit causé par la construction de six heures à vingt heures, ce qui va probablement à l'encontre des normes de l'Organisation mondiale de la santé, particulièrement en ce qui concerne l'utilisation de grues et de machinerie.

Je me demande, pour commencer, ce que vous nous recommanderiez de faire pour harmoniser la réglementation fédérale, si nous proposons un règlement fédéral, avec les règlements municipaux et administratifs?

M. Ghyslain Chouinard: Il faudrait probablement organiser une consultation pancanadienne avec les villes pour harmoniser les règlements sur le bruit généré par le trafic ferroviaire.

M. Ed Fast: Vous nous recommandez donc une consultation nationale afin d'essayer d'harmoniser tous ces règlements?

M. Ghyslain Chouinard: Oui, monsieur.

M. Ed Fast: Ce pourrait être difficile à faire dans le cadre dont vous parlez, celui de l'Organisation mondiale de la santé. À moins que vous nous recommandiez que les lignes directrices de l'OMS ne soient exactement que cela: des lignes directrices?

M. Ghyslain Chouinard: Il faut les considérer comme des lignes directrices, vous savez, comme on utilise une bouée pour la navigation, comme une norme acceptable.

M. Jean R. Gauthier: Ils accepteraient sûrement ces normes, qui sont tout à fait raisonnables pour n'importe qui.

M. Ed Fast: Je pense que vous comprenez que nous essayons de trouver un équilibre entre l'industrie, qui est essentielle pour notre développement national (et je parle du transport non seulement de marchandises, mais aussi de personnes), et la sécurité et la santé des résidents des différentes municipalités.

Vous recommandez aussi dans votre mémoire que les trains ne puissent pas traverser les villes pendant la nuit, tant qu'il n'y aura pas d'autres règlements en place pour protéger la santé et la sécurité humaine. Étiez-vous sérieux?

M. Ghyslain Chouinard: Je ne suis pas certain que tout a été bien traduit.

Nous ne recommandons pas que les trains s'arrêtent pendant la nuit, mais nous préconiserions une solution multiple comme celle dont M. Julian a parlé, afin de réduire les activités pendant la nuit et de les permettre pendant le jour. Nous ne voulons pas complètement arrêter les trains. Nous sommes tout à fait d'accord que l'industrie du transport du Canada est probablement l'infrastructure la plus importante de notre pays. Nous le croyons fermement. Nous croyons toutefois aussi que les citoyens de ce pays méritent une qualité de vie qui comprend un strict minimum de bruit pour les personnes.

● (1625)

M. Ed Fast: J'aimerais lire une citation de votre exposé :

D'ici à ce qu'un ensemble de mesures efficaces soit mis en place pour favoriser une cohabitation plus harmonieuse, le nombre de wagons par convoi devrait être réduit drastiquement et la circulation de nuit dans les villes et villages prohibée.

Pouvez-vous nous expliquer cela? Cette solution semble vraiment extrême.

M. Jean R. Gauthier: C'est essentiellement ce que je disais il y a quelques minutes. Si l'on ne peut trouver une alternative en raison des compétences fédérales, provinciales et municipales et que tout le monde utilise cet argument pour dire qu'il ne peut pas toucher aux règlements, c'est bête. D'ici à ce que nous trouvions une solution acceptable pour les municipalités ainsi que les gouvernements provinciaux et fédéral, l'industrie, qui fait des milliards de dollars, ne devrait rester inactive sous prétexte qu'elle est intouchable.

Elle doit réagir, et étant donné qu'elle fait autant d'argent, c'est à elle de proposer des solutions. Nous en proposons quelques-unes, mais c'est l'industrie qui devrait investir dans les solutions. D'ici là, assoyons-nous et calmons-nous. Les gens de l'industrie doivent trouver une solution et faire quelque chose. Les trains pourront toujours rouler la nuit, je m'en fous, mais jusqu'à ce qu'ils aient trouvé une solution, ils ne le peuvent pas, parce que les milliers d'habitants de cette municipalité en souffrent.

Je ne peux pas m'attendre à beaucoup de coopération de leur part. Par exemple, la situation à Saint-Cyrille-de-Wendover est incroyable. Depuis 13 ans, la municipalité demande au CN de ne plus utiliser de sifflets. Elle négocie avec le CN. J'ai tellement lu à ce sujet. J'ai parlé au gestionnaire de la ville. Je ne pouvais pas le croire. Aujourd'hui, 13 ans plus tard, ils doivent encore investir 200 000 $ afin de trouver un capteur pour savoir si la barrière devrait être baissée ou levée, selon la vitesse du train.

Nous en sommes à un point où je parle de harcèlement, où la situation est incroyable. Je ne peux pas imaginer une petite ville capable d'investir autant. Dans le cas de Saint-Cyrille-de-Wendover, si elle le fait, elle va dépenser presque un million de dollars pour trouver une solution de rechange à la pollution produite par une organisation qui utilise l'infrastructure des Canadiens. Ce n'est pas logique. Cessons de nous cacher derrière l'argument des compétences fédérales et provinciales. Il faut trouver une solution. L'industrie doit investir.

Le président: Merci, monsieur Gauthier.

Sur ce, notre temps avec ce groupe est terminé. J'aimerais remercier M. Gauthier, M. Chouinard et M. Churko.

Le comité prend votre témoignage très au sérieux, et nous allons tenir compte de toutes vos propositions lorsque nous allons étudier ce projet de loi article par article.

[*Français*]

M. Jean R. Gauthier: Merci, monsieur le président.

[*Traduction*]

Le président: Je pense que nous allons nous arrêter deux petites minutes.

● (1625)

(Pause)

● (1635)

Le président: Je demanderais aux députés de s'asseoir pour que nous puissions accueillir le prochain groupe.

À notre première séance avec les représentants de l'Office des transports, les députés m'ont conseillé de vous réinviter à la fin des audiences pour vous poser d'autres questions. Je ne sais pas si vous avez préparé un exposé ou si vous êtes prêts à passer directement aux questions. Qu'en est-il?

Monsieur Dufault.

Gilles Dufault (président par intérim, Office des transports du Canada): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité.

[*Français*]

Cela nous fait plaisir d'être présents, cet après-midi, pour répondre aux questions des membres du comité relativement au projet de loi C-11.

Comme la dernière fois, je suis accompagné de M. Seymour Isenberg et Mme Joan MacDonald, respectivement directeur général, Division des transports ferroviaires et maritimes, et directrice générale, Division des transports aériens et des transports accessibles, de l'Office des transports du Canada.

[*Traduction*]

Monsieur le président, nous sommes prêts à répondre aux questions des membres du comité.

Le président: C'est très bien. Nous vous remercions infiniment et vous souhaitons la bienvenue.

Je pense que c'est M. McGuinty qui va casser la glace.

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

Bonsoir, monsieur Dufault.

Madame MacDonald et monsieur Isenberg, bienvenue chez vous. C'est un plaisir de vous revoir. Je vous remercie d'être venus.

Je pense que nous sommes tous très contents de vous revoir, parce que nous espérons que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance des témoignages que nous avons reçus au cours des dernières semaines, depuis votre première comparution. Je pense qu'il serait très utile pour moi, en tant que député, ainsi que pour mes collègues, je l'espère, de savoir si vous avez eu l'occasion de synthétiser les propositions qui ont été faites ou d'y réagir.

J'aimerais commencer par quelques questions en suspens. Il serait important pour nous de savoir quelle a été votre réaction initiale ou peut-être votre réaction plus réfléchie à certaines des questions qui ont été portées à notre attention.

Pour commencer, j'aimerais soulever la question des sanctions et du caractère sanctionnable des infractions. Avez-vous eu la chance d'analyser si nous devions décrire plus en détail la question des sanctions?

Attendez une seconde avant de me répondre, parce que j'aimerais faire le lien avec une autre question. À votre avis, devrions-nous envisager de prescrire plus précisément dans le projet de loi comment l'office devrait traiter les différends, étant donné que ce projet de loi dicte que le gouvernement vous demande d'élaborer des lignes directrices sur la résolution des conflits.

Nous avons entendu diverses opinions. Certains disent que nous devrions aller plus loin alors que d'autres disent que nous devrions nous en remettre à l'office. J'aimerais connaître votre réaction et la lier à cette autre question, si possible.

M. Gilles Dufault: Merci, monsieur McGuinty.

Concernant les sanctions, je pense que nous avons le pouvoir d'ordonner des modifications. Au sujet du bruit, par exemple, nous pouvons ordonner des modifications et imposer des mesures aux chemins de fer s'ils ne les respectent pas. Nous avons les pouvoirs d'un tribunal supérieur, et si nos décisions ne sont pas respectées, nous pouvons demander à la Cour fédérale de veiller à ce que ces sanctions soient appliquées. Nous pensons avoir tous les pouvoirs requis pour faire ce qu'on exige de nous dans la proposition que vous avez devant vous.

● (1640)

M. David McGuinty: Avez-vous réfléchi aux sanctions que vous aimeriez voir appliquer aux plaintes sur le bruit si vous pouviez imposer toutes les sanctions possibles?

M. Gilles Dufault: Il pourrait s'agir de mesures correctrices.

Je vais demander à M. Seymour Isenberg de vous donner de plus amples renseignements à ce propos, parce que c'est son domaine.

M. Seymour Isenberg (directeur général, Division ferroviaire et maritime, Office des transports du Canada): Monsieur McGuinty, je pense que l'office a toute la latitude voulue pour prendre les mesures correctrices qui s'imposent, au besoin. N'oublions pas que selon le projet de loi, ce sera l'aboutissement de ce qui n'a pas fonctionné, si l'on veut. Si les négociations n'ont pas fonctionné, que la médiation n'a pas fonctionné, que nous n'avons pas réussi à résoudre le problème par la voie de la coopération, l'office se penchera sur la situation et au besoin, selon la décision qu'il prendra, rendra un jugement qui aura force d'ordonnance officielle. Il pourra aussi y avoir un prononcé d'ordonnance d'une cour supérieure provinciale ou de la Cour fédérale.

Si je regarde ce qui s'est passé au cours des dernières semaines, je crois que vous avez reçu des représentants de l'Association des chemins de fer qui vous ont dit respecter les ordonnances de l'office, et je ne crois pas que nous ayons jamais eu de problèmes en ce sens. Bien sûr, la partie a le droit d'interjeter appel de la décision de l'office, c'est son droit démocratique, mais si nous prononçons une ordonnance et qu'elle ne fait pas l'objet d'un appel, les membres de l'association respectent nos ordonnances, donc je peux vous rassurer qu'effectivement, ce serait possible.

Pour l'établissement de lignes directrices sur la résolution des conflits, l'office se prépare déjà à l'adoption de ce projet de loi en travaillant à l'interne à l'élaboration de lignes directrices sur divers éléments. Bien sûr, nous attendons de voir de quoi aura l'air le projet de loi final et de mener des consultations, mais je peux rassurer les membres du comité que l'office a des lignes directrices dans beaucoup de domaines. Il en a sur le transport accessible, sur le transport maritime. Il a des lignes directrices efficaces, qui sont élaborées en consultation avec d'autres parties. Je pense que vous pouvez être rassurés que nous avons l'habitude de travailler avec des lignes directrices comme celles-ci.

L'un des avantages des lignes directrices, c'est qu'elles nous donnent plus de souplesse qu'un règlement, qui est lié à une loi, parce que tant que personne ne modifie la loi, on reste pris avec ce règlement. Des lignes directrices nous conviendraient tout à fait.

M. David McGuinty: Pourrais-je vous poser une autre question à ce propos? Les gens du CN nous ont informés que leurs revenus bruts de l'année dernière avaient été de 7 milliards de dollars et qu'ils avaient payé environ 650 millions de dollars en taxes cette année-là.

J'aimerais comparer leur situation à celle du groupe de citoyens qui a un problème de bruit. Prévoyez-vous, dans vos lignes directrices ou ailleurs dans votre structure, d'offrir de l'aide aux groupes de citoyens qui s'engageront ou qui pourraient se retrouver dans un processus de résolution des conflits? Pouvez-vous imaginer un scénario dans lequel l'OTC appuierait des groupes de citoyens sans expérience qui sont en conflit, par exemple, avec une entreprise qui a 28 ou 30 agents de relation avec le gouvernement à temps plein?

M. Seymour Isenberg: Si je peux vous rassurer en ce sens, il est relativement facile pour les citoyens d'interagir avec l'office et au cas où nous devrions nous rendre dans la collectivité touchée, nous avons l'habitude de nous déplacer, d'examiner le problème. Je m'attendrais à ce que les choses fonctionnent de la même façon; nous avons l'intention de consulter les parties intéressées. Nous prévoirons différents mécanismes pour que les citoyens puissent interagir avec nous. Évidemment, nous avons accès à Internet au gouvernement, et nous allons l'utiliser, mais nous allons aussi utiliser d'autres méthodes qui seront présentées en temps et lieu.

Le président: M. Laframboise est le prochain.

[*Français*]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président. Je vais partager la période de temps qui m'est allouée avec M. Carrier.

J'ai une question brève pour vous, madame MacDonald. Je reçois beaucoup de courriels et je me fais pour ainsi dire harceler, ces temps-ci, au sujet de l'article 27 et de la tarification des services aériens. Je pense que l'industrie voudrait bien qu'on règle une fois pour toutes la question des prix et de la publicité, de sorte que lorsqu'on produit une publicité, les termes en soient vraiment clairs, et que l'on dévoile les frais cachés qui, actuellement, ne sont pas inscrits. Le nouvel article 86.1 proposé vise à permettre à l'Office de prendre des règlements pour régir la publicité.

Si l'on disait plutôt que l'Office doit régir la publicité, seriez-vous d'accord et cela réglerait-il le problème une fois pour toutes?

● (1645)

[*Traduction*]

Mme Joan MacDonald (directrice générale, Division aérienne et transports accessibles, Office des transports du Canada): Évidemment, si le ministre nous instruit de préparer un règlement, je pense que selon la structure du projet de loi, nous pourrions le faire. Comme vous le savez, selon le libellé du projet de loi actuel, lorsqu'on fait de la publicité sur les prix ou les tarifs, ils devraient être présentés de telle façon que le voyageur sache quel sera le prix total, le coût à payer. Nous allons préparer un règlement en consultation avec les groupes de consommateurs, l'industrie et les autres parties intéressées pour que la structure de la publicité soit claire pour tout le monde.

[*Français*]

M. Mario Laframboise: Justement, les groupes dont je parle ne voudraient pas que le ministre doive vous en faire la recommandation, ils souhaiteraient que ce soit l'Office qui prenne la décision. Pourriez-vous envisager que l'Office soit chargé d'établir des normes? Seriez-vous d'accord pour que l'on inscrive cela dans la loi? Je sais que vous ne pouvez pas commenter les décisions du ministre, mais si vous deviez inscrire des directives dans la loi, si on vous disait de le faire, en seriez-vous capables?

[*Traduction*]

Mme Joan MacDonald: Vous savez certainement qu'en vertu de l'article 86, l'office a le pouvoir de prendre des règlements dans divers domaines. Nous avons donc l'habitude de concevoir des règlements et de consulter les parties intéressées.

[*Français*]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour.

Dans le même ordre d'idées, l'article concernant le bruit dit aussi que l'Office peut établir des lignes directrices. Des termes « peut établir » et « doit établir », lequel préférez-vous? Préférez-vous conserver la liberté d'établir des lignes directrices, ou que la loi vous oblige à émettre des lignes directrices?

M. Gilles Dufault: Comme je vous le disais la dernière fois qu'on a comparu devant votre comité, on est en train de préparer le cadre conceptuel des lignes directrices. Donc, dès que la loi entrera en vigueur, on va entreprendre un processus de consultation de toutes les parties intéressées au pays, pour établir ces lignes directrices. Alors, que nous ayons le pouvoir ou l'obligation de le faire, on va le faire de toute façon.

M. Robert Carrier: Toujours au sujet des lignes directrices que vous êtes en train d'établir: dans le projet de loi, il est question de bruit. Donc, c'est entendu que vous avez des lignes directrices en préparation pour le bruit. Mais les différents groupes qu'on a rencontrés nous parlent aussi de nuisances causées par des vibrations, par des émanations, comme on l'a entendu tout à l'heure.

Avez-vous aussi des lignes directrices en préparation qui touchent ces sujets?

M. Gilles Dufault: Jusqu'à présent, nous nous concentrons sur le bruit.

M. Robert Carrier: Avez-vous déjà reçu des plaintes de citoyens concernant les vibrations et l'émanation de gaz d'échappement des locomotives?

M. Gilles Dufault: Je demanderais à Seymour de répondre à cette question; il est probablement plus au fait de la situation.

M. Seymour Isenberg: Pourrais-je répondre en anglais?

[*Traduction*]

Avant 2003, nous recevions diverses plaintes sur beaucoup d'autres questions que le bruit. Souvent, le bruit fait partie du problème général. S'il y a du bruit, il y a des vibrations, etc. Nous avons réussi à régler beaucoup de problèmes de façon positive. Je suis convaincu qu'en vertu du projet de loi proposé aujourd'hui, nous pourrons tenir compte de beaucoup d'autres facteurs dans la solution. Rappelons-nous que l'objectif, en fait, si l'on examine la structure du projet de loi, est de rassembler les parties, les transporteurs et les groupes touchés par leurs activités, pour voir ce qu'on peut faire pour corriger la situation. Nous espérons régler la plupart des problèmes dès ce stade. Si cela ne fonctionne pas, il reviendra à l'office d'effectuer une étude officielle et de prononcer des ordonnances. Bien entendu, nos pouvoirs dépendront du contenu de la loi.

Si je peux vous rassurer un peu, cependant, en règle générale, il y a d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte dans le bruit. Le problème commence par le bruit, mais il y a d'autres facteurs comme l'odeur, le diésel, les lumières et le reste.

● (1650)

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Selon vous, quel rôle votre office devrait-il jouer dans le processus de médiation dans les conflits entre les parties?

M. Seymour Isenberg: En premier lieu, l'Office offre des services de médiation pour toutes les causes dont il est saisi. Nous comptons de nombreux médiateurs qui ont reçu une formation professionnelle. En fait, nous sommes nous-mêmes formés dans ce domaine. Au cours des deux ou trois dernières années, nous avons souvent réussi à régler les conflits par la médiation dans tous les modes de transport. Le bruit est un problème qui se prête à la médiation. On cherche à mettre en place des mesures de coopération, à repérer les problèmes, à déterminer ce que l'on peut changer chez les transporteurs, et ainsi de suite. L'Office est très fier des services de médiation qu'il offre.

Mme Olivia Chow: Comment vous y prenez-vous pour examiner les infractions? D'après la loi, l'environnement sonore doit présenter de bonnes conditions de sécurité. Comment menez-vous à bien vos examens? Comment évaluez-vous les infractions? Quelles sanctions donnez-vous?

C'est bien d'avoir des lignes directrices, mais parfois, celles-ci sont vagues et donnent lieu à des erreurs d'interprétation. Cela pourrait entraîner des décisions arbitraires. Si les sanctions ne sont pas claires, il pourrait en résulter des malentendus.

M. Seymour Isenberg: Les lignes directrices constituent un cadre général pour le traitement d'une situation. Nous réagissons aux problèmes après réception d'une plainte. La teneur de la demande qui nous est présentée nous renseigne sur la nature du problème qui se pose. Les lignes directrices sont conçues pour s'appliquer de manière générale à pratiquement toutes les possibilités dont nous pourrions être saisis. Elles structurent le processus de traitement de la demande, définissent les responsabilités que les premiers intéressés doivent prendre pour régler le différend eux-mêmes et indiquent la marche à suivre pour présenter la cause officiellement à l'Office. Dans le cas d'une demande en bonne et due forme, nous offrons également nos services de médiation, dont le bilan est raisonnablement bon.

Mme Olivia Chow: Disons qu'il y a une plainte à propos du bruit. Avez-vous un délai pour la régler?

M. Seymour Isenberg: Selon la Loi sur les transports au Canada, tous les dossiers soumis à l'Office doivent être réglés dans un délai de 120 jours ouvrables, à moins que les parties ne s'entendent entre elles sur une prolongation.

Mme Olivia Chow: Je ne suis pas sûre de comprendre l'attribution des licences, ce qui change. C'est dans la partie qui indique que les tarifs doivent être affichés dans un endroit public. Je crois que c'est l'article 20 du projet de loi qui précise que les tarifs « ...sont à la disposition du public pour consultation à ses bureaux... ». Comment le public peut-il savoir comment en prendre connaissance? L'information est-elle sur Internet ou, sinon, où pourrait-on la trouver?

Mme Joan MacDonald: Il y a deux aspects: l'emplacement physique de l'entreprise et son site Internet.

Mme Olivia Chow: Que signifie la mention : « ...poser à ses bureaux, dans un endroit bien en vue, une affiche... »?

Mme Joan MacDonald: Cela signifie qu'une affiche indique que les tarifs peuvent être consultés sur place ou dans Internet, qui est un outil que de plus en plus de gens utilisent pour faire leurs achats de nos jours.

● (1655)

Mme Olivia Chow: Est-ce que, avec cette licence, vous rendriez également publiques les raisons pour lesquelles les licences d'exploitation ont été...? Est-ce que cela irait vraiment...? C'est la licence?

Mme Joan MacDonald: C'est pour leurs tarifs, ainsi que leurs conditions de transport.

Mme Olivia Chow: Tout cela serait rendu public?

Mme Joan MacDonald: Oui.

Le président: Monsieur Blaney.

[*Français*]

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Bienvenue de nouveau.

C'est vrai qu'on a rencontré beaucoup de témoins depuis votre dernière visite. Je peux même vous dire que dans mon journal local, la question du bruit dans les cours de triage se retrouve à la une. Des témoins sont venus nous rencontrer et nous ont fait quelques recommandations, d'ailleurs. Bientôt, si le processus se poursuit normalement, vous serez à même d'appliquer la loi.

Quelques amendements nous ont été proposés au sujet desquels j'aimerais connaître votre avis, puisqu'on en est à faire l'étude article par article du projet de loi et d'y apporter des amendements. Mes commentaires portent surtout sur l'article 95.1 proposé, qui traite du bruit. Comme on l'a mentionné tout à l'heure, il est proposé que, plutôt que de parler de « bruit déraisonnable », on parle de « nuisance ». J'aimerais savoir si vous avez une préférence entre ces deux expressions, si l'une ou l'autre peut rendre votre travail plus compliqué, selon le cas. En fait, je pense que l'objectif est vraiment que ce soit clair et qu'au niveau de l'interprétation, vous ne vous retrouviez pas dans une zone grise. On souhaite vraiment que le projet de loi soit un outil de travail applicable, que vous puissiez vous en servir en vous disant que l'intention du législateur est claire.

Il y a quelques éléments dont j'aimerais vous parler. Le premier a trait au « bruit déraisonnable »; il est suggéré que nous parlions plutôt de « nuisance », de situations nuisibles à la santé publique, finalement. J'aimerais avoir votre avis là-dessus.

Je ne sais pas si vous voulez commenter chaque sujet au fur et à mesure ou si vous préférez que je vous les énumère d'abord.

M. Gilles Dufault: On peut le faire au fur et à mesure: ce sera plus facile.

M. Steven Blaney: D'accord.

M. Gilles Dufault: L'Office a l'expérience des situations raisonnables ou déraisonnables. On en fait l'application en vertu de la Loi sur les transports, de même que dans le domaine du pilotage et en vertu de certaines dispositions de la Loi maritime du Canada. On a une expertise et on a l'habitude de traiter de bruit ou de situations raisonnables ou déraisonnables. Le terme « nuisance » est aussi confus. Qu'est-ce qu'une nuisance? Ce n'est pas plus précis que ce qui est raisonnable ou déraisonnable. À un moment donné, il y a des limites. On peut jouer avec la sémantique, mais à un moment donné, si la proposition est de parler d'un « bruit déraisonnable », j'imagine que cela a été retenu par Transports Canada, par le ministre, après, entre autres, des consultations avec l'Office, et qu'on a décidé que c'était le terme le plus approprié, dans les circonstances, pour nous permettre de bien faire notre travail, de bien appliquer la législation et de bien l'interpréter.

M. Steven Blaney: La mention de « bruit déraisonnable », comme vous semblez le dire, pourrait-elle vous amener à émettre des directives, par exemple, qui contiennent des normes précises en termes de décibels? Est-ce quelque chose que vous pourriez...?

M. Gilles Dufault: Les lignes directrices seront élaborées. Les décibels sont simplement un indicateur du niveau de bruit, ce n'est rien d'autre. Alors, cela sera certainement considéré comme un facteur d'évaluation. Ce sont des lignes directrices, ce ne sont pas des règlements. La raison pour laquelle les lignes directrices sont préférables, c'est qu'on peut faire une consultation nationale et probablement en arriver avec des lignes directrices qui, après qu'on aura rencontré toutes les parties, y compris les municipalités, les provinces, les organismes de citoyens, les chemins de fer, pourront être disponibles d'ici quatre à six mois.

M. Steven Blaney: Très bien. Il y a une autre question que je voudrais vous poser; elle concerne la période de temps accordée à la médiation. On nous a dit que, dans le projet de loi actuel, on parle de 60 jours. Vous avez indiqué tantôt que 30 jours ouvrables représentaient une période normale de médiation.

Êtes-vous d'accord sur cette période de 30 jours? Ma question s'adresse peut-être plus à M. Isenberg.

M. Gilles Dufault: Peut-être, parce que je...

● (1700)

M. Steven Blaney: Oui, c'est cela, il avait l'air de s'y connaître en la matière.

[*Traduction*]

M. Seymour Isenberg: Normalement, dans une médiation, nous sommes en mesure de régler un problème dans un délai relativement court. S'il s'agit d'un cas dont l'Office est officiellement saisi, le calendrier normal des cas de l'Office a la priorité.

N'oubliez pas que nous fonctionnons comme un tribunal selon les règles de la justice naturelle. Nous devons donner à toutes les parties le temps d'étudier le dossier, de présenter leurs preuves et d'évaluer celles-ci, et laisser les membres prendre une décision et la rendre publique. C'est donc un calendrier soumis à des contraintes, mais il fonctionne passablement bien depuis les 10 dernières années où la loi est en vigueur.

[*Français*]

M. Steven Blaney: Vous dites que la période de 30 jours est contraignante, mais que vous êtes capables de vous y plier. C'est bien ce que vous me dites, monsieur Isenberg?

[*Traduction*]

M. Seymour Isenberg: Pour l'essentiel, ce que je dis, c'est que la période normale de 120 jours de l'office serait applicable si un cas nous était présenté de façon officielle.

M. Steven Blaney: Combien de jours?

M. Seymour Isenberg: Cent vingt jours, c'est ce que prévoit la loi. De toute évidence, lorsque nous allons en médiation, nous nous efforçons d'accélérer le cas le plus possible.

Je devrais également indiquer que l'Office peut prendre un arrêté pendant une médiation si les deux parties en conviennent. Il l'a fait dans le passé dans divers domaines, particulièrement dans des cas concernant des infrastructures ferroviaires.

Parfois, c'est ce que veulent les parties parce qu'elles souhaitent obtenir une décision officielle. La médiation, en elle-même, est un processus confidentiel. Nous n'en discutons pas à l'extérieur du cadre du cas lui-même. Parfois, les parties veulent que le dossier devienne public et nous pouvons le faire par divers moyens. soit avec leur accord, soit par un arrêté officiel, ce qui peut arriver.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Je vous remercie.

Mes questions concernent le secteur des chemins de fer et particulièrement les plaintes en raison du bruit. Cette question a fait l'objet d'interventions au cours de la conférence téléphonique, et de l'exposé qui a précédé le vôtre.

Comment fonctionne le processus de la médiation? En d'autres termes, s'il y a une plainte venant de quelque part dans le pays, est-ce que c'est vous qui vous déplacez ou est-ce que c'est l'auteur de la plainte qui vient vous voir? Quel en est le coût pour les citoyens? Doivent-ils prendre en charge leurs propres coûts lorsqu'ils comparaissent devant vous?

M. Seymour Isenberg: La façon dont nous envisageons ce processus en ce moment, c'est que, dans une première étape, les parties qui ont un problème seraient incitées à rencontrer les transporteurs afin de voir si elles peuvent régler le problème avec eux. S'il n'y a pas de règlement, les parties peuvent présenter une demande à l'Office en vertu de notre processus normal; nous amorcerions alors le processus, en intervenant auprès des parties de la manière la plus efficiente possible.

S'il y a un cas précis qui survient dans un endroit éloigné, notre pratique a surtout consisté à y envoyer le personnel de l'Office.

M. Don Bell: Vous indiquez que votre personnel entreprendrait la médiation directement avec la société ferroviaire. Je constate que le paragraphe 36.1(4) qui est proposé fait mention de la confidentialité de la médiation. Si vous avez un groupe de deux ou de trois résidants qui représentent de 25 à 100 autres résidants, je pense, d'après mon expérience de maire — et d'autres membres du comité ont de l'expérience à l'échelle municipale —, qu'ils ont la responsabilité de signaler à ceux qu'ils représentent, les parties intéressées, ce qu'ils font et ce qui se passe.

En vertu du présent projet de loi, comment les choses se passent-elles: est-ce que les gens engagent la médiation lorsqu'ils vous soumettent le problème ou lorsqu'il y a des discussions avec l'entreprise ferroviaire? Lorsque le problème vous est soumis, quelles sont les restrictions à leur capacité d'obtenir des instructions de leur groupe en cas de besoin? Ils doivent pouvoir consulter leur groupe et vous pouvez difficilement museler 150 résidants.

● (1705)

M. Seymour Isenberg: Absolument. La médiation est un processus de collaboration entre des parties et nous respectons leurs préférences. Dans certains cas, les parties préfèrent des discussions confidentielles parce qu'il s'agit d'un cas en cours devant l'Office, donc cet aspect est confidentiel. Mais dans d'autres cas, elles ne souhaitent pas la confidentialité de quelque partie que ce soit du processus, et il n'y a rien dans nos règles qui l'exige non plus. Donc, si elles souhaitent que la médiation se déroule dans une instance publique ou si elles souhaitent en faire rapport publiquement, la décision appartient aux parties. Si les deux parties en conviennent, je crois que ça ne pose aucun problème.

M. Don Bell: J'ai négocié avec des entreprises ferroviaires à propos de l'utilisation de lignes pour les trains de banlieue. Le parallèle que je ferais, c'est que les entreprises ferroviaires, en général, ont davantage de réticences que les résidants à tenir des discussions publiques.

Que se passe-t-il si les citoyens expriment le désir de parler ouvertement du dossier si les entreprises ferroviaires ne le veulent pas?

M. Seymour Isenberg: On ne peut pas parler alors de médiation vraiment efficace. Un des impératifs de la médiation, c'est qu'il faut régler certaines questions classiques, par exemple prouver qu'on a l'autorité de décider, ou décider si la médiation sera confidentielle ou publique. De combien de temps disposez-vous? Quel serait le résultat? Souhaitez-vous l'avoir sous forme d'ordonnance, de décision ou de gré à gré?

On décide habituellement de ce genre de points à l'avance, avant d'entamer la véritable médiation. Quand il y a désaccord total au sujet de questions essentielles, il n'y a pas de médiation possible et on passe à l'étape suivante, soit à une porcédure officielle.

[*Français*]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Je veux revenir à Mme MacDonald.

Je désire, lorsqu'on en aura terminé avec ce projet de loi, qu'on n'ait plus de problèmes de publicité mensongère en ce qui a trait au prix des billets d'avions et des forfaits vacances. C'est ce que je veux.

Lorsque je lis le texte du projet de loi, il est écrit que si le ministre le recommande, vous pouvez procéder par règlement. Mais il faut que le ministre vous le demande. Ai-je bien compris?

[*Traduction*]

Mme Joan MacDonald: C'est effectivement ainsi qu'est libellé le projet de loi actuellement, c'est-a-dire que c'est au ministre de décider s'il faut demander à l'office de prendre ces règlements. S'il le faisait, nous entamerions alors notre processus de consultation pour élaborer le règlement. Ensuite, celui-ci ferait le cheminement habituel, soit la publication dans la *Gazette du Canada*.

[*Français*]

M. Mario Laframboise: Donc, si je voulais que cela soit fait automatiquement, il faudrait que le texte du projet de loi mentionne que l'office doit, obligatoirement, émettre des directives.

Je veux qu'il n'y ait pas de méprise possible. Lorsqu'on en aura terminé avec ce projet de loi, il faut que ce soit clair pour les transporteurs aériens et les agences de voyage que leur publicité doit indiquer tous les coûts rattachés à l'achat, le coût réel, y compris tous les frais.

Me suis-me bien fait comprendre, monsieur Dufault?

M. Gilles Dufault: Vous vous faites bien comprendre. Si dans le projet de loi, il est écrit que le ministre peut demander à l'office de le faire, nous, à l'Office, devons attendre que le ministre nous demande le faire.

M. Mario Laframboise: C'est cela.

M. Gilles Dufault: Et si le projet de loi indique que l'office doit faire telle ou telle chose, l'office le fera.

M. Mario Laframboise: D'accord.

M. Gilles Dufault: C'est un problème à régler entre vous.

M. Mario Laframboise: D'accord, parfait. C'est seulement cela. Je ne veux pas vous mettre mal à l'aise par rapport à cela. Il faut que j'interprète...

M. Gilles Dufault: Non, je ne suis pas mal à l'aise. Nous, nous sommes là pour appliquer et interpréter la loi, et vous, c'est votre travail de rédiger la loi.

M. Mario Laframboise: Merci.

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Storseth.

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

Je tiens à vous remercier d'avoir accepté de revenir témoigner. J'aimerais creuser un peu ce que je vous ai entendu mentionner un peu au sujet de la loi maritime et de ce qu'elle prévoit au sujet du bruit.

À votre avis, existe-t-il des circonstances analogues — par exemple, celles de propriétaires résidentiels? Est-ce une comparaison pertinente?

M. Gilles Dufault: Je l'ignore.

M. Seymour Isenberg: Je ne me souviens pas d'avoir été saisi d'un dossier relevant du domaine maritime. Nous ferions bien sûr la médiation avec plaisir si quelqu'un en faisait la demande, mais habituellement, cela ne fait pas partie de nos activités.

M. Gilles Dufault: Nous n'intervenons pas... Aux termes de la loi maritime, nous intervenons au sujet de certains points bien précis, mais pas au sujet du bruit.

● (1710)

M. Brian Storseth: Je vous remercie beaucoup.

Je tenais simplement à me le faire préciser, parce que je n'étais pas sûr d'avoir bien compris ce que vous avez dit cet après-midi.

M. Gilles Dufault: J'ai dit tout à l'heure que nous nous avions une connaissance pratique du principe de caractère raisonnable dans l'application et l'interprétation d'autres lois, comme la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur le pilotage* et certaines parties de la *Loi sur les transports au Canada*.

M. Brian Storseth: Donc, vous parlez de la définition du bruit qui s'y trouve?

M. Gilles Dufault: Je fais allusion à l'interprétation de ce qui est raisonnable et de ce qui ne l'est pas.

M. Brian Storseth: En tant qu'organisme responsable de la médiation et du processus d'arbitrage décrit dans l'article du projet de loi C-11 qui porte sur le règlement des différends, estimez-vous que les fournisseurs de services publics et les chemins de fer seront à pied d'égalité, ou l'un aura-t-il un avantage inhérent sur l'autre?

M. Seymour Isenberg: La médiation est selon moi un processus très équitable et équilibré qui permet aux deux parties de faire valoir leurs points de vue.

Par contre, j'aimerais préciser la différence entre le processus de médiation et notre processus officiel, parce qu'il semble subsister certains doutes.

La médiation est un processus offert par l'office à titre d'essai jusqu'à maintenant, mais il sera dorénavant inscrit dans la loi. C'est en quelque sorte un processus auquel les deux parties doivent accepter de participer. Il est souple: il pourrait être confidentiel ou ouvert. Par ailleurs, il est distinct du processus habituel, dans le cadre duquel on dépose un plainte officielle. Il peut en faire partie, comme il peut tout aussi bien être mis de côté pendant que l'affaire est en suspens ou encore il peut faire partie de la procédure comme telle.

Toutefois, le processus officiel qui existe à l'office, quand vous déposez une plainte officielle, est décrit dans la loi. On a 120 jours pour rendre une décision. Il existe des règles de procédure quant à la façon dont l'affaire est traitée, selon que c'est une étude du dossier ou une audience verbale. Habituellement, la décision est rendue par écrit. On peut interjeter appel auprès de la Cour fédérale — s'il y a erreur de droit — ou du gouverneur en conseil, dans tous les autres cas.

Il existe donc en réalité deux processus différents: un processus officieux, mais très efficace selon nous — soit la médiation — et l'autre, qui est le processus officiel.

M. Gilles Dufault: Avec votre permission, j'ajouterai que M. Blaney parlait d'échéance tout à l'heure. Le processus officiel comporte une échéance de 120 jours, à moins que la partie n'accepte une prolongation, ce qui est souvent le cas dans des affaires complexes. Toutefois, dans la médiation, ce sont les parties qui décident. Tout dépend de leur disponibilité et de la nature de la discussion. C'est un moyen habituellement plus rapide, mais il pourrait arriver aussi qu'il prenne plus de temps.

Nous préférerions ne pas avoir de contraintes.

M. Brian Storseth: Justement. Je vous remercie. Je tenais simplement à avoir ces éclaircissements.

Le président: Monsieur Storseth, je vous remercie.

Je tiens à vous remercier à nouveau d'avoir accepté de revenir nous rencontrer. Je suis sûr que, tout comme nous, vous avez hâte que soit adopté le projet de loi.

Je vous remercie beaucoup.

M. Gilles Dufault: C'est moi qui vous remercie.

Le président: Je vais demander au comité de demeurer assis à la table. Nous allons passer tout de suite à la motion de M. McGuinty.

M. David McGuinty: Aimeriez-vous que je fasse à nouveau la proposition? Je ne l'ai pas déposée encore, n'est-ce pas?

Heureusement que nous avons un personnel efficace, monsieur le président.

Le président: Nous sommes effectivement très choyés.

M. David McGuinty: Je vous remercie, monsieur Wallace. D'ailleurs, je vous sais gré d'apprécier à sa juste valeur mon humour.

Monsieur le président, j'aimerais déposer officiellement la motion.

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Je suis heureux d'être un remplaçant.

M. David McGuinty: Avec un humour pareil, monsieur Wallace, il faut que vous ayez du sang irlandais.

Monsieur le président, je propose que le comité invite le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à comparaître le mardi 7 novembre 2006 et le jeudi 9 novembre 2006 pour discuter du budget principal des dépenses de 2006-2007.

● (1715)

Le président: Monsieur McGuinty, je vous remercie.

Monsieur Jean.

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

Je souhaitais en réalité informer le comité que j'en ai parlé au ministre et qu'il m'a répondu qu'il tenterait de se dégager pour au moins une de ces deux dates. À ce stade-ci, tout dépend bien sûr de sa disponibilité. Il tente de déplacer ses autres engagements, mais tout laisse croire qu'il pourra probablement se libérer pour une heure, le mardi 7 novembre. Je tiendrai le comité au courant.

[*Français*]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: C'est pourquoi je proposerais peut-être une modification à la motion afin d'indiquer que, plutôt que de comparaître aux séances du mardi 7 novembre et du jeudi 9 novembre, le ministre pourrait comparaître d'ici le 9 novembre 2006, afin de discuter du Budget principal des dépenses. Cela lui permettrait de choisir une date. Si la date du 7 novembre vous convient, cela pourrait aller, mais la motion pourrait indiquer « d'ici le 9 novembre », pour lui laisser une certaine latitude. Ou êtes-vous prêts, déjà, à choisir le 7 novembre et à accepter le 7 novembre?

[*Traduction*]

M. Brian Jean: J'en ai en quelque sorte perdu une partie dans l'interprétation, mais si j'ai bien compris, vous souhaitez proposer un amendement favorable pour modifier la motion de sorte que sa comparution soit fixée au 9 novembre?

M. Mario Laframboise: Pour qu'elle soit prévue d'ici au 9 novembre.

M. Brian Jean: Tout à fait. Cela ne me pose aucun problème.

Le président: Vous êtes d'accord.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Je n'ai pas examiné le budget supplémentaire des dépenses, mais je me demande si le budget principal et le budget supplémentaire... j'ignore si de nouveaux ajouts ont été faits dans le budget supplémentaire. Peut-être n'y en a-t-il pas. Je me demande s'il ne serait pas préférable de simplement parler des deux à la fois.

C'est là une question simplement. Alors, nous n'aurions pas à faire l'examen par la suite du budget supplémentaire. Il n'y a peut-être aucun ajout et, par conséquent, aucune question. Habituellement, il y en aurait.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur.

Nous n'avons pas à examiner le budget supplémentaire avant le 15 décembre environ. Notre préoccupation, c'était que nous souhaitions pouvoir faire progresser le cheminement du projet de loi. De plus, nous avons jusqu'au 10 décembre pour examiner le budget principal, et c'est pourquoi nous avons cru bon d'agir ainsi.

Mme Olivia Chow: Vous avez une échéance à respecter.

M. Brian Jean: Oui, il existe une échéance pour le budget principal, et c'est pourquoi nous préférerions en finir avec lui, si le comité le veut bien, plutôt que d'entamer autre chose que nous pouvons faire plus tard.

Le président: Le budget supplémentaire est distinct, effectivement.

Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Pendant combien de temps le ministre comparaîtra-t-il? Je crois que M. Jean a parlé d'une heure.

M. Brian Jean: J'ai dit qu'à ce stade-ci, il semble qu'il sera là pour au moins une heure. Nous lui avons lancé une invitation, comme vous le savez. Il m'a indiqué qu'il disposerait probablement d'une heure, au moins. Comme vous le savez, il s'agit d'une invitation, et non d'une citation à comparaître. Et, bien entendu, il se présentera pour défendre de son mieux les prévisions budgétaires libérales.

M. Francis Scarpaleggia: Je ne parlais pas de cela.

M. Brian Jean: C'est ce qu'elles sont. Des prévisions budgétaires libérales.

M. Francis Scarpaleggia: Sachez que je siège à d'autres comités, et il semble que chaque fois qu'un ministre comparaît, c'est seulement pour une heure. Je me demande s'il ne s'agirait pas d'une stratégie qu'on applique dans tous les comités. Je voulais que cela figure dans le compte rendu des délibérations. Espérons que le ministre restera plus longtemps.

Le président: C'est noté.

Je cède la parole à M. Storseth, qui souhaite invoquer le Règlement.

M. Brian Storseth: Seulement pour apporter une précision, monsieur le président. Ce matin, j'ai siégé au comité des affaires autochtones, où le ministre est resté une heure et demie et a continué de répondre à des questions après. Donc, il est clair qu'il ne s'agit pas d'une stratégie du gouvernement. Le processus est très ouvert et transparent.

Le président: Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, mais d'une remarque.

M. Francis Scarpaleggia: J'apprécie ce renseignement.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Monsieur le président, c'est très révélateur que les conservateurs se targuent de recevoir un ministre pendant une heure et demie quand, en réalité, il est tout à fait inhabituel qu'un ministre comparaisse pendant moins de deux heures concernant le budget.

Il ne s'agit pas vraiment d'une invitation; je pense que cela laisse entendre que nous devrions lui être reconnaissants de se présenter devant nous. En réalité, on s'attend à ce qu'un ministre comparaisse devant notre comité pour défendre ses prévisions budgétaires.

Je propose que nous demandions au ministre de venir pour deux heures. Franchement, peu m'importe si c'est pendant nos heures normales de réunion, mais je pense que nous devrions le recevoir assez longtemps pour couvrir le sujet. Ce sera également une occasion de discuter de façon générale de son travail.

Si nous décidons de limiter sa comparution à une heure, nous allons un peu à l'encontre de la façon dont on procède habituellement, d'après mon expérience.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: M. Scarpaleggia, bien sûr, siégeait au comité de l'environnement lorsque nous avons invité le ministre Dion à comparaître, mais évidemment, il ne s'est pas présenté. Alors, mettons cela en contexte. Nous lui avons donné trois semaines de préavis, mais dans ce cas-ci, nous avons donné trois jours au ministre.

Alors j'estime, avec tout le respect que je vous dois, que nous demandons au ministre de comparaître à la dernière minute; s'il nous fournit l'information, franchement, je crois que c'est très raisonnable.

Le président: Je crois, monsieur McGuinty, que vous êtes favorable à l'amendement de M. Laframboise, alors je demanderais au greffier de lire la motion modifiée.

Le greffier du comité: La motion se lit comme suit : « Que le comité invite le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à comparaître d'ici le jeudi 9 novembre 2006 afin de discuter du Budget principal des dépenses de l'exercice 2006-2007 ».

[*Français*]

Je peux aussi la lire en français, si vous le désirez :

> Que le Comité invite le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à comparaître d'ici le 9 novembre afin de discuter du Budget principal des dépenses de l'exercice 2006-2007.

[*Traduction*]

Le président: L'amendement est-il adopté?

(L'amendement est adopté.)

Le président: La motion modifiée est-elle adoptée?

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: Nous allons maintenant nous pencher sur la deuxième motion, que nous avons sous les yeux. Je crois que tout le monde en a une copie.

Elle a été présentée par M. Julian. Dites-moi ce que vous en pensez.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Monsieur le président, merci beaucoup de me donner l'occasion d'en parler. Je serai brève.

Le rapport de M. Tassé a été publié. Il est assez volumineux; il fait 110 pages. À en juger par l'attention des médias, il intéresse bien des gens. Je pense que la conférence de presse a duré une heure et demie au moins; de toute évidence, les gens veulent en savoir plus.

Néanmoins, compte tenu de votre programme très important d'étude du projet de loi C-11, du Budget principal des dépenses et du Budget supplémentaire des dépenses, je suis totalement d'accord. Par ailleurs, je me souviens de cette discussion de la semaine dernière concernant les infrastructures.

Si le comité approuve cette recommandation, je n'ai aucune objection à ce que nous ayons cette discussion après votre étude article par article du projet de loi. Je le comprends, parce que celui-ci a été présenté aux différentes Chambres sans jamais aboutir. Je conçois parfaitement que nous devons adopter le projet de loi C-11, le budget des dépenses, etc. Certaines personnes ont même dit que les infrastructures étaient très importantes, alors je ne vois pas d'inconvénient à ce que nous allions de l'avant puis, avec un peu de chance, nous serons encore ici pour examiner le rapport Tassé.

Je me demande si cela convient à tout le monde.

● (1720)

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Du côté du gouvernement, nous pensons que c'est une bonne idée.

Le président: Puisqu'il n'y a pas d'autres commentaires, je demande qu'on adopte la motion telle qu'elle a été présentée.

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

Le président: Je veux que vous restiez ici. Nous allons poursuivre à huis clos afin d'examiner le calendrier pour nous assurer que tout le monde en est satisfait.

Le comité doit adopter une motion pour accepter les recommandations du sous-comité.

[*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 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.