



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 031 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 12 décembre 2006

—
Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le mardi 12 décembre 2006

• (1550)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour tout le monde. Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, à l'occasion de cette réunion numéro 31.

Conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 21 septembre 2006, nous étudions le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Après notre dernière réunion fort productive, nous revenons aux trois dispositions que nous avons mises de côté. Nous allons commencer par l'article 29 et l'amendement BQ-4 à la page 21 de votre liasse.

Mais d'abord, je voudrais dire à M. Laframboise que sa motion pose problème à la présidence. En tout état de cause, je vais vous permettre de la présenter, après quoi nous poursuivrons.

Monsieur Laframboise.

(Article 29)

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): L'amendement est à la page 21. Je vais discuter, en même temps, de l'amendement BQ-5 qui se trouve à la page 22. On propose d'ajouter les autres nuisances au mot « bruit », pour que l'Office des transports ait vraiment le pouvoir d'émettre des directives sur tous les types de nuisances. On ne s'est pas concentré uniquement sur le mot « bruit »; c'est pour cette raison que le titre du paragraphe est « Bruit, vibrations et émanations ».

L'amendement BQ-4, à la page 21, modifie l'article 95.1, qui se lirait comme suit : « La compagnie de chemin de fer limite au minimum les nuisances — notamment celles causées par le bruit, les vibrations et les émanations [...] » Ainsi, l'office aurait le pouvoir de discuter de tous les types de nuisances. C'est pour cette raison qu'on ajoute les mots « notamment celles causées par le bruit, les vibrations et les émanations ».

La différence entre l'amendement BQ-4 et l'amendement BQ-5, lequel se trouve à la page 22, c'est que le BQ-5 ne comporte pas le mot « notamment »; il dit uniquement « les nuisances causées par le bruit, les vibrations et les émanations ». On aurait souhaité discuter de toutes les nuisances et que l'office puisse recevoir les plaintes relatives aux différentes nuisances, notamment celles causées par le bruit, les vibrations et les émanations liées aux chemins de fer.

Par la suite, par substitution, on modifie comme suit les alinéas b), lignes 10 et 11, et c), lignes 23 et 24 : « limiter au minimum les nuisances — notamment celles causées par le bruit, les vibrations et les émanations ». Le but est d'ajouter au mot « bruit » les autres nuisances, notamment celles causées par le bruit, les vibrations et les émanations. On donne ainsi le pouvoir à l'office de discuter de toutes

les plaintes concernant les nuisances qui pourraient être causées à la communauté.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

On m'a fait savoir que cet amendement créerait un nouvel article dans la Loi sur les transports au Canada, nouvel article qui imposerait aux exploitants de compagnies de chemins de fer certaines limites en ce qui a trait au bruit déraisonnable résultant de la construction ou de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer. Cet amendement imposerait également aux exploitants certaines restrictions en ce qui concerne les vibrations et les émissions produites par la construction ou l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, alors que le projet de loi C-11 est actuellement muet en ce qui concerne les vibrations ou les émissions.

Dans l'ouvrage *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, à la page 654, on peut lire ceci : Un amendement à un projet de loi renvoyé à un comité après la deuxième lecture est irrecevable s'il en dépasse la portée ou le principe.

D'après l'avis juridique que j'ai reçu, et auquel je souscris, l'introduction de certaines restrictions concernant les émissions associées à la construction ou à l'exploitation d'une ligne de chemin de fer tel que le prévoit cet amendement est un nouveau concept qui dépasse la portée du projet de loi C-11. Par conséquent, cet amendement est irrecevable.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président, de bien vouloir me donner la parole.

Mon intervention concerne les amendements du Bloc québécois. À notre initiative, le ministère nous a transmis une proposition qui représenterait à certains égards un compromis et qui, peut-être, irait dans le sens voulu par le Bloc québécois, même si le proposition de ce dernier est irrecevable, et je dirais même qu'elle s'inscrit essentiellement dans le cadre de votre décision, monsieur le président.

À mon avis, il devrait être tout à fait possible que le regroupement des amendements que nous proposons et le compromis que cela représente aillent dans le droit fil de ce que voulait faire le Bloc québécois et, donc, puissent satisfaire ce dernier, pourvu que, suite à votre prochaine décision concernant l'amendement BQ-5, je puisse les soumettre au comité. Je pense que ces propositions pourraient répondre à certaines des questions posées et pourraient nous permettre de progresser un peu plus rapidement vers notre objectif qui est de conclure aujourd'hui l'examen de ce projet de loi, monsieur le président.

Le président: Je puis d'ores et déjà signaler au comité que ma décision concernant l'amendement BQ-4 vaudrait également pour l'amendement BQ-5, je vous dis cela pour votre édification.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Avant de déposer nos amendements, nous avons vérifié auprès du légiste s'ils étaient recevables. Il nous a dit qu'ils étaient recevables. Je suis prêt à examiner la proposition du gouvernement, mais on a fait vérifier nous-mêmes la recevabilité de ces amendements avant de les présenter. Je ne veux pas remettre en question votre décision. Je vais accepter la proposition de M. Jean.

[Traduction]

Le président: Merci, je vous suis reconnaissant de cette intervention.

Je vais commencer par demander à M. Jean de distribuer son texte, si c'est possible. Avant que vous n'interveniez, monsieur Jean, je voudrais que chacun puisse avoir ce texte sous les yeux.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Dans un tout autre ordre d'idées, monsieur le président, je réfléchissais au fait que, bien évidemment, tout le monde voudrait que nous puissions terminer aujourd'hui, de sorte que nous devrions poursuivre dans cet ordre-là. Il est à espérer que nous puissions arriver à quelque chose à partir de ce compromis.

Peut-être donc pourrions-nous commencer par les dispositions concernant le bruit en demandant aux représentants du ministère de nous donner un aperçu général. Pour aujourd'hui, je leur ai demandé de nous préparer un petit survol de la situation dans l'industrie en général, un survol axé plus précisément sur certains des amendements et des commentaires associés.

• (1555)

Le président: Cela a-t-il directement trait à la proposition que vous êtes en train de faire distribuer?

M. Brian Jean: Tout à fait.

Le président: Cela convient-il au comité?

Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Puisque les représentants du ministère sont ici, il est très facile de cerner que cette loi ne concerne ni le bruit, ni les émissions, ou ni les émissions, ni les vibrations — j'imagine que le bruit est une vibration, non? Tout est une question d'ouïe.

Quoi qu'il en soit, peut-être que les gens du ministère pourraient-ils nous dire quelle loi faudrait-il envisager de modifier pour régler les problèmes des émissions, un problème fort important étant donné que dans certaines localités, il y a des locomotives diesel dont le moteur tourne constamment.

Si le président le permet, j'aimerais également savoir quelle est la loi pertinente.

Le président: Certainement.

Je vais donc demander à Mme Borges de bien vouloir commencer.

Mme Helena Borges (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): Très bien, merci beaucoup.

Je vais commencer par répondre à la question de M. Hubbard. Outre un ou deux autres ministères fédéraux, il y a en particulier le ministère de l'Environnement qui réglemente les émissions des locomotives. Il existe actuellement un protocole d'entente signé avec l'industrie ferroviaire qui assure la réglementation des émissions des locomotives, une réglementation qui s'inspire des normes prescrites par les lois américaines puisque, comme vous le savez, la majorité,

voire la totalité des locomotives sont produites aux États-Unis. Voilà donc comment ces amendements devraient être effectués.

Si je ne me trompe pas, la Loi sur la qualité de l'air qui a été déposée il y a quelques semaines prévoit que le protocole restera en vigueur jusqu'en 2010, date à laquelle les émissions produites par les locomotives seront réglementées au Canada de la même façon qu'aux États-Unis.

L'hon. Charles Hubbard: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je pense que même les amendements que nous avons proposés donneraient une certaine latitude à l'office afin précisément de pouvoir régler le problème dans le cadre de la loi que nous proposons. Je pense pouvoir le dire, non?

Cela donnerait à l'office beaucoup de marge de manoeuvre, et c'est la raison pour laquelle nous voulions absolument que celui-ci ait les pouvoirs nécessaires pour donner suite aux plaintes, étant donné ce que nous ont dit les témoins. Même si, d'un point de vue technique, nous ne pourrions peut-être pas intégrer directement cela à la loi, je pense que nous avons trouvé un moyen d'intervention qui permettrait à l'office de trouver une solution aux problèmes vibrations et des émissions.

Pourriez-vous nous dire un mot à ce sujet, madame Borges?

Mme Helena Borges: Je vais vous faire un petit historique de ces dispositions en vous expliquant comment elles ont été intégrées et dans quel but. Ce que nous essayons vraiment de faire ici, c'est d'arriver à un juste milieu entre les plaintes et les préoccupations qui nous ont été exprimées par les collectivités et les citoyens, et les besoins en matière d'exploitation de la compagnie de chemins de fer.

Comme vous le savez, dans les parties de la loi qui concernent le transport ferroviaire, en l'occurrence à l'article 3, on impose aux compagnies de chemins de fer de nombreuses obligations, notamment en ce qui concerne le niveau de service.

La semaine dernière, une motion a été déposée au comité, motion qui concernait précisément ces obligations imposées aux compagnies de chemins de fer. Pour que ces compagnies puissent se conformer à ces prescriptions de la loi, il faut qu'elles puissent mener leurs activités avec une certaine souplesse parce que, vous le comprendrez fort bien, elles essaient de respecter les besoins et les impératifs d'un très grand nombre de chargeurs un peu partout au Canada, ainsi que les besoins des ports, surtout ceux de la côte-ouest, qui sont de plus en plus achalandés, notamment en raison des échanges commerciaux avec la Chine. Lorsqu'on songe à ces dispositions donc, il faut absolument tenir compte de ce contexte et de ce juste milieu.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier non plus que les voies de chemins de fer au Canada sont ce que j'appellerais une infrastructure commune, une infrastructure partagée. Je pense que vous avez reçu une lettre de Gary McNeil, le président de GO Transit, dans la foulée de sa comparution, lettre dans laquelle il exprimait au comité certaines préoccupations suite aux questions qui lui avaient été posées au sujet de l'impact que les restrictions imposées aux activités de la compagnie aurait sur les services de train de banlieue.

Dans nos trois plus grandes villes, Montréal, Toronto et Vancouver, ces services de train de banlieue utilisent essentiellement les voies du CN, et dans une mesure moindre les voies du CP, et si nous commençons à limiter les heures d'activités des trains de marchandises, les trains de banlieue seraient aussitôt affectés. Les trains de banlieue ne sont pas exemptés. À ce moment-là, si les convois de marchandises sont obligés de circuler à certaines heures seulement ou en fonction de certains paramètres, quand les trains de banlieue pourront-ils utiliser les mêmes voies?

Nous savons que le bruit occasionné par les activités ferroviaires est un énorme problème. L'origine de ce problème, comme vous le savez tous, remonte à l'année 2000, lorsque la Cour fédérale d'appel a rendu une décision dans laquelle elle disait à l'office que la Loi sur les transports au Canada ne lui donnait pas explicitement le pouvoir de traiter les plaintes concernant le bruit dans le secteur ferroviaire. Depuis lors, le gouvernement a reconnu qu'il existait un genre d'hiatus. Aucune autre loi ne peut être invoquée pour faire quelque chose suite à ces plaintes, et pourtant ces plaintes, nous les prenons très au sérieux. C'est la raison pour laquelle nous avons ajouté cette disposition au projet de loi, et c'est la raison pour laquelle, je crois que même les témoins que vous avez entendus sont favorables à cette disposition et souhaitent qu'elle soit adoptée dans les meilleurs délais.

Les trois dispositions de l'article 29 vont nous permettre de remédier à cette lacune qui n'existe pas depuis 2000. L'objectif que nous essayons d'atteindre ici est de préciser très clairement les pouvoirs de l'office et les obligations des compagnies de chemins de fer, mais nous voulons également la certitude que l'office a suffisamment de latitude pour traiter ce genre de problèmes et nous ne voulons certainement pas limiter ses interventions en ne lui permettant d'agir que dans certains cas. Voilà donc l'objet de cette disposition.

La disposition en question trouve sa genèse dans le projet d'article 95.1 qui énumère les obligations des compagnies de chemins de fer. Dans le texte que vient de distribuer M. Jean, nous acceptons d'ajouter une obligation supplémentaire qui s'inspire des motions qui ont été proposées mais c'est essentiellement cela que l'office va s'employer à faire, que les compagnies de chemins de fer respectent les obligations imposées dans la disposition 95.1.

Si quelqu'un a une plainte, il s'adresse à l'office et l'office s'en saisit. La première chose qu'il fera, c'est de déterminer si le plaignant a essayé de trouver une solution au problème de bruit en s'adressant directement à la compagnie de chemins de fer. Nous voulons encourager ce genre d'initiative volontaire. Vous avez entendu le témoignage de l'Association des chemins de fer du Canada. Ses représentants vous ont dit qu'ils travaillaient de concert avec la Fédération canadienne des municipalités et qu'ils avaient d'ailleurs lancé une initiative très active pour trouver une solution aux litiges concernant le bruit et autre problème de voisinage. Nous voulons encourager ce genre de choses. Le CP fait la même chose. Cette compagnie a un programme volontaire avec la fédération et nous voulons continuer à encourager ce genre d'initiative.

Cela dit, nous savons aussi que bien souvent, une solution sera impossible. Et c'est précisément là qu'intervient l'office. Ce que l'office va faire, en deux mots, si nous conservons cette disposition en l'état, c'est se rendre sur place. Les gens de l'office vont aller sur place, à l'origine de la plainte. S'il s'agit par exemple d'une gare où les manoeuvres sont nombreuses, ou s'il y a des locomotives dont le moteur tourne au ralenti, ou si c'est sur une voie, les gens de l'agence vont se rendre sur place pour voir comment les choses se passent. Ils devront peut-être se pencher sur des choses comme les impacts

provoqués par le bruit, les niveaux sonores en décibel, ou encore déterminer s'il y a des émissions ou des vibrations. L'office examine l'ensemble du dossier puis détermine les mesures à prendre pour apporter une solution au problème de bruit qui a donné lieu à la plainte.

● (1600)

Ces mesures peuvent être très rigoureuses, en ce sens que l'office reçoit ici le pouvoir d'ordonner à la compagnie de chemins de fer en cause — et j'insiste sur le mot « ordonner » — de prendre toute mesure nécessaire, pendant ses activités ou pendant la construction, pour remédier aux problèmes de bruit faisant l'objet de la plainte. Il peut par exemple exiger de la compagnie qu'elle déplace certaines activités ailleurs dans la gare, à interdire aux conducteurs de laisser tourner leur moteur au ralenti dans certains secteurs, ou encore de faire les manoeuvres dans une zone différente de la gare. Voilà donc les pouvoirs que nous donnons à l'office.

Je ne saurais insister suffisamment sur le fait qu'il s'agit là d'un outil extrêmement puissant. Aucun autre mode de transport n'est assujéti à ce genre de choses. C'est la première fois en fait que nous donnons à l'office le pouvoir d'intervenir auprès d'une compagnie de transport et de lui ordonner de faire quelque chose de ce genre.

L'autre élément important qu'il ne faut pas oublier, c'est que l'office a également des pouvoirs comparables à ceux d'une cour supérieure. Je sais que certains témoins se sont inquiétés de ce qui pourrait se produire si les compagnies de chemins de fer ne se conformaient pas aux ordres de l'office. Mais l'office est un véritable tribunal et il a les pouvoirs d'un tribunal. Il peut ordonner à une compagnie de chemins de fer de se conformer. Les ordres de l'office ont force de loi, et nous ne saurions insister suffisamment sur l'importance qu'il y a de donner à l'office ce genre de latitude parce qu'en la lui donnant on l'outille mieux pour régler précisément le genre de problèmes dont vous ont parlé les témoins.

Plusieurs députés ont demandé aux témoins si, à leur avis, nous pourrions imposer un remède en particulier. Je ne pense pas que vous ayez obtenu une réponse. Les cas sont extrêmement variés, et selon qu'il s'agit d'une voie, d'une gare, d'un quartier résidentiel ou d'un secteur davantage rural, l'office aura la latitude nécessaire pour pouvoir se saisir de tous ces problèmes. Les pouvoirs que nous lui accordons par ce projet de loi sont extrêmement étendus.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Je suis d'accord avec vous pour ce qui est du bruit, mais concernant le reste, l'office a des pouvoirs. On dit ce qui suit à l'alinéa 95.2(1)a) :

a) sur les éléments dont il tient compte pour décider si une compagnie de chemin de fer se conforme à l'article 95.1;

Or, l'article 95.1 porte sur le bruit. Pour ce qui est des autres nuisances, ça va être une cause perdue, comme dans le cas du jugement d'Oakville.

● (1605)

Mme Helena Borges: Oui, mais comme je le disais à M. Hubbard, la Loi sur la sécurité ferroviaire est celle qui prévaut dans le cas d'émissions libérées dans l'environnement.

Récemment, le ministère s'est entendu avec la société de chemins de fer. Toutes les locomotives sont soumises à la réglementation des États-Unis parce que c'est là qu'elles sont construites et manufacturées. Ce n'est donc pas cette loi qui accorde ce pouvoir.

Pour ce qui est des vibrations, je dois préciser que la majeure partie des plaintes reçues par l'office, et même par le ministère, concernent le bruit. Or, là où il y a du bruit, il y a des vibrations. Je pense que les deux phénomènes sont étroitement liés. À mon avis, si on peut résoudre le problème de bruit, le problème de vibration sera par le fait même réglé en grande partie.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Selon vous, combien de temps faudra-t-il pour préparer ces lignes directrices?

Mme Helena Borges: Nous en avons parlé à l'office et, lorsque les représentants de celui-ci sont venus déposer devant le comité il n'y a pas si longtemps, l'office avait déjà commencé à songer aux lignes directrices. Nous lui avons demandé — et il l'a fait parce que nous étions également en train de le faire — d'essayer dans toute la mesure du possible de déterminer ce que la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer avaient déjà fait et de partir de là. Mais nous voulons également que l'office consulte davantage les municipalités et les organismes qui ont peut-être un rôle à jouer. Il ne lui faudra donc pas très longtemps. Nous escomptons d'ailleurs que cela se fasse l'an prochain, d'ici quelques mois.

Déjà, plusieurs groupes travaillent sur ce dossier. Nous savons que ce problème se pose depuis plusieurs années déjà, et on a déjà beaucoup travaillé là-dessus.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je voudrais dire à M. Julian et aux autres membres du comité qu'en ce qui me concerne en particulier, tout comme en ce qui concerne d'autres membres de notre caucus, le problème du bruit est un gros problème. Nous en avons beaucoup entendu parler, et pas uniquement par les membres du comité, par à peu près tout le monde. Nous avons déjà rencontré trois ou quatre fois les gens du ministère pour parler de cet article. Nous l'avons modifié plusieurs fois déjà, et nous avons discuté de certains compromis possibles avec M. Julian, les représentants du Bloc et les libéraux.

Plusieurs députés conservateurs étaient d'ailleurs préoccupés jusqu'à ce que nous commençons à parler de ce qu'on entendait vraiment faire dans ce dossier. Jadis, avant le jugement 2000, lorsqu'ils recevaient une plainte concernant le bruit, il leur arrivait d'aller sur place, dans la gare de triage, et de dire à la compagnie de chemins de fer qu'elle ne pouvait plus faire de manoeuvres à cet endroit-là, ou alors qu'elle devait les faire dans un autre secteur de la gare, ou encore qu'elle devait aménager une berme ou encore souder les rails parce qu'il y avait trop de bruit et de vibration.

Les représentants de l'office se rendent sur place et déterminent ce qui pourrait être fait à tel ou tel endroit étant donné que tous les cas sont différents selon l'endroit au Canada. C'est donc la première fois que nous avons une loi sur le bruit et que nous donnons des pouvoirs à l'office. C'est la raison pour laquelle il y a cette latitude. Maintenant, à moins qu'il y ait autre chose...

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Le juriste nous avait confirmé que ce n'était pas contraire à la loi et que ce n'était pas irrecevable. Je ne me suis donc pas penché sur la question du bruit. Mon texte dit « au minimum les nuisances ». Le vôtre parle de bruit déraisonnable.

Déjà, le terme « bruit déraisonnable » ne me convenait pas. Pour ma part, j'aurais été plus strict. J'ai un problème d'ordre juridique.

J'ai pu faire d'autres démarches au sujet desquelles je vais recevoir une confirmation plus tard par courriel. Mon problème est que je travaille à autre chose. Autrement, je me serais penché sur le mot « bruit ». Vous parlez de « bruit déraisonnable », et je trouve que ce n'est pas suffisant. Des témoins nous ont suggéré l'expression « le moins de bruit possible ». Pour ma part, j'opterais pour « réduire au minimum le bruit ». Les termes ont quand même leur importance.

Je ne me sens pas à l'aise. Vous n'avez pas changé l'expression « bruit déraisonnable ». Dans le cadre d'autres projets de loi, on disait « le moins de bruit possible ». Je vais essayer de déposer plus tard le courriel dans lequel on nous disait que c'était conforme. Vous en ferez ce que vous voudrez. Vous pourrez rejeter ma proposition. Ce n'est pas grave, monsieur le président. Mon problème est d'ordre juridique. Je ne suis pas du tout content du juriste de la Chambre des communes, je peux vous le dire. Ça ne va pas bien.

• (1610)

[Traduction]

M. Brian Jean: Peut-être M. Langlois pourrait-il répondre.

Le président: Monsieur Langlois.

[Français]

M. Alain Langlois (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports): Le terme « déraisonnable » a été choisi parce qu'il est couramment utilisé par l'office. Avec les expressions « le moins de bruit possible » ou « réduire au minimum », j'entrevois un problème sur le plan juridique. Par exemple, le mot « minimum » est très subjectif. Qu'est-ce qu'on entend par « réduire au minimum le bruit »? Il faut comprendre que peu importe ce que fait l'office, l'article 95.1 établit une norme que l'entreprise de chemins de fer doit prendre en considération dans le cadre de ses activités. La norme doit être claire et compréhensible pour l'entreprise. Le terme « minimum » causerait un problème juridique du fait qu'il a un sens large, ambigu. Il est peut-être très difficile pour une entreprise de chemins de fer de déterminer ce qu'est le minimum de bruit possible.

Nous sommes conscients du fait que l'expression « le moins de bruit possible » était celle qui figurait dans le projet de loi précédent. Le problème, en ce qui concerne ce terme, est que la jurisprudence canadienne fait état de très peu de décisions, pour ne pas dire aucune, traitant de la signification de l'expression « le moins possible ». Ce concept n'est pas fréquemment utilisé pour établir une norme, alors que « déraisonnable » est un concept qu'on retrouve dans presque toutes les lois fédérales existantes. C'est en outre un concept que l'office a le devoir d'appliquer de façon quotidienne. Il est inclus dans les dispositions sur le transport aérien, principalement.

La jurisprudence traitant de ce que signifie le terme « déraisonnable » est très abondante. Au moment où cette loi entrera en vigueur, il sera facile pour le secteur ferroviaire de savoir s'il respecte ses obligations. Il n'y aura pas d'ambiguïté. Parallèlement, quand une plainte sera déposée, l'office n'aura pas de difficulté à déterminer ce qui est déraisonnable et ce qui ne l'est pas. C'est la raison pour laquelle le terme « déraisonnable » a été utilisé.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président. C'est la tradition et vous avez, bien sûr, le droit d'informer le comité de votre opinion, à savoir si c'est irrecevable ou non, mais effectivement, c'est le comité qui prendra la décision. Alors, M. Laframboise va décider s'il veut en appeler de votre décision, mais on peut au moins dire qu'il y a eu deux interprétations différentes. Il a une certaine ambiguïté à ce sujet. Je pense que le comité devrait prendre cela en considération.

Mais, j'abonde dans le sens de M. Laframboise: la formulation utilisée dans les amendements de M. Jean, même s'il y a certaines améliorations et s'il y a certains éléments là-dedans que je suis très content de voir, est moins efficace que celle utilisée dans l'amendement du Bloc. Je pense que c'est important.

On a reçu plusieurs témoignages de gens qui ont indiqué très clairement qu'il fallait qu'on s'attaque à la question du bruit et à tous les aspects qui touchent les gens qui vivent à côté de ces centres ferroviaires. Alors, je pense que si M. Laframboise veut en appeler, on devrait considérer le tout, y compris l'amendement du Bloc.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Il est clair que ce qui me préoccupait, en particulier quand nous avons entendu des témoins par téléphone... Nous avons eu des témoins de la région de Québec, si je me rappelle bien, et ensuite nous avons entendu par téléphone des témoins de Colombie-Britannique, de Langley, New Westminster, Richmond. Si je me rappelle bien, les témoins ont indiqué que leurs problèmes dans le passé étaient que les compagnies de chemins de fer ne collaboraient pas pour régler les problèmes de bruit, en particulier les manoeuvres d'aiguillage dans les gares de triage.

Je comprends le problème. Je pense qu'on a fait remarquer que dans un cas, à New Westminster, en Colombie-Britannique, des immeubles d'appartement avaient été construits à 100 verges des voies ferrées. Je constate que dans l'amendement NPD-13, il est fait mention de 300 mètres, ce qui représente environ 1 000 pieds.

Ce qui m'inquiète, c'est que tout comme à Vancouver-Nord, les problèmes de bruit ont été considérables et continus. Ce sont des problèmes graves dans un secteur résidentiel. Dans un quartier densément peuplé ou même résidentiel... je songe au quartier Norgate à Vancouver-Nord où, à titre de maire et de député, j'ai reçu dans le passé des appels de résidents qui étaient irrités par les manoeuvres d'aiguillage.

Il semble que l'intensité du bruit ait changé, premièrement lors du changement de propriété de la voie ferrée, dans une certaine mesure. C'était lorsque BC Rail a repris l'exploitation. Le problème de bruit tenait en partie à l'époque à l'obligation de siffler au passage à niveau. Quand la compagnie de chemins de fer était de réglementation provinciale, les conseils municipaux pouvaient adopter des résolutions donnant instruction à la compagnie de ne pas actionner le sifflet, si la municipalité choisissait de donner une telle instruction, ce qui avait été fait partout à Vancouver-Ouest; on l'avait fait aussi à Vancouver-Nord.

Quand c'est devenu une compagnie ferroviaire de réglementation fédérale, les règlements municipaux n'étaient plus applicables. Les motions municipales n'avaient plus aucun effet. Et non seulement a-t-on recommencé à siffler, mais le nombre de plaintes relatives à l'aiguillage a augmenté également.

Je comprends donc l'importance, l'obligation pour les compagnies ferroviaires d'offrir le service. Nous avons une lettre des dirigeants de Sky Train qui traite du transport en commun ferroviaire urbain, et

aussi d'une autre proposition dont on discutera plus tard, mais il y est question des conflits et des aspects pratiques de l'exploitation.

Je me demande seulement si le terme « déraisonnable »... Je suis heureux de constater que, dans le paragraphe proposé 95.1d), il est fait mention des incidences possibles sur les personnes qui résident en des liens adjacents aux chemins de fer — je suppose que c'est un élément nouveau. On reconnaît donc cette réalité.

On a parlé de santé auparavant. Nous avons entendu des témoins qui se demandaient si nous pouvions utiliser une norme de l'Organisation mondiale de la santé ou européenne relativement au bruit. J'ignore si le ministère a fait de la recherche là-dessus, mais il me semble que nous devons mettre l'accent sur... l'objectif devrait être de créer le moins de bruit possible tout en continuant d'exploiter un chemin de fer, au lieu de laisser les compagnies continuer de s'en tirer en disant qu'elles ont un chemin de fer à exploiter et que, par conséquent, elles n'ont pas besoin de se pencher sérieusement sur le problème du bruit.

Peu importe que l'on fasse appel à de nouvelles technologies, de nouveaux accouplements, des roues différentes, ou d'autres types de rails, ou de graissage, ou même qu'on mette en place des politiques sur les procédures à suivre dans la gare de triage, ou encore que les rails soient soudés, comme vous l'avez dit dans un exemple, ou qu'on prenne d'autres mesures, l'objectif doit être de réduire le bruit et de le ramener au niveau le plus bas possible, tout en reconnaissant que la compagnie doit exploiter un chemin de fer.

J'ignore si c'est implicite dans ce libellé, et c'est ce qui m'inquiète.

• (1615)

Mme Helena Borges: Vous avez soulevé de nombreuses questions et je vais essayer d'y répondre.

Je pense que la réponse de M. Langlois à M. Laframboise au sujet du mot « déraisonnable » est vraie. C'est vrai que dans une version précédente du projet de loi, on disait: le moins de bruit possible. Quand les rédacteurs ont révisé le projet de loi, comme ils le font normalement quand ils en ont le temps... Dans la plupart de nos lois, nous utilisons le mot « déraisonnable ». Si vous voulez plus de détails sur la jurisprudence, il peut vous donner d'autres références.

Le mot « déraisonnable » est utilisé traditionnellement. Le fardeau de la preuve incombe à l'office. C'est l'office qui devra déterminer si l'activité et le bruit sont déraisonnables. On dit à la compagnie de chemins de fer de ne pas faire de bruit déraisonnable. C'est à l'office d'en juger. Il peut envoyer quelqu'un sur place pour vérifier ce qui se passe et ordonner qu'on apporte des solutions au problème. L'office sera chargé d'interpréter la loi. Il aura la souplesse voulue pour s'attaquer à ces problèmes.

Vous avez évoqué la question des sifflets de train. Je pense que vous avez entendu des témoins vous dire que le sifflet est en fait une exigence fédérale aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire. C'est une règle de sécurité.

Des mesures sont déjà en place et une municipalité peut se mettre d'accord avec une compagnie de chemins de fer pour éliminer le sifflet aux passages à niveau. Il existe un processus et je vais vous le décrire rapidement. Essentiellement, la municipalité communique avec la compagnie de chemins de fer pour examiner les problèmes relatifs aux passages à niveau. Les deux parties — la municipalité et la compagnie de chemins de fer — effectuent une évaluation de sécurité. Si les deux parties s'entendent pour dire que l'on peut réduire ou éliminer l'usage du sifflet, elles envoient un rapport à nos inspecteurs de la sécurité ferroviaire à Transports Canada.

Nos inspecteurs de la sécurité ferroviaire examinent ce qui est proposé. Souvent, on installe des dispositifs aux passages à niveau. Il existe des systèmes, notamment des feux clignotants, des sonnettes d'alarme, des barrières, etc. Normalement, le gouvernement fédéral aide à payer tout cela. Nous avons un programme de passage à niveau et nous payons jusqu'à 80 p. 100 de ces améliorations.

Tout cela existe déjà. Mes collègues de la sécurité travaillent actuellement à une nouvelle norme pour les sifflets de train. Actuellement, c'est fondé sur la distance. On envisage de calculer plutôt l'usage du sifflet en fonction du temps. Aux États-Unis, on a déjà adopté cette façon de faire. On se penche actuellement sur de nouvelles règles qui devraient réduire le nombre de coups de sifflet; ce serait dorénavant calculé selon la distance. Il faut espérer que cela permettra d'atténuer les préoccupations à cet égard.

Je pense que vous avez aussi entendu, par téléphone, le maire de Langley, M. Fassbender. Son problème, c'est le sifflet. Comme vous le savez, je travaille en étroite collaboration avec les gens de Langley. Le problème là-bas est que la voie ferrée passe en plein milieu de la ville. Il y a très peu de sauts de mouton dans cette ville. On en construit un actuellement.

Nous mettons actuellement la dernière main à une étude sur le corridor ferroviaire de Deltaport à Abbotsford, afin d'établir un ordre de priorité pour les passages à niveau, selon la fréquence des passages, et pour voir s'il y aurait lieu de construire des ouvrages de franchissement ou même de fermer certains passages, dans un effort pour atténuer le problème du sifflet. Enfin, c'est plutôt le bruit du sifflet qui pose problème et non pas la sécurité.

Nous espérons qu'au début de l'an prochain, nous serons en mesure d'annoncer une série de projets — de concert avec les municipalités, la province, le TransLink et les compagnies de chemins de fer — et que l'on pourra obtenir l'accord de tous dans le cadre de cet effort mutuel.

Je peux vous dire que ce sera très coûteux. Les sauts de mouton coûtent très cher. Mais pour nous, c'est une amélioration sur le plan de la réduction du bruit du sifflet, de l'amélioration de la sécurité à la fois pour les voitures et les trains, et d'une plus grande efficacité des mouvements dans un secteur qui est passablement achalandé. Sept municipalités vont en bénéficier.

Nous travaillons à toute une série de mesures, et pas seulement dans ce secteur. Nous avons amorcé des efforts semblables dans la région de Toronto, à Montréal et même à Winnipeg. On verra de plus en plus de chantiers de construction et d'ouvrages de franchissement. Nous reconnaissons qu'il est nécessaire d'apporter ces améliorations.

● (1620)

Le président: Monsieur Blaney.

[Français]

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Merci, monsieur le président.

Il me fait plaisir de prendre la parole à titre d'observateur. Je voulais simplement dire aux membres du comité que je partage les mêmes préoccupations par rapport au projet de loi et j'ai compris, à la suite de l'intervention de M. Langlois, que l'appellation « bruit déraisonnable »...

Vous êtes avocat, monsieur Langlois?

M. Alain Langlois: Oui.

M. Steven Blaney: Vous me dites clairement que les mots « bruit déraisonnable » vous donnent plus de marge de manoeuvre que toute

autre expression du type « le moins de bruit possible », qu'il n'y a pas de jurisprudence. Vous êtes clair à ce sujet.

M. Alain Langlois: C'est une terminologie qui a été interprétée des milliers de fois par les tribunaux. C'est facile à comprendre pour tout le monde.

La jour où ce projet de loi va entrer en vigueur, le chemin de fer aura l'obligation de répondre à cette norme. Alors, c'est facile pour le chemin de fer, compte tenu de la panoplie de jurisprudences qui existent, de savoir ce qu'est un « bruit déraisonnable ». Ce sera également facile pour l'office, dans la mesure où il y a une plainte, de déterminer si le chemin de fer a répondu à son obligation, parce que la jurisprudence établit ce qu'est un bruit déraisonnable.

Quant aux autres termes, ce n'est pas que ce serait impossible pour l'office de décider du bien-fondé d'une plainte si on utilisait les mots « le moins de bruit possible », c'est seulement que pendant une période de peut-être un an, deux ans ou trois ans, soit le temps que l'office établisse une jurisprudence qui établit ce que veut dire « le moins de bruit possible », il va y avoir un peu d'incertitude.

Alors, cela crée une certitude qui n'existait pas dans le projet de loi précédent.

M. Steven Blaney: Dans le fond, notre objectif de donner plus de mordant au projet de loi est respecté si on y parle de « bruit déraisonnable », parce qu'il y a moins d'incertitude. Est-ce là ce que vous me dites?

M. Alain Langlois: Il y a moins d'incertitude. Je vais essayer de faire attention de ne pas interpréter ce que cela veut dire pour l'office, mais le terme « déraisonnable », selon la manière dont les cours l'interprètent et si on se met dans la peau de toute personne raisonnablement bien informée... Est-ce que le chemin de fer fait le moins de bruit possible ou fait-il un bruit qui est déraisonnable, plus grand le bruit qu'il devrait faire?

Comme le disait M. Bell, est-ce que, le concept de bruit déraisonnable inclut de façon implicite que le chemin de fer doit faire le moins de bruit possible? Implicitement, oui. Si le chemin de fer ne fait pas le moins de bruit possible, le bruit devient déraisonnable. L'expression « déraisonnable » étant couramment interprétée, alors c'est facile de comprendre l'obligation qui s'y rattache.

● (1625)

[Traduction]

Le président: Monsieur Bell, voulez-vous...?

M. Don Bell: J'ai une dernière observation à adresser à Mme Borges. Je suis par ailleurs porte-parole pour l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique qui, espérons-le, va permettre d'augmenter le volume transitant par nos ports sur la côte ouest, ce qui signifie implicitement une augmentation du trafic routier et ferroviaire.

À l'heure actuelle, on s'attend à une augmentation de peut-être 50 p. 100 du trafic conteneurs. On envisage que le pourcentage du commerce sur la côte ouest passera de 9 p. 100 à 14 ou 17 p. 100, ce qui donnerait donc une augmentation d'environ 50 p. 100 de notre trafic conteneur. Or les conteneurs sont transportés à la fois par camion et par train.

L'initiative de la porte d'entrée du Pacifique, que nous avons lancée sous le gouvernement libéral et qui est reconduite dans une certaine mesure par l'initiative du corridor du gouvernement conservateur consistait notamment à construire des sauts de mouton, en particulier dans la vallée du Fraser. Chose certaine, il devrait y avoir de l'argent disponible dans le cadre de ce programme. Vous avez dit que cela coûtait cher. Les avantages sont nombreux, non seulement la réduction du bruit, mais aussi une plus grande sécurité et aussi un nombre réduit de conflits.

On a vu par exemple, à l'occasion de la grève des autobus dans l'agglomération de Vancouver il y a un an ou deux, quelle était l'incidence du transport des biens et services en termes de congestion routière. Tout le monde allait travailler en voiture et les camions qui pouvaient faire peut-être cinq livraisons par jour — des semi-remorques de 40 pieds de long qui vont par exemple dans les supermarchés — étaient limités à une ou deux livraisons par jour. Il y avait donc un coût, une incidence sur l'économie. La grève a fait obstacle au transport des biens et services.

Récemment, j'ai passé en revue le dossier de la porte d'entrée du Pacifique, que je connais bien, et il est important de savoir qu'il y a de l'argent dans ce programme. C'était ciblé et nous devrions nous assurer que l'on puisse avoir accès à cet argent. Cela pourrait également comporter des avantages sur le plan du bruit et des inconvénients.

Mme Helena Borges: En fait, l'étude dont j'ai parlé est celle qui a été annoncée dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique. Vous aurez probablement remarqué que dans l'annonce faite par le gouvernement actuel — le gouvernement précédent avait mis 30 millions de dollars de côté pour les sauts de mouton —, le montant a été porté à 50 millions de dollars. Cet argent sera complété par l'apport d'autres parties, parce que le gouvernement fédéral ne peut pas payer 100 p. 100 du coût. Je pense qu'il est raisonnable de croire que ce montant sera au moins triplé, sinon quadruplé. Si toutes les parties travaillent ensemble et si chacune d'elles peut mettre le même montant que le gouvernement fédéral, on devrait avoir beaucoup d'argent à consacrer à de nombreux ouvrages de franchissement dans ce corridor.

Je suis entièrement d'accord avec vous: les sauts de mouton deviennent probablement les éléments d'infrastructure les plus utiles, surtout dans les villes, pour éviter les conflits et améliorer l'efficacité et pour favoriser la croissance qui est envisagée dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Je voulais revenir sur ce qu'a dit M. Langlois de l'expression « au minimum » qui, selon lui, ne serait pas celle qui est habituellement utilisée dans les textes de loi. C'est peut-être vrai, mais c'est l'expression que l'on retrouve dans la loi actuelle sur les transports. Parlant de la compagnie de chemin de fer, le paragraphe 95(2) de la Loi sur les transports se lit comme suit :

(2) Elle doit limiter les dommages au minimum dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs.

Cela fait déjà partie de la loi actuelle, et on vient modifier ou diminuer une exigence qui est déjà contenue dans la loi.

M. Alain Langlois: Il faut préciser que l'article 95, dans sa forme actuelle, ne fait pas référence au bruit. Le bruit a été complètement exclu de cet article. C'est l'essence de la décision de 2000, lorsque l'office a perdu sa compétence en matière de bruit. L'office utilisait cette disposition pour assumer la responsabilité du bruit, et la cour a

affirmé que cette disposition ne traitait absolument pas du bruit. Elle traite des autres dommages qui pourraient survenir.

De plus, je peux vous dire qu'il n'existe absolument aucune jurisprudence en vertu de cet article.

M. Robert Carrier: S'il n'y en a pas et puisque cet article était valable pour toute autre nuisance que le bruit, il peut être aussi valable pour la nuisance causée par le bruit.

M. Alain Langlois: Il est beaucoup plus question des dommages physiques qui résultent de la construction ou de l'exploitation d'un chemin d'un fer, et c'est ainsi que la cour a interprété l'article 95. Ce ne sont pas tellement les dommages qui seraient moins quantifiables d'un point de vue physique. C'est la nuance que je peux faire.

• (1630)

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Est-ce que nous discutons de la motion de M. Laframboise, qui a été déclarée irrecevable, ou bien sommes-nous maintenant passés aux amendements consolidés?

Le président: Nous discutons de la proposition présentée sur la feuille des ministériels.

M. David McGuinty: D'accord.

Je veux m'assurer de bien comprendre. Quand cet amendement sera mis aux voix, aura-t-il pour effet d'annuler les amendements qui suivent, et qui sont combinés dans cette proposition des ministériels...

Le président: J'allais justement préciser cela une fois la discussion terminée.

M. David McGuinty: Bien, merci.

Le président: Je peux vous aviser que le vote sur l'amendement du gouvernement portera essentiellement sur les numéros suivants : PCC-2, BQ-6, L-3.3, NPD-14, BQ-7, NPD-15 et L-4. À ma connaissance, il englobe le libellé de tous ces amendements.

M. David McGuinty: C'est une tentative visant à englober le libellé de tous ces amendements, n'est-ce pas?

Le président: Oui.

M. David McGuinty: Dans ce cas, puis-je en déduire, monsieur le président, qu'un certain nombre d'amendements ultérieurs qui seraient étudiés dans l'ordre chronologique seront déclarés irrecevables?

Le président: Dans le cas de l'article à l'étude, les deux amendements dont nous pourrions continuer de discuter seraient les NPD-12 et NPD-13. Il faudrait revoir nos positions, mais ces amendements seraient applicables et pourraient donner lieu à un débat.

M. David McGuinty: Et les autres seraient...?

Le président: Les autres amendements ne seraient pas acceptés.

M. David McGuinty: Si celui-ci est adopté.

Le président: C'est bien cela.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, j'ai un rappel au Règlement. Je veux parler de sa recevabilité. Je voudrais déposer le courriel que le légiste, M. Francis DesCôteaux, a envoyé aux chercheurs du Bloc québécois. On pouvait y lire ceci, et je cite :

Michael Lukyniuk et Susan Baldwin, greffiers législatifs, confirment que les motions seraient recevables. Plus particulièrement, la motion 2459208...

Cela correspond à l'amendement BQ-6.

... serait recevable puisque le projet de loi inclus une dimension "environnementale" en ajoutant l'obligation de respecter l'environnement à l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada (voir article 2 du projet de loi, ligne 24, page 1 et ligne 12 page 2).

Je voudrais en remettre une copie au greffier. J'ai aussi des copies pour tout le monde, car j'estime que mes droits sont lésés présentement.

[Traduction]

Le président: Je remercie M. Labramboise pour les renseignements qu'il nous a remis. Le texte est en français seulement et il me faudrait le consentement unanime pour le distribuer à tous les membres du comité, mais après en avoir pris connaissance, je dois m'en tenir à ma décision initiale, à savoir que c'est irrecevable.

[Français]

M. Mario Laframboise: Selon le Règlement, j'ai le droit de contester votre décision et d'en appeler au comité.

•(1635)

[Traduction]

Le président: À la lumière des conseils qu'on m'a donnés, je voudrais dire ceci. Ce document, à mon avis, émane d'une tierce partie, en ce sens que c'est une personne qui fait un commentaire au nom de deux autres personnes. L'intervention n'émane pas des personnes qui sont les auteurs présumés des commentaires en question.

Je comprends que l'affaire a été réglée ou que cette décision a été prise le 8 novembre. Collectivement, le greffier et le conseiller juridique me disent que c'est irrecevable. Si quelqu'un veut en prendre connaissance, malheureusement, je ne l'ai pas en anglais, mais il s'agit d'une déclaration faite par quelqu'un qui cite les commentaires de deux autres personnes. Ce texte n'émane pas des personnes qui sont les auteurs des commentaires à l'origine.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je comprends, monsieur le président. Je vous l'ai dit depuis le début : on a confié la rédaction au légiste et il s'est informé auprès des greffiers législatifs pour savoir si c'était recevable. C'était le mandat qu'on lui avait confié. Il nous a donc répondu par courriel. Quelques-uns de mes collègues ne veulent pas le recevoir, mais j'ai apporté des copies. M. McGuinty veut une copie; vous pouvez la lui remettre.

[Traduction]

Le président: Encore une fois, je fais observer au comité que le rédacteur du projet de loi formule une observation au nom du conseiller juridique et je soutiens que c'est irrecevable, et je maintiens ma décision, à savoir que les amendements sont irrecevables.

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, cela n'est pas conforme à la manière dont nous procédons pour accepter des amendements. Notre greffier a probablement reçu cela il y a des semaines et c'est seulement aujourd'hui qu'on a dit à l'auteur de la proposition que celle-ci est irrecevable. C'est plutôt tard pour recevoir cette information. Je sais que les comités fonctionnent souvent de cette manière, mais ce n'est pas vraiment juste quand les législateurs apprennent quelques minutes avant d'avoir à prendre une décision qu'un amendement qui traîne sur nos bureaux depuis des semaines est subitement déclaré irrecevable.

Je ne veux pas critiquer le greffier, mais a-t-on des lettres indiquant à quelle date on a reçu cet avis décrétant que c'est irrecevable?

Le président: C'est la présidence qui a le droit de rendre cette décision et je pense que la tradition, tout au moins à notre comité et, en fait, à tous les comités où j'ai siégé, veut que la décision soit rendue au moment de la présentation. Mais encore une fois, je fais observer aux membres du comité que ce commentaire est formulé par le rédacteur, et non pas par le conseiller juridique qui est cité dans cet article. C'est comme si je disais que vous êtes d'accord avec un énoncé, au lieu que ce soit l'auteur du commentaire qui le dise lui-même.

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, je m'excuse de vous interrompre encore une fois, mais le plus pertinent dans cette affaire, c'est que vous avez assumé la responsabilité pleine et entière, mais vous devez avoir eu cela en votre possession et, à titre de président, vous auriez probablement dû faire savoir aux députés qu'il y avait un problème. Autrement, n'importe quoi pourrait être déclaré irrecevable ou recevable à la dernière minute, au moment où nous sommes en pleine réunion. Cela n'est pas une bonne manière de légiférer.

Je suis certain que l'intention du député était bonne, mais pour une raison quelconque, ce n'est qu'aujourd'hui qu'il est informé de la décision. Ou peut-être l'a-t-il été hier.

Monsieur Laframboise, avez-vous déjà été mis au courant que...?

Le président: Je pense que le député, qui a lui-même été président de comité, doit admettre que c'est le processus qui a été suivi et, si un membre qui a présenté un amendement a un doute, c'est à lui de vérifier. C'est à lui qu'il incombe de vérifier cela auprès du conseiller juridique.

En ce qui me concerne, je ne peux pas me prononcer au sujet d'un amendement tant qu'il n'a pas été présenté au comité. Par conséquent, il faut que je laisse le député présenter son amendement, ce que j'ai fait dans le cas de M. Laframboise, après quoi je me prononce sur sa recevabilité.

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Je vais un peu sauter dans l'inconnu en partant du principe que l'argument dont vous vous êtes servi pour juger l'amendement de M. Laframboise irrecevable peut être utilisé pour les autres amendements concernant le bruit.

Dans la même veine que M. Hubbard, il se peut que j'interprète mal le règlement, mais je pars du principe qu'il faut manifestement croire que lorsque ce genre de texte est préparé par le commis législatif de la Chambre des communes, qui après tout a préparé tous ces amendements, ceci résisterait à tout le moins à la première volée d'avis et de critiques juridiques.

En second lieu, j'ignore ce que M. Laframboise aurait dû faire pour satisfaire le comité. Je lis ceci en français, et d'après ce que je crois comprendre, l'auteur de cette note est M. Francis DesCôteaux, qui est un employé de la Chambre mais n'est pas l'employé d'un député...

•(1640)

Le président: C'est un rédacteur.

M. David McGuinty: ... qui est rédacteur, et qui a simplement fait part du consentement de deux conseillers juridiques que cette motion devait être acceptable, que cet amendement devait être recevable... le terme exact étant bien sûr « recevable ».

Par conséquent, lorsque je vous ai entendu pour la première fois en parler, j'ai pensé que peut-être cette tierce personne était l'employé d'un député.

Le président: Mais je dois vous dire, monsieur McGuinty, que M. DesCôteaux ne fait pas partie du personnel des conseillers juridiques. Il est rédacteur législatif. Un conseiller juridique — excusez-moi, un commis législatif —, doit ensuite revoir le texte, revoir l'amendement, et décider de sa recevabilité.

M. David McGuinty: Très bien.

Le président: J'ajouterai simplement qu'il semblerait que M. DesCôteaux fait une observation au nom de deux des conseillers législatifs, et pour moi, ce n'est pas recevable.

M. David McGuinty: Si vous voulez bien, j'aimerais faire une traduction à la volée pour ceux que cela intéresserait, le texte en question disant que les deux personnes, toutes deux conseillers législatifs...

Le président: Mais ce n'est pas eux qui le disent, c'est quelqu'un d'autre qui dit cela à leur place.

M. David McGuinty: Puis-je terminer?

Le président: Oui.

M. David McGuinty: Merci... qui confirment que les amendements seraient recevables. Il faut donc pour nous, qui siégeons en comité, comprenions parfaitement cela, parce que nous parlons maintenant de quelque chose de tout à fait différent, si j'ai bien compris M. Laframboise, qui se prévaut de son droit d'interjeter appel de votre décision.

Je tiens simplement à ce que nous comprenions bien ce que cela voudrait dire en français et en anglais. Je pense que c'est ceci que dit le texte. Le texte dit qu'une tierce personne — et vous avez raison, monsieur le président, je vous remercie — un employé de la Chambre des communes, a apparemment fait part de l'opinion de deux conseillers juridiques, à savoir que ces amendements seraient admissibles.

Mais je voudrais également revenir sur quelque chose qu'a dit M. Hubbard, parce que ce serait la seconde ou la troisième fois que mes amendements ont été proposés ici, j'arrive au comité, et ils sont rejetés sans autre forme de procès parce qu'ils sont irrecevables, et je ne suis pas sûr que le président ait le droit de faire cela.

Nous devons peut-être envoyer un message jusqu'aux hautes instances, le Comité de la procédure de la Chambre des communes, en lui disant qu'il faut trouver une autre façon d'avancer, en en faisant une recommandation du comité. Mais que les choses soient claires, avant même de commencer à discuter de l'éventualité d'un nouveau débat, ou de poursuivre ce débat, il faut que je sache, sur le plan de la procédure, où nous risquons de nous retrouver.

Si nous discutons maintenant de la recevabilité de votre décision ou de la possibilité d'interjeter appel de votre décision, vous pourriez peut-être nous aider à comprendre où nous nous situons sur le plan du Règlement.

Le président: Nous discutons pour l'instant de la proposition du gouvernement et, comme cela a déjà été dit, du fait que les amendements ainsi proposés viendraient remplacer ceux des parties à ma droite en les reprenant.

Les deux seuls amendements qui ne seraient pas inclus sont les amendements NDP-12 et NDP-13.

J'avais demandé au comité s'il était prêt à se pencher sur ce document et à en discuter. Personne en s'y étant opposé, c'est donc de cela que nous discutons pour l'instant.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: En réalité, je ne sais pas si c'est même...

[Français]

M. Mario Laframboise: J'invoque le Règlement. J'ai fait appel de votre décision. Que vous décidiez de rejeter ma motion n'est pas grave. Ai-je le droit de faire appel de la décision? Je pense que oui. C'est au greffier de nous le dire. J'ai eu la chance de rencontrer les représentants du gouvernement aujourd'hui, et on ne m'a pas dit qu'on mettait de côté mes amendements et qu'ils n'étaient pas recevables.

Je suis déçu. J'avais fait cette demande, monsieur le président. J'avais demandé qu'on vérifie si cet amendement était recevable. J'avais fait cette demande auprès du légiste. J'accepte sans problème qu'on défasse ma motion. Je veux savoir si j'ai le droit d'en appeler de votre décision. Je veux que le greffier me dise si j'ai le droit de le faire. On ne s'en voudra pas. Si on la défait, ce n'est pas plus grave que cela. Si je ne peux pas, je ne peux pas.

• (1645)

[Traduction]

Le président: Je vais encore une fois poser la question au greffier, mais je vous rappellerai que vous n'avez pas demandé la réponse directement au conseiller juridique, vous avez demandé l'avis d'un rédacteur, et c'est cela qui nous occupe ici. Nous n'avons pas sous les yeux l'opinion des deux conseillers juridiques, ce que nous avons, c'est le texte du rédacteur des amendements qui dit croire qu'ils sont recevables. Ce n'est pas ce que disent les conseillers juridiques, c'est ce qu'il dit lui.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, j'ai demandé au rédacteur de s'assurer que les amendements étaient recevables. C'est le mandat que j'ai confié au rédacteur. Vous avez le droit de dire que je ne l'ai pas demandé. Par contre, selon moi, mon amendement est recevable. Vous avez un avis selon lequel il ne l'est pas. Si je peux faire appel de votre décision, je le fais. Je fais appel de votre décision, et mon appel peut être rejeté. Cela ne me dérange pas.

[Traduction]

Le président: J'hésiterais à demander un avis juridique à un rédacteur, or c'est cela que nous avons sous les yeux. Je vais demander au greffier si c'est faisable.

On me dit que pour que vous puissiez interjeter appel de ma décision, vous devez avoir le consentement unanime du comité, pour la simple raison que nous sommes maintenant passés à ce document-ci, à cet amendement qui nous a été remis par le gouvernement.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Fast.

M. Ed Fast: Je voudrais faire valoir quelque chose.

Au moment où M. Laframboise a soulevé cela, j'avais déjà quelques inquiétudes parce que, dans notre hâte à passer à l'amendement du gouvernement, M. Laframboise a en fait été privé de la possibilité de demander à interjeter appel.

Le président: Mais nous pourrions le faire s'il y a consentement unanime, si c'est ce que veut le comité.

M. Ed Fast: Monsieur le président, par souci de justice, je vous dirais que je ne suis pas certain que nous ayons bien respecté le protocole. Ce n'est pas votre faute, nous avons tous hâte de commencer l'examen de l'amendement du gouvernement.

M. Laframboise avait le droit de demander à interjeter appel de votre décision. En toute justice dirais-je, il a toujours ce droit, et je ne suis pas certain que le consentement unanime du comité soit obligatoire. Ce serait injuste. Ici encore, ce n'est pas une critique à votre endroit, monsieur le président, ni à l'endroit de qui que ce soit au comité. Il faut être juste et voir le mérite de la chose.

En second lieu, si nous nous saisissons de cela, je tiens absolument à ce que le document qui vous a été remis ici en français soit lu textuellement afin que je puisse entendre la version anglaise de la bouche de nos interprètes et que cette version figure donc au compte rendu.

Le président: Allez-y, monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je voudrais à mon tour intervenir dans le cadre de ce rappel au Règlement, monsieur le président.

Permettez-moi d'appuyer l'argument de M. Fast. À moins que j'aie mal entendu, je me souviens qu'avant de passer aux propositions du gouvernement, nous avons entendu M. Laframboise dire qu'il aimerait interjeter appel. Je l'ai entendu très distinctement et très clairement, et c'était avant que nous passions à un autre point de notre ordre du jour.

Je pense qu'en toute justice c'est de cela que nous devrions discuter, et je ne pense pas non plus qu'il faille le consentement unanime pour revenir à cette question. M. Laframboise avait fait valoir une objection au moment même, je l'ai clairement entendu.

Le président: Allez-y, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je comprends la préoccupation du comité.

Je me demande si M. Laframboise a eu l'occasion d'examiner la proposition qui lui a été faite. Si je comprends bien — je parle très franchement et je mets cartes sur table — la fumée n'est pas recevable, simplement parce qu'il n'en a pas été question dans le contexte du projet de loi lui-même. Je crois que c'est irrecevable.

Je me demande si vous avez eu l'occasion de discuter de ma proposition pour ce qui est des vibrations et si vous seriez disposé à accepter cette proposition. Étant donné les commentaires des représentants du ministère sur le reste...

• (1650)

[Français]

M. Mario Laframboise: Encore une fois, je veux simplement qu'on ne se perde pas. On va l'examiner, mais je voudrais seulement qu'on statue sur l'appel. Pour le reste, nous sommes ouverts aux commentaires. Nous étions convaincus que notre amendement était recevable. Pour le reste, on va analyser ça.

[Traduction]

M. Brian Jean: Monsieur le président, je voudrais seulement...

Le président: Avant de répondre à quiconque, je vais demander au commis législatif de faire un commentaire.

M. Mike MacPherson (greffier à la procédure): Essentiellement, une lettre est envoyée dès qu'un comité reçoit l'ordre d'examiner un projet de loi ou un texte législatif quelconque. Une lettre est envoyée à tous les membres du comité indiquant qui est le conseiller législatif chargé de rédiger les amendements et qui est le

commis législatif chargé d'examiner les amendements et de se prononcer sur leur recevabilité. On dit explicitement dans la lettre que si vous avez des questions sur la recevabilité, vous devez communiquer avec le commis législatif; en matière de rédaction législative, vous devez vous adresser au conseiller législatif.

J'ai pensé que cette précision serait utile.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je pense que vous avez été juste tout au long de ce processus.

Nous sommes dans une situation quelque peu délicate. Comme nous pouvons aussi en appeler de votre décision, du consentement unanime, je pense que la volonté de toutes les personnes présentes est que nous passions à l'étude de l'appel de M. Laframboise.

Je vous exhorte à le faire. Autrement, nous serons pris dans un borborygme procédural. De manière générale, je pense que nous voulons étudier cet amendement.

Je ne vous fais pas de reproche sur votre travail ou celui du commis législatif. Je pense que vous avez travaillé de bonne foi. Mais il y a manifestement une incohérence et je pense que le comité dans son ensemble devra prendre une décision quant à la manière de traiter cette incohérence.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Sur cette question et au sujet de l'avis que nous avons reçu du greffier, la question que j'ai mise par écrit est celle-ci: est-ce que l'intervention du conseiller législatif aurait fait une différence? Autrement dit, si nous faisons de la rédaction, avec l'aide du conseiller législatif, par opposition à un rédacteur...?

Votre décision portait sur le fait qu'un rédacteur législatif nous faisait part de commentaires de deuxième ou de troisième main, ou de ouïe-dire, si l'on peut dire, enfin de l'opinion de quelqu'un d'autre. Nous n'avions pas l'avantage de l'entendre directement.

En tant que membre du comité, si je voulais proposer un amendement, est-ce qu'il est nécessaire de procéder, comme vous me le dites, en nommant une personne en particulier qui est approuvé exclusivement pour notre comité?

Deuxièmement, ai-je bien compris que la question porte sur les fumées? M. Laframboise critique-t-il la décision parce qu'il trouve inacceptable le mot « fumée »?

Le président: Je peux seulement dire qu'actuellement, nous examinons un document qui émane d'une tierce partie. Les commentaires de M. DesCôteaux ne sont pas les commentaires des deux personnes citées dans le document.

Je dois dire que si nous voulons présenter un document faisant mention des commentaires de quelqu'un d'autre, nous devrions communiquer avec les personnes en question pour leur demander si elles sont d'accord avec les propos qu'on leur attribue. Voilà ce que nous tentons de décider.

M. Don Bell: C'est exactement la question que je vous posais, monsieur le président.

Si ces deux personnes nous avaient envoyé une lettre, cela aurait-il fait une différence? Si leur opinion avait été exprimée directement par écrit, cela aurait-il fait une différence?

Le président: Les conseillers législatifs examinent ces documents et rendent collectivement une décision, et c'est la décision sur laquelle je m'appuie aujourd'hui.

M. Ed Fast: Monsieur le président, pourrions-nous traiter du rappel au Règlement? Nous discutons des mérites de la motion de M. Laframboise en ce moment.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je veux seulement parler de ce que les Canadiens veulent. Les Canadiens assistent actuellement à de l'obstruction systématique.

Nous avons de 35 à 40 minutes pour adopter ce projet de loi et en débarrasser la Chambre. Il reste trois articles à étudier. On nous a proposé des compromis, un bon libellé, et encore d'autres compromis ont été proposés. Pouvons-nous discuter de la question à l'étude, à savoir un projet de loi que le secteur ferroviaire et les Canadiens veulent voir adopter par notre comité et par la Chambre?

Il nous reste 35 minutes pour le faire avant d'avoir à attendre encore deux mois pour passer à l'étape suivante. J'aimerais que cela se fasse, mais la réalité est que je ne crois pas que nous aurons le consentement unanime pour rouvrir la question.

Nous pouvons le faire en appliquant la procédure, mais nous avons vraiment sous les yeux le noeud de toute l'affaire, monsieur le président. Nous avons tenté d'en arriver à des compromis.

Monsieur McGuinty, je dirais qu'aucun de vos amendements libéraux ne sont irrecevables. Ils seront étudiés plus tard et pourraient peut-être être intégrés ici même. Nous sommes certainement ouverts à tout amendement que vous pourriez proposer relativement à la consolidation que nous avons faite avec le Bloc, le NPD et vous-mêmes.

Mais entrons dans le vif du sujet. C'est ce que nous avons sous les yeux. Faisons notre travail. Agissons pour le bien du Canada.

•(1655)

Le président: Il me faudrait demander le consentement unanime pour revenir aux amendements originaux présentés par le Bloc.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'en appelle de votre décision d'exiger le consentement unanime. Je n'ai assurément jamais vu qu'on exige le consentement unanime dans un comité quelconque.

Sur le plan de la procédure, nous discutons de l'amendement de M. Laframboise.

J'en appelle de la décision, ce qui n'exige pas le consentement unanime. J'en appelle de la décision de la présidence.

Le président: Est-on d'accord avec la décision de la présidence?

Nous allons revenir aux amendements de M. Laframboise.

M. Brian Jean: Monsieur le président, sauf votre respect, je veux consigner mes objections au compte rendu. Je ne crois pas que, sur le plan de la procédure, vous puissiez déclarer irrecevable une ordonnance de procédure rendue par la présidence. Je ne crois pas que ce soit possible.

Le président: Le comité peut en appeler de la décision de la présidence. Nous allons revenir à l'amendement BQ-4.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vous soumetts l'amendement. On en a parlé. Je maintiens que ce devrait être les bruits, les vibrations et les émanations liés aux chemins de fer qu'elle construit ou exploite. C'est le but visé par notre amendement à l'article 95.1.

[Traduction]

Le président: En fait, nous allons revenir à la contestation de M. Laframboise. Nous allons revenir à la contestation de ma décision quant à l'irrecevabilité de votre amendement.

M. Ed Fast: Monsieur le président, est-ce que quelqu'un pourrait lire cela pour le compte rendu? Y a-t-il ici quelqu'un qui parle français — le greffier, peut-être — et qui pourrait le lire en français pour que je puisse l'entendre?

M. Jeff Watson: Il faut aussi en faire lecture pour la prospérité, pour le public.

Le président: J'incline à croire qu'il vaudrait mieux ne pas le faire, mais je vais permettre qu'on en fasse lecture. Je crois que deux personnes nommées dans ce document ne sont pas au courant que leur nom figure dans ce document et qu'on va les citer publiquement; je tiens à ce que ce soit bien entendu.

Encore une fois, je m'en remets au comité. Dans mon esprit, ce serait comme si l'on faisait un commentaire au nom de tous les membres du comité, qu'on leur attribuait ce commentaire et qu'on le rendait publique.

En tant que président, je ne suis absolument pas d'accord avec cela. Je pense que si nous voulons entendre ce commentaire, nous devrions demander aux personnes en question de venir faire ces commentaires en personne au comité. C'est un document de troisième main.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, sauf votre respect également — je ferais la même chose si le document était en anglais et non pas en français — je suis indigné du fait que le comité considère même ce document alors qu'il n'est pas dans les deux langues officielles, et qu'il s'agit particulièrement d'un document de tiers, qui n'est pas admissible en droit pour quoi que ce soit. Pourquoi notre comité examinerait-il cela à la neuvième heure...

Lors de la dernière séance et des séances précédentes, nous nous sommes engagés à disposer du projet de loi aujourd'hui, et c'est ce qui avait été convenu lorsque j'en ai parlé en privé à bon nombre d'entre vous. Pourtant, nous sommes ici depuis une heure et demie et nous n'avons fait aucun progrès. Nous avons maintenant de l'obstruction de tous les côtés.

•(1700)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, je vous ai remis ce document. Tout à l'heure, vous avez lu la décision de votre greffier législatif. Vous l'avez lue, vous ne m'en avez pas remis une copie dans les deux langues, et je ne vous l'ai pas demandée. Je vous ai lu le document. J'en ai apporté des exemplaires pour que les gens puissent le lire. Je peux vous lire le document que j'ai reçu du légiste qui a écrit mon amendement et qui avait demandé une opinion au greffier législatif. Je vous le lis pour éclairer le débat.

Je ne suis pas d'accord sur la position que vous avez présentée. J'ai demandé expressément à celui qui a rédigé mon amendement de vérifier qu'il avait bien été déposé, car cela change mon travail. Je veux que vous compreniez cela. Si je ne travaille pas à cet amendement, je dépose un autre chose au sujet des mots « minimum », « raisonnable », etc.

Quelqu'un m'a induit en erreur. Est-ce le légiste qui a rédigé mon amendement? J'ai demandé un avis, car je voulais que mon amendement soit jugé recevable; sinon, je ne l'aurais jamais déposé.

Vous me dites aujourd'hui qu'il n'est pas recevable. Vous ne m'avez pas avisé trois jours à l'avance, vous me le dites aujourd'hui. J'avais déjà la certitude, depuis le mois de novembre, que cet amendement était recevable. C'est pourquoi j'ai interpellé M. McGuinty, la dernière fois, sur un amendement: je savais que j'avais demandé des avis sur la recevabilité de mes amendements. Vous me dites maintenant qu'ils ne sont pas recevables. C'est pourquoi je mets en doute, non pas votre décision, mais l'avis qui a été émis par le greffier. Ce n'est pas votre décision. C'est votre greffier qui a émis cet avis. Pourtant, le légiste qui a rédigé mon amendement a vérifié auprès du greffier.

On pourra faire ce qu'on voudra de mon amendement par la suite. On pourra le défaire, on pourra en faire ce qu'on voudra. Cependant, en tant que représentant élu, je me sens lésé par l'appareil gouvernemental. Je ne me sens pas lésé par vous ni par le comité et je ne veux pas faire de l'obstruction. J'ai justement dit que je voulais adopter le projet de loi aujourd'hui. Cela m'intéresse.

J'ai une série d'amendements à proposer, et on fera sans doute des propositions si on ajoute le mot « vibrations ». Si ce n'est pas recevable par votre légiste, je ne suis pas plus avancé, monsieur Jean. Si on s'entend tous sur l'ajout du mot « vibrations » et que le greffier dit que ce n'est pas valide, cela revient à dire qu'on conteste la décision du greffier.

Je veux bien qu'on évolue et qu'on en ajoute. Cependant, je ne suis pas sûr que l'avis que votre greffier vous a émis est bon. C'est ce qui me pose un problème. Vous devriez, vous aussi, avoir un problème face au fait que votre greffier ait émis un tel avis.

Je serai probablement d'accord avec M. Jean sur des modifications, mais qu'arrivera-t-il si elles ne sont pas recevables, monsieur Jean?

[Traduction]

M. Brian Jean: Je suis d'accord avec vous. Tout le monde est d'accord avec vous ici, mais nous sommes toujours saisis de la question. Réglons cela maintenant.

Le président: Excusez-moi, monsieur Laframboise. La seule chose que je voudrais dire, c'est que je crois que vous êtes allé chercher conseil auprès de la mauvaise personne. Vous avez demandé conseil au rédacteur, non pas à un conseiller juridique. Le document stipule que c'est le rédacteur qui fait ces observations, non pas le conseiller juridique. Je n'y peux rien. Si vous voulez avoir un avis juridique, vous devez vous adresser à un conseiller juridique, non pas au rédacteur de l'amendement.

C'est ce que nous faisons au comité. Nous demandons un avis au conseiller juridique. Peu importe ce que dit le rédacteur, c'est le conseiller juridique et le greffier qui prennent ces décisions. Vous prenez l'avis d'un rédacteur, non pas d'un conseiller juridique. Je pense que le document le dit très clairement. Je suis désolé si vous croyez que le rédacteur était autorisé à donner un avis juridique, mais je dirais qu'il n'avait pas le droit de le faire.

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président. Je voudrais tout simplement ajouter quelques observations.

Le secrétaire parlementaire a utilisé deux ou trois fois maintenant le mot « obstruction ». Je veux qu'il soit bien clair que le Parti libéral ne fait pas d'obstruction ici. Nous faisons tous un très bon travail depuis des mois, alors il est déraisonnable de laisser entendre une telle chose. Je suis certain que M. Laframboise pourrait dire la même chose — il vient juste de le dire.

Deuxièmement, monsieur le président, je dirais qu'il y a une différence entre ce que vous avez dit tout à l'heure pour ce qui est de parler au nom de notre comité et le fait qu'un fonctionnaire et employé de la Chambre des communes transmette l'avis juridique de deux collègues. Nous serons d'accord pour ne pas être d'accord là-dessus, j'en suis certain. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'un tiers ou de ouïe-dire.

Je ne suis pas certain si nous allons faire des progrès à cet égard, mais nous voudrions peut-être laisser la question de côté jusqu'à ce que nous ayons l'occasion d'entendre les deux parties nommées dans cette note.

Le président: Je ne suis pas prêt à faire cela.

M. David McGuinty: Cela pourrait en fait faciliter les choses si nous entendions... Je suis préoccupé par la façon dont cela a été compris. Je pense que M. Laframboise, d'après ce que j'ai pu comprendre ici dans la correspondance, a pris toutes les mesures raisonnables pour tenter de s'assurer que ces documents seraient acceptés au comité, et il est clair que ce n'est pas le cas.

En tant que député, je ne sais pas exactement quel critère on s'attend à ce qu'il respecte. Tout à l'heure, le commis législatif a précisé quel était le rôle d'un rédacteur et celui d'un conseiller législatif, mais c'est une zone grise ici et je ne pense pas que ce soit aussi noir sur blanc que ce que l'on prétend.

Je propose que nous mettions cette question de côté, non pas pour retarder le processus, mais pour s'assurer que nous prenions la bonne décision.

Monsieur Jean, je ne crois pas que les préoccupations que M. Laframboise a soulevées dans son amendement se reflètent dans les amendements omnibus du gouvernement. Je crois qu'on propose le même critère—ne pas causer un bruit déraisonnable—et je vous rappellerai à tous que nous avons eu au moins huit témoins qui sont venus ici et qui nous ont remis des mémoires écrits et présenté des exposés oraux en disant que le principal problème dans ce projet de loi était le critère de bruit déraisonnable.

Monsieur le président, je m'en remets à vous pour ce qui est de la procédure, et je sympathise avec vous. Vous avez mon appui. Je ne sais pas exactement où nous en sommes à l'heure actuelle, mais je pense que nous débattons toujours l'amendement de M. Laframboise... de la possibilité d'en appeler de votre décision.

Je m'en remets à vous entièrement pour ce qui est de la procédure. Qu'allons-nous faire maintenant et comment allons-nous régler cette question d'en appeler de votre décision quant à la recevabilité ou l'irrecevabilité de cet amendement?

• (1705)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je demanderais l'indulgence du comité pour deux minutes. Je ne vais pas parler, mais est-ce que nous pourrions faire une pause de deux minutes? Est-ce une possibilité?

[Français]

M. Steven Blaney: On n'en est pas à deux minutes près.

[Traduction]

M. Brian Jean: Je sais, je vais faire de l'obstruction pendant deux grosses minutes. Pouvons-nous faire une pause de deux minutes?

Le président: Nous allons suspendre la séance durant deux minutes.

• _____ (Pause) _____

•
• (1715)

Le président: Lorsque le comité a suspendu la séance, M. Laframboise disait qu'il allait contester la décision du président, et je vais donner maintenant la parole à M. Jean qui invoque le Règlement.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je pense que nous en sommes arrivés à un compromis raisonnable avec certains autres députés, et je me demande si plutôt que ce soit M. Laframboise qui propose cette motion, je puisse lire aux fins du compte rendu ce qui constitue à mon avis un accord entre certains des membres du comité, au sujet du paragraphe 95.1, qui serait satisfaisant.

Je vous demanderais de regarder les modifications consolidées du gouvernement, « la compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer fera le moins de bruit ou causera le moins de vibrations possible, compte tenu des éléments suivants », et le reste, soit les alinéas a), b), c) et d) resteraient les mêmes, monsieur le président.

Le paragraphe se lirait donc comme suit :

95.1 La compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer fera le moins de bruit et causera le moins de vibrations possible, compte tenu des éléments suivants

En fait, je dirais « et/ou causera le moins de vibrations » plutôt que de dire tout simplement « et causera le moins de vibrations ».

Après avoir parlé aux rédacteurs, monsieur le greffier, je remplacerais le mot « ou » par le mot « et ».

Le paragraphe se lirait donc comme suit :

La compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer fera le moins de bruit et causera le moins de vibrations possible, compte tenu des éléments suivants

Les alinéas a) à d) ne seraient pas changés.

• (1720)

M. Ed Fast: Pourquoi pas « et/ou »?

M. Brian Jean: Les rédacteurs m'ont dit que ce n'était pas nécessaire.

M. Ed Fast: On n'utilise pas cela dans la rédaction juridique.

M. Don Bell: Mais si on dit « et » est-ce que l'on exige pas les deux alors?

M. Brian Jean: C'est ce que je dirais. Je préférerais garder « et/ou ».

M. Don Bell: C'est l'un ou l'autre ou les deux.

M. Alain Langlois: C'est l'un ou l'autre. En disant « et » cela laisse entendre qu'il faut faire les deux.

M. Don Bell: Alors nous ne voulons pas les deux.

M. Brian Jean: Le Sénat, qui fait un second examen objectif, si cela est possible, pourrait proposer un changement à cet égard, mais je proposerais « et/ou ». Je pense que cela est clair. Je préférerais « et/ou ». Je suis désolé.

Le président: Il y a maintenant un rappel au Règlement. Ce n'est pas une proposition mais un amendement à ce moment-ci. Je vais donc donner la parole à M. Laframboise. Il a toujours la possibilité de présenter sa motion.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vais d'abord laisser M. Carrier parler.

M. Robert Carrier: C'est au sujet du mot anglais qui est utilisé: « will », plutôt que le mot « must ». En français la traduction serait « fera le moins de bruit possible », je suppose. Mais il serait préférable d'utiliser le mot « must », qui pourrait être traduit par « doit faire le moins de bruit possible ». Je pense que le mot « must » est plus approprié que le mot « will ». Le mot « will » suggère l'action tandis que le mot « must » l'impose.

M. Brian Jean: C'est bon.

[Traduction]

Une voix: Je proposerais un amendement à cet effet.

Le président: Avant de faire cela, je dois demander à M. Laframboise de présenter sa motion pour contester ou non la décision de la présidence, ou de la retirer.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, il me fera plaisir de retirer mon amendement, si monsieur Jean fait la proposition qu'il dépose devant nous présentement.

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Je voudrais ajouter quelque chose à la proposition de M. Jean, si cela est possible, car je pense que nous pourrions combiner quelques éléments que cette consolidation des modifications vise à faire de toute façon.

Le président: Je pense qu'avant que vous puissiez faire vos observations, l'amendement doit être proposé.

M. David McGuinty: De quel amendement s'agit-il?

Le président: Il s'agit de l'amendement que M. Jean a aidé M. Laframboise à présenter au comité. Essentiellement, nous disons maintenant que les amendement BQ-4 et BQ-5 sont retirés puisque ce nouvel amendement est proposé. Ai-je bien compris?

M. Brian Jean: Je vais lire l'amendement, monsieur le président :

95.1 La compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer est tenue de faire le moins de bruit et de causer le moins de vibrations possible ou les deux, compte tenu des éléments suivants:

- a) les obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114, le cas échéant;
- b) ses besoins en matière d'exploitation;
- c) le lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer;
- d) les incidences possibles sur les personnes qui résident en des lieux adjacents aux chemins de fer.

• (1725)

Le président: J'attends les directives des membres du comité.

Conformément à ce qui a été présenté dans un document, en français et en anglais, seriez-vous prêt à déposer cet amendement?

[Français]

M. Brian Jean: Absolument.

[Traduction]

Le président: Est-ce que ça convient aux membres du comité?

Des voix: Oui.

Le président: Comme M. McGuinty l'a demandé, je voudrais quand même ouvrir le débat sur son amendement et les autres amendements.

Monsieur Hubbard.

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

À titre d'éclaircissement, au début nous avons dit que nous ne pouvions rien faire au sujet des vibrations et des émanations. Je crois que c'est ce qui avait été décidé. Nous disons maintenant que l'on peut inclure les vibrations, sous réserve des changements que pourrait apporter le Sénat ou quelqu'un d'autre, mais que les émanations ne feront pas partie de l'amendement dont le comité est saisi.

Est-ce bien cela, est-ce que nous sommes prêts à parler des vibrations en plus du bruit, mais pas des émanations?

M. Brian Jean: C'est exact.

Le président: Les vibrations n'ont pas été jugées irrecevables, seulement les émanations.

L'hon. Charles Hubbard: Mais je croyais avoir compris que l'amendement que le gouvernement avait présenté au paragraphe 95.1 ne comprenait que le bruit, ce que nous sommes maintenant en train d'examiner.

M. Brian Jean: C'est exact.

L'hon. Charles Hubbard: En d'autres termes, le gouvernement, ou quelqu'un, a décidé que les vibrations ne devraient pas être incluses. Je croyais cependant que nous avions obtenu conseil du...

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Ce qui s'est passé, monsieur Hubbard, c'est que le Bloc a présenté un amendement qui incluait les vibrations et le bruit. Lorsqu'on déclare un amendement irrecevable, tout l'amendement est irrecevable.

Les vibrations sont comprises dans le contexte du projet de loi; les émanations ne le sont pas. Par conséquent, ils ne disent pas que si on ne peut inclure les émanations on ne peut inclure non plus les vibrations. Ce que le gouvernement dit, c'est que nous incluons les vibrations parce que c'est dans le contexte du projet de loi.

Mais que nous ayons ou non...

L'hon. Charles Hubbard: Je suis désolé, mais je croyais que le ministère nous avait dit que les vibrations ne devraient pas être incluses dans l'amendement.

Non? Seulement le gouvernement pensait qu'elles devaient être exclues. Très bien.

Mme Helena Borges: Les vibrations et le bruit pour nous vont de pair. Ils sont liés à l'activité. Les émanations et les émissions sont visées par d'autres mesures législatives. C'est pourquoi nous sommes d'avis qu'elles ne devraient pas faire partie du projet de loi à l'étude.

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Alors nous débattons... ?

Le président: Tout le document. J'ai laissé entendre lesquels pourraient ou non être inclus, si la motion est adoptée telle qu'elle a été présentée, mais je pense que nous allons laisser tout cela ouvert au débat jusqu'à ce que nous en arrivions là.

M. David McGuinty: Très bien.

Le président: Nous avons toute la nuit.

M. David McGuinty: Je ne pensais tout simplement pas qu'un député puisse proposer un amendement à son propre amendement. Mais c'est là une autre question. Nous pouvons continuer.

Je suppose que l'amendement que nous proposons est favorable. Ai-je bien compris?

M. Brian Jean: En fait, ce n'était pas un amendement jusqu'à ce que je le lise la dernière fois aux fins du compte rendu, mais c'est comme vous voulez.

Le président: Nous avons eu un débat à cet égard. Nous sommes ensuite revenus en arrière et M. Laframboise a accepté de retirer sa contestation. J'ai ensuite demandé à M. Jean de proposer cela à titre d'amendement.

M. David McGuinty: Je comprends.

Le président: Nous en débattons. Vous pouvez voir à droite les amendements touchés par ce document et qui, d'une façon ou d'une autre, ne mèneraient à rien, suite aux recommandations du comité.

M. David McGuinty: Le moment idéal.

J'aimerais parler de l'amendement L-3.3, monsieur le président, si vous me le permettez. Je pense qu'il serait intéressant de combiner le nouveau libellé proposé par M. Jean: « La compagnie de chemins de fer qui construit ou exploite un chemin de fer est tenue de faire le moins de bruit et de causer le moins de vibrations possible ou les deux ».

Je propose que nous envisagions d'ajouter à cette phrase ce qui suit :

La compagnie de chemins de fer qui construit ou exploite un chemin de fer est tenue de faire le moins de bruit et de causer le moins de vibrations possible ou les deux, pour la santé humaine, selon la recherche scientifique moderne et les normes nationales et internationales en la matière.

On pourra ensuite tout simplement ajouter : « Elle doit par ailleurs tenir compte des éléments suivants », et suivre les alinéas a), b), c) et d).

Je propose cela, monsieur le président, car je suis préoccupé par la portée de ce qui constitue une exigence opérationnelle aux termes du paragraphe 95.1b). Ce n'est pas défini. Est-ce que cela constitue une exigence opérationnelle économique? Est-ce que cela constitue une exigence opérationnelle sur le plan technique? Est-ce que cela constitue une exigence opérationnelle en ce qui concerne les voyageurs ou le fret? Est-ce que cela constitue une exigence opérationnelle en ce qui a trait au revenu brut? Qu'est-ce que cela signifie?

Je voudrais revenir sur deux questions. La première est celle des six ou huit témoins qui ont présenté les mémoires à notre comité en disant que cela était une question problématique pour nous, et c'est pour cette raison que nous en parlons.

Deuxièmement, je voudrais revenir sur l'entente entre la Fédération des municipalités canadiennes et l'Association des chemins de fer du Canada. Monsieur le président, ces deux parties ont signé un protocole d'entente. Ce protocole d'entente a été long à élaborer et il était très détaillé. Pour ceux d'entre vous qui se rappellent peut-être l'avoir lu, il établit des critères très précis en ce qui a trait au niveau de décibels pour le bruit dans les gares de triage et à proximité de ces dernières. Il va même jusqu'à dire je crois que si on est dans son salon le soir les fenêtres fermées, le bruit ne peut pas dépasser 37 décibels précisément.

Je pense que cela rassurerait les citoyens canadiens de savoir que les critères qui seront utilisés pour déterminer ce qui constitue le moins de bruit ou de vibrations possible seront en fait des critères scientifiques qui tiennent compte également

- a) des obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114, le cas échéant;
- b) ses besoins en matière d'exploitation;
- c) le lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer;
- d) les incidences possibles sur les personnes qui résident en des lieux adjacents aux chemins de fer.

Je ne sais pas si quelqu'un s'en souvient, mais lorsque j'ai posé cette question aux représentants de l'Association des chemins de fer du Canada, ils ont répondu que ce n'était pas nécessaire et que le comité et les législateurs ne devraient pas tenter de donner trop de détails quant à la façon dont nous pourrions mesurer le bruit ou les critères utilisés pour mesurer le bruit.

Je pense que nous pourrions en fin de compte combiner l'amendement L-3.3 et celui qui a été proposé par M. Jean qui regroupe la plupart des éléments proposés par M. Laframboise en ce qui concerne les vibrations. C'est ce que je propose, monsieur le président.

• (1730)

Le président: Il est maintenant 17 h 30. Lors de la dernière séance, nous avons dit que nous aurions une discussion à 17 h 30 pour voir où nous en étions au sujet du projet de loi. Je suis prêt à en discuter maintenant.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je proposerais une motion pour que nous siégions ce soir jusqu'à ce que nous ayons disposé du projet de loi. Je comprends qu'il y a d'autres engagements, mais étant donné ce dont nous sommes saisis à l'heure actuelle, monsieur le président, je dirais qu'il ne nous faudra pas plus de 20 à 30 minutes pour terminer.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je m'oppose à cette motion, monsieur le président. Nous avons dit précisément la semaine dernière que nous allions réserver mercredi soir, si possible, pour l'examen du projet de loi.

Vous avez tout à fait raison de nous rappeler qu'à 17 h 30 aujourd'hui nous devons décider si nous allions ou non siéger demain. Je crois comprendre que nos collègues libéraux ont une fête de Noël ce soir, et je pense qu'il est injuste de leur imposer...

Des voix: C'est demain.

M. Don Bell: Il y a deux dîners ce soir et il y a une fête demain soir. C'est Noël.

M. Peter Julian: Étant donné tout cela, il est déraisonnable de prolonger la séance automatiquement en ce moment-ci, bien que je dirais que nous pourrions peut-être trouver un compromis à un autre moment cette semaine.

Le président: Y a-t-il d'autres observations? Une motion a été proposée. Je me rappelle bien du débat l'autre soir, et je sais que mercredi soir ne convenait pas.

La motion qui est mise aux voix est de poursuivre la séance jusqu'à ce que nous ayons terminé. Tous ceux qui sont pour cette motion...?

M. Don Bell: Est-il possible de la modifier? Puis-je proposer un amendement pour imposer un maximum de 30 minutes?

• (1735)

M. Brian Jean: Pourquoi pas une heure?

Le président: Une heure?

J'ai mis la motion aux voix, et je vais demander au comité de voter.

(La motion est adoptée.)

Le président: Nous parlons toujours de l'amendement L-3.3 de M. McGuinty, qui comprend l'amendement proposé par M. Jean. Y a-t-il d'autres observations?

M. Peter Julian: Je suis désolé, monsieur le président, mais est-ce que nous examinons maintenant le sous-amendement de M. McGuinty?

M. Brian Jean: Cela doit être un amendement favorable. C'est ce que je crois comprendre.

M. Peter Julian: Non.

Le président: C'est ce que nous examinons. C'est l'amendement L-3.3.

M. Peter Julian: J'appuie le sous-amendement de M. McGuinty qui aide à préciser davantage comment la loi devrait tenir compte du bruit causé par les chemins de fer, et je voudrais aviser le comité que lorsque nous aurons disposé de ce sous-amendement et du sous-amendement que M. Jean a proposé en plus de son propre amendement, je proposerai moi-même un sous-amendement qui incorporera l'amendement NDP-13. Cela nous permettra d'examiner tous les aspects de l'article 29 avant d'aller plus loin.

Le président: Je peux informer M. Julian que l'amendement NDP-13 peut être abordé indépendamment. Il n'est pas nécessaire qu'il soit présenté en tant que sous-amendement, aux fins du compte rendu.

Si vous choisissez de faire cela, cependant...

M. Peter Julian: Je le ferai quand même de cette façon.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je comprends le sens de l'amendement de M. McGuinty, mais je suis contre. J'ai pu poser des questions aux représentants du ministère. Je suis issu du milieu municipal, je sais donc qu'il est d'usage courant d'y utiliser des compteurs de décibelmètres. On utilise des moyens technologiques pour faire respecter les normes en matière de bruit. M. Langlois a fait une belle présentation. Je suis maintenant convaincu que l'office devra de toute façon trouver des moyens pour réglementer l'industrie et qu'il devra se servir inévitablement des nouvelles technologies pour ce faire.

D'après ce que j'ai cru comprendre des propos de M. Langlois, il faut éviter d'arriver à une norme minimum-maximum, qui équivaldrait, en quelque sorte, à un permis de polluer ou de faire du bruit. Je ne suis pas sûr que ce soit une bonne chose. Je préfère laisser toute latitude à l'office de recourir aux nouvelles technologies, au besoin. Ainsi, dans une situation donnée, il pourrait déterminer, après analyse, que le bruit est trop élevé et, par conséquent, imposer une limite au niveau de bruit.

Monsieur Langlois, j'aimerais que vous poursuiviez votre explication.

M. Alain Langlois: L'alinéa *d*) de l'amendement qui a été proposé par le gouvernement avait pour but essentiel d'englober toutes les considérations de santé humaine. Cet alinéa, qui dit que le chemin de fer doit tenir compte des « incidences possibles sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer », force le chemin de fer à prendre ces facteurs en considération. Advenant le dépôt d'une plainte, l'office, en se basant sur ces facteurs, pourrait utiliser d'autres facteurs extérieurs, comme les normes auxquelles fait allusion la requête de M. McGuinty, pour déterminer si le chemin de fer répond à ses obligations en vertu de ce paragraphe. L'office pourra toujours utiliser ces facteurs extérieurs pour déterminer si le chemin de fer a respecté ses obligations aux termes de l'article 95.1.

M. Mario Laframboise: Je pense que votre crainte a quelque chose à voir avec le fait que la législation américaine inclut des décibels. Quel a été l'impact de cette inclusion?

M. Alain Langlois: Je crains qu'en incluant des normes très précises au paragraphe 95.1, celles-ci ne s'appliquent partout et en tout temps, et que le chemin de fer serait tenu de s'y conformer, peu importe les circonstances. On doit faire preuve de souplesse, dans l'établissement de normes qui s'appliquent à l'échelle nationale. Si on fixe des normes précises et que le chemin de fer les respecte, l'office ne pourra plus jamais intervenir.

En donnant plus de latitude à l'office, celui-ci pourrait, dans certaines circonstances, déterminer que même si les normes sont respectées, ce n'est pas suffisant. Il faudrait pouvoir imposer des normes plus élevées au chemin de fer. Cette latitude donnerait à l'office la possibilité de tenir compte des circonstances particulières à chaque cas.

• (1740)

M. Mario Laframboise: D'accord. Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Puisqu'il n'y a pas d'observations...

Oh, je suis désolé, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Puis-je vous demander précisément... Vous êtes avocat, n'est-ce pas?

M. Alain Langlois: Oui.

M. David McGuinty: Pouvez-vous me dire ce que l'expression « exigences opérationnelles » pourrait comprendre, lorsque l'office examine cette question des critères pour le bruit? Comment peut-on interpréter de façon générale l'expression « exigences opérationnelles »?

M. Alain Langlois: La notion d'exigence opérationnelle fait référence à leur obligation. Ils ont l'obligation d'offrir un service à tous leurs expéditeurs, de sorte qu'ils doivent en tenir compte. Ce sont des chemins de fer, de sorte que naturellement ils doivent exploiter leurs chemins de fer — ils doivent exploiter leurs cours de triage — ils doivent faire fonctionner leurs trains. Il faut tenir compte du fait qu'ils ont une obligation d'exploiter, une obligation de transporter les marchandises...

M. David McGuinty: Que signifie l'expression « exigences opérationnelles »? Vous venez tout juste de me dire, par exemple — une chose à laquelle je n'avais pas pensé — que les exigences opérationnelles comprennent en fait la réussite économique des expéditeurs.

M. Alain Langlois: C'est une question d'équilibre. La loi impose des obligations aux chemins de fer. Elles sont énoncées aux articles 113 à 116; les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas refuser des marchandises. Si un expéditeur leur demande d'en transporter, elles ne peuvent pas refuser. C'est l'obligation du transporteur public; il est obligé de transporter.

Il faut équilibrer cette obligation de transporter et de faire rouler les trains avec l'autre élément de l'équation, qui est de mener ces activités en faisant le moins de bruit possible. Il s'agit de parvenir à cet équilibre.

Le danger dont je parle, c'est que si l'on fixe une norme applicable à toutes les activités ferroviaires au Canada, on court le risque... Tout d'abord, il va falloir hausser un peu la barre, puisque la norme est susceptible de s'appliquer dans tout le pays. Aux États-Unis — et Mme Borges pourra vous en parler — les normes sont fixées par règlement et elles sont très exigeantes en ce qui concerne le niveau de décibels autorisé. Si on fixe une norme au Canada, on court le risque de voir les chemins de fer ne se conformer qu'à ces exigences.

Cette loi a pour effet d'accorder une certaine souplesse à l'office. Même si une compagnie de chemin de fer se conforme aux normes qui lui sont imposées au niveau international ou national, l'office peut dire : « Ce n'est pas suffisant. Vous devez vous conformer à d'autres normes. Vous devez aller au-delà de ce que les normes exigent. »

M. David McGuinty: Permettez-moi alors de vous demander comment le libellé que je propose va fixer un seuil minimum renvoyant à l'expérience américaine? Ce libellé a été conçu pour faire référence à la recherche scientifique actuelle ainsi qu'aux normes nationales et internationales pertinentes. Il ne fixe pas un niveau de 37 décibels. Il prévoit que sur cette question de bruit, l'office jouira d'une grande souplesse et tiendra compte des normes internationales et nationales établies par la recherche scientifique.

En quoi cela peut-il brimer la liberté de l'office dans sa recherche d'une solution d'équilibre?

M. Alain Langlois: Je vais demander à Mme Borges de répondre, mais ce qui me préoccupe avant tout, dans ce que je comprends de votre amendement, c'est que vous voulez inclure ce libellé dans le premier paragraphe de l'article 95.1. Ce faisant, vous fixez la norme, et tout ce qui suit dans les alinéas 91.5a), b), c) et d) devient accessoire.

Les compagnies de chemins de fer devront se conformer à ces normes. Même si elles ont des exigences opérationnelles et des obligations quant au niveau du service, elles devront se conformer à ces normes. On ne parvient donc pas à l'équilibre recherché dans l'article 95.1.

C'est pourquoi nous avons rajouté l'alinéa d). Je suis convaincu que cet alinéa 91.5d) proposé ici comprend en quelque sorte la norme que vous formulez dans votre motion.

M. David McGuinty: Ma deuxième question, si vous me le permettez, monsieur le président, est la suivante: s'il est si difficile, pour l'office, d'interpréter par exemple un test de décibels, pourquoi est-ce qu'après deux ans, l'Association canadienne des chemins de fer et la Fédération canadienne des municipalités ont toutes les deux entériné ces normes?

Mme Helena Borges: Est-ce que je peux vous répondre, M. McGuinty?

Votre amendement vise à modifier l'article 95.1 du projet de loi, qui définit l'obligation des chemins de fer. La question que vous venez de poser concerne l'article 95.3, où l'on lit ceci :

L'Office peut... ordonner à celle-ci (une compagnie de chemin de fer) de prendre les mesures qu'il estime raisonnables en vue de prévenir le bruit déraisonnable...

Les choses dont vous parlez — les mesures prises par l'Association canadienne des chemins de fer et la Fédération canadienne des municipalités, les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé et les règlements en vigueur aux États-Unis — relèvent toutes de cet élément. C'est ce que vous demandez à l'office de considérer pour décider des mesures à prendre. C'est déjà dans cet article.

Ce que nous demandons, c'est qu'on laisse de la marge de manoeuvre à l'office; de toutes façons, il va tenir compte de tous ces éléments. Ce que nous pouvons vous dire, c'est qu'il n'y a pas consensus au niveau international. Laissons l'office décider des mesures à prendre.

Ce que vous imposez ne concerne pas les chemins de fer; il faut que l'office dispose de souplesse pour décider des mesures, des lignes directrices, des règles et des règlements qu'il va inclure dans la formule qu'il préconise.

Je crains que la partie du projet de loi que l'on cible ici ne soit pas la bonne. En réalité, ce dont vous parlez est couvert par les obligations de l'office et par les éléments qu'ils doivent prendre en compte.

• (1745)

M. Ed Fast: Mettons l'amendement aux voix.

M. David McGuinty: Monsieur le président, je ne pense pas que cela relève de l'article 95.3 du projet de loi. Ce que nous ont répété inlassablement les témoins d'un bout à l'autre du pays, c'est que même si le libellé, dans sa forme actuelle, précise que les chemins de fer doivent faire le moins de bruit ou de vibrations possible, l'alinéa b) de l'article 95.1 sur les besoins en matière d'exploitation est celui qui suscite le plus de crainte.

Je n'ai toujours pas obtenu de réponse satisfaisante de vous ni des fonctionnaires. Je sais que vous consultez la boule de cristal pour l'office.

Mme Helena Borges: Non. Je peux vous dire ce que signifie l'exploitation. Vous ne m'avez pas posé la question. C'est moi l'experte en matière ferroviaire.

Les exigences opérationnelles ne concernent pas les finances. Elles désignent ce dont une compagnie de chemin de fer a besoin pour exploiter son réseau.

Elle doit atteler des wagons à une locomotive. Pour cela, il faut que les wagons passent d'un train à un autre, ce qui provoque des bruits de manoeuvre, dont nous avons beaucoup entendu parler. Elle doit faire rouler ces wagons sur les voies. Vous avez entendu parler de ces très longs trains qui, maintenant, font souvent deux ou trois kilomètres de long. Cela fait partie des exigences opérationnelles.

La compagnie de chemins de fer doit « manoeuvrer par la butte », comme on dit dans l'industrie. Elle le fait dans la gare de triage, pour trier les wagons qui vont former un train. Ces wagons descendent une pente et sont dirigés vers le train qu'ils doivent former. C'est encore de l'exploitation ferroviaire.

L'exploitation comporte également l'inspection du train avant son départ. Lorsque le train est assemblé ou sur le point de partir, la locomotive est à l'arrêt, moteur en marche. Il peut donc y avoir le bruit du moteur au ralenti et, éventuellement, des vibrations. Mais une fois que le train est formé, la compagnie de chemins de fer est tenue par la Loi fédérale sur la sécurité des chemins de fer d'inspecter tout le train avant qu'il ne quitte la gare. Cela faite également partie de l'exploitation ferroviaire.

De façon très générale, tout ce qui concerne le déplacement d'un train de son point d'origine, où les marchandises sont chargées, jusqu'à sa destination, où elles sont livrées, relève des exigences opérationnelles. Cela n'a rien à voir avec le bilan financier. C'est effectivement de cette façon que la compagnie gagne de l'argent, mais ses exigences financières ne sont pas du même ordre. Je pense que nous l'avons vu lorsqu'il était question des compagnies aériennes et de ce dont elles doivent faire rapport; ce sont deux choses différentes. Ici, il s'agit de ce qu'une compagnie de chemins de fer doit faire pour exploiter son réseau. Toutes les activités dont nous avons entendu parler font effectivement partie de ces besoins en matière d'exploitation, et c'est pourquoi elles sont évoquées dans cette disposition. La compagnie doit s'efforcer de prévenir le bruit déraisonnable. Je pense que nous sommes d'accord sur la limite

minimale. Mais tout cela relève des exigences opérationnelles. Une compagnie ne peut pas fonctionner sans se livrer à ces activités.

M. David McGuinty: Un témoin nous a dit, par exemple, qu'on pourrait réduire considérablement le niveau sonore grâce à un nouveau système de freinage qui est déjà disponible sur le marché, mais la plupart des locomotives et des wagons n'en sont pas équipés.

S'il y a des bruits qu'on pourrait éviter, si une compagnie de chemins de fer ne s'efforce pas de faire le moins de bruit et de vibrations possible et qu'elle puisse réduire le niveau sonore en changeant de système de freinage, est-ce qu'elle pourrait prétendre à bon droit devant l'office que ses exigences opérationnelles l'empêchent de changer de système de freinage?

Mme Helena Borges: Elle aura bien du mal à obtenir gain de cause si l'office peut démontrer que d'autres technologies sont disponibles et que la compagnie a la possibilité de modifier son mode d'exploitation. Elle pourra toujours défendre sa cause, mais l'office peut lui aussi défendre la sienne, et il ne manquera pas de le faire.

On nous a parlé des manoeuvres. Les manoeuvres peuvent être déplacés. Elles ont déjà été déplacés. Quelqu'un a dit tout à l'heure que l'office s'intéressait aux technologies de pointe. C'est précisément le genre de souplesse dont nous voulons qu'il puisse bénéficier, parce que ce dont on se sert en matière d'exploitation aujourd'hui va devoir changer d'ici un an.

Les nouvelles locomotives répondent à de nouvelles normes. Il existe désormais des locomotives de triage appelées Green Goat. Elles sont beaucoup plus silencieuses et consomment beaucoup moins de carburant. Et imposer l'utilisation des locomotives Green Goat au lieu des locomotives ordinaires. Elles sont plus efficaces, elles font moins de bruit et permettent de faire exactement la même chose que les autres.

Il faut donc préserver cette souplesse au bénéfice de l'office.

• (1750)

M. David McGuinty: Et voici ma dernière question, monsieur le président.

Je vous la pose une fois de plus, pour le compte rendu. Vous pensez que si l'on oblige l'office à se fonder sur la recherche scientifique actuelle et sur les normes nationales et internationales pertinentes pour fixer le niveau minimal de bruit et de vibrations, on va entraver son pouvoir discrétionnaire et l'empêcher de trouver un juste équilibre.

Mme Helena Borges: C'est en effet ce que je pense, et je voudrais vous lire quelque chose. Des témoins vous ont dit, je crois, que l'OMS avait adopté des règlements. L'OMS n'a pas de règlement. Je voudrais vous lire un document. Voici exactement ce que dit l'OMS :

L'OMS a réagi au problème de deux façons: en développant et en faisant valoir la notion de gestion du bruit et en élaborant des lignes directrices pour le bruit ambiant.

Il n'y a pas de règlement, mais des lignes directrices.

Certains témoins vous ont dit, je crois, qu'ils préféreraient que le niveau sonore se situe entre 50 et 55 décibels. Je voudrais vous citer les chiffres des lignes directrices de l'OMS pour la catégorie intitulée « zones industrielles et commerciales et aires de circulation ». L'OMS autorise dans ce cas un niveau de 70 décibels pour des activités menées 24 heures sur 24.

Voilà les lignes directrices de l'OMS.

En ce qui concerne la réglementation, je voudrais comparer la réglementation de l'Union européenne et la réglementation américaine. Vous devez savoir que les besoins canadiens en matière d'exploitation sont conformes aux besoins américains, car nos deux industries sont intégrées.

Pour le bruit à l'arrêt, pour une locomotive à l'arrêt dont le moteur tourne au ralenti, pour les locomotives diesel dont on se sert ici au Canada et aux États-Unis, ainsi qu'en Europe, d'ailleurs, le niveau sonore autorisé en Europe est de 75 décibels. Aux États-Unis, il est de 70 décibels.

Pour une locomotive en mouvement — il s'agit toujours d'une locomotive diesel — le niveau autorisé en Europe est de 85 décibels. En Amérique du Nord, il est de 88 à 93 décibels, selon l'âge de la locomotive.

Je vous ai dit tout à l'heure qu'on est en train de concevoir de nouvelles locomotives. Elles vont être mises en service au cours des prochaines années. Donc, je le répète, on va devoir mettre à jour ces règlements pour l'Amérique du Nord en tenant compte des technologies de pointe.

Si l'on commence à fixer des niveaux de décibels dans la loi, au lieu de permettre à l'office de déterminer...

M. David McGuinty: Mais personne ne propose cela.

Mme Helena Borges: C'est exact. Mais pour ce qui est de limiter le bruit, il me semble préférable de laisser l'office analyser les activités en cours et décider en fonction de ces éléments.

M. David McGuinty: Je sais que je l'ai promis, monsieur le président, mais je vous promets que c'est la dernière question.

En fait, les États-Unis...

M. Ed Fast: Vous l'avez promis il y a longtemps. Maintenant, vous faites de l'obstruction systématique.

M. David McGuinty: Les États-Unis et l'Union européenne effectuent des tests de décibels, n'est-ce pas?

Mme Helena Borges: Que pour les locomotives, pas pour l'ensemble de l'exploitation ferroviaire.

M. David McGuinty: Et il n'y a aucun test de ce genre dans le projet de loi?

Mme Helena Borges: Nos locomotives sont conformes aux exigences américaines, car elles sont fabriquées aux États-Unis.

M. David McGuinty: Mais il n'y a aucun test de ce genre dans le projet de loi?

Mme Helena Borges: Non, et nous pensons qu'il n'y en a pas besoin, puisque nous nous conformons déjà aux exigences américaines.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Merci.

Est-ce que nous traitons simultanément les articles 95.1, 95.2 et 95.3?

• (1755)

Le président: Nous traitons de l'ensemble du document qui est devant vous, y compris de l'article...

M. Don Bell: Bien. Je ne sais pas si c'est la bonne façon de procéder, mais comme le propose l'amendement de M. Jean concernant l'article 95.1 — et je ne vais pas le lire de nouveau, mais il s'agit du membre de phrase « de faire le moins de bruit ou de vibrations possible » — il faudrait dire, à l'alinéa 95.2b) : « sur des

mesures de coopération en matière de résolution des conflits concernant le bruit ou les vibrations ».

Au paragraphe 95.3(1), les trois dernières lignes devraient être les suivantes : « compte tenu des éléments visés à cet article, ordonner à celle-ci de prendre les mesures qu'il estime raisonnables — et de dire ici — et de faire le moins de bruit ou de vibrations possible résultant de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer ». La même formule devrait s'appliquer aux trois articles.

Je ne sais pas s'il faut un amendement consécutif ou un amendement de l'amendement, mais c'est la même formule qui s'applique dans les trois dispositions.

Autrement, on en revient à la notion de bruit déraisonnable, sans faire référence aux vibrations aux articles 95.2 et 95.3.

Le président: Cette demande devrait faire l'objet d'un sous-amendement. Je pense qu'il faut tout d'abord traiter l'amendement L-3.3 de M. McGuinty.

M. Don Bell: D'accord.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Je voulais justement parler de l'amendement 3.3. Je comprends les préoccupations de M. McGuinty concernant les normes, mais il faut se rappeler que l'article 95.1 de la loi actuelle a pour objectif de réduire le bruit au minimum. Donc, en établissant des normes, on donne l'autorisation à des entreprises d'atteindre le maximum de ce que les normes permettent. Cela enlève donc toute flexibilité pour étudier un cas particulier afin de déterminer ce que serait le minimum de bruit causé. En fait, l'amendement de M. McGuinty contredit ce qui est déjà mentionné, c'est-à-dire qu'une entreprise est tenue de faire le moins de bruit possible. C'est la raison pour laquelle on devrait s'opposer à cet amendement.

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur Julian.

M. Peter Julian: J'aimerais revenir sur les propos de Mme Borges. Elle a commencé par dire : « Si on commence à fixer les niveaux de décibels dans la loi », puis M. McGuinty a enchaîné, et elle est passée à autre chose. Madame Borges, quelle devait être la fin de votre phrase?

Mme Helena Borges: Supposons qu'on fixe les niveaux de décibels dans la loi et qu'un citoyen se plaigne du bruit excessif, l'office va devoir intervenir et s'il constate que le niveau de décibels est conforme à la réglementation, il aura les mains liées; il ne pourra imposer aucune mesure corrective quant à l'origine qui a fait l'objet de la plainte. Nous ne voulons pas que l'on fixe de limite, car vous avez remarqué que les niveaux de décibels sont assez élevés. Si des niveaux sont consignés par écrit et qu'ils apparaissent dans un loi, l'office devra appliquer cette loi et c'est de cette façon qu'il a fait l'objet d'une contestation en l'an 2000.

Il faut lui accorder de la souplesse. Il se peut qu'une activité ne dépasse pas le niveau maximal autorisé, mais l'office pourra néanmoins imposer des mesures pour essayer de limiter les effets du bruit sur l'auteur de la plainte.

C'est bien cela. Si on commence à fixer des limites, l'office sera tenue de s'y conformer.

Le président: L'amendement L-3.3 est-il adopté? Il s'agit de l'amendement de M. McGuinty.

(L'amendement est rejeté [Voir le Procès-verbal].)

Le président: Nous passons à M. Julian et à l'amendement NPD-13. Ce sera...

M. Peter Julian: Puis-je proposer, monsieur le président, que nous nous prononcions sur l'amendement de M. Jean à son propre... c'est le sous-amendement concernant son amendement...

Le président: Je suppose qu'un sous-amendement va être présenté par M. Bell.

Lorsque M. Jean a présenté l'amendement, il a apporté des changements qu'il a lus en tant qu'amendement, et nous en sommes donc maintenant à l'amendement NPD-13. Je signale que cet amendement crée un nouvel article 95.11. Cet article s'insère entre les articles 95.1 et 95.2.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Je propose effectivement cet amendement. Compte tenu de l'heure, je n'en parlerai pas pendant très longtemps. Néanmoins, tous les témoignages que nous avons entendus au cours de l'automne permettent d'affirmer que les gens qui vivent en secteur urbain s'inquiètent beaucoup du bruit ambiant. On peut dire également qu'ils ont essayé de s'entendre avec les compagnies de chemins de fer, comme l'ont dit M. Allen et M. Wright de New Westminster. Ils ont essayé de collaborer avec elles et de mettre en place des éléments qui auraient permis d'empêcher les activités très bruyantes en milieu urbain, comme les décrochages, les accrochages et les franchissements d'aiguillage.

Les compagnies de chemins de fer sont au courant. Elles se sont engagées à éviter les franchissements d'aiguillage, les décrochages et les accrochages au milieu de la nuit, mais elles n'ont pas tenu leurs engagements, et nous avons donc toujours le même choix : il y a la question de l'activité, et la question des niveaux sonores.

Madame Borges a affirmé à juste titre qu'il ne fallait pas inscrire des niveaux de décibels dans la loi. Que l'office adopte ou non des règlements concernant le matériel à utiliser, nous savons qu'il faudra obligatoirement attendre des années avant que les compagnies de chemins de fer n'intègrent les nouvelles technologies; donc, la seule possibilité pour nous d'apporter un soulagement immédiat dans les quartiers résidentiels urbains à forte densité situés à proximité d'une gare de triage, c'est d'imposer certaines restrictions à l'activité des compagnies ferroviaires.

C'est ce que nous proposons ici, c'est-à-dire des restrictions à l'activité dans les zones urbaines à forte densité. Dans le cas de la région du Grand Vancouver, par exemple, il y aurait davantage d'activité dans la gare de triage de Port Mann, et moins d'activité dans la gare de triage de Westminster Quay.

Évidemment, on peut être d'accord ou non en ce qui concerne les heures indiquées ici, et se demander si 300 mètres ou 100 mètres constituent une distance raisonnable — ces éléments pourraient faire l'objet d'amendements — mais le principe consiste à limiter l'activité. Les compagnies de chemins de fer ont déjà implicitement reconnu l'existence du problème en acceptant de ne pas effectuer ces opérations au milieu de la nuit. C'est l'objectif de l'amendement, d'éviter que des gens ne soient réveillés à 11 heures du soir ou à 3 heures ou 4 heures du matin par des franchissements d'aiguillage, des accrochages, des décrochages ou des moteurs diesel tournant au ralenti.

J'aimerais que les membres du comité envisagent des sous-amendements s'ils s'inquiètent des périodes ou des distances proposées. C'est un bon principe que de restreindre ces activités au bénéfice des zones urbaines à forte densité qui, actuellement, sont exposées la nuit à des niveaux de bruit très élevés. On ne peut pas s'attendre à ce que l'office puisse régler chaque cas individuellement; nous savons qu'il faut obligatoirement restreindre l'activité. C'est pourquoi je propose cet amendement.

● (1800)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je comprends le sens de l'intervention de mon collègue: trop fort ne casse pas; on peut en ajouter. Cependant, nous avons décidé qu'il y aurait le moins de bruit et de vibrations possible, et d'ajouter à l'alinéa d) « les incidences possibles sur les personnes qui résident en des lieux adjacents aux chemins de fer ». L'office tiendra compte de tout cela.

Mme Helena Borges: Oui.

M. Mario Laframboise: L'industrie se développe. Avez-vous mesuré l'impact qu'aurait sur l'industrie la limitation de ses heures d'exploitation?

Mme Helena Borges: Oui, l'office doit évaluer cet impact. L'imposition de limites quant aux heures d'exploitation causerait un grand ralentissement économique. M. Bell a expliqué l'impact d'une telle mesure sur l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Présentement, toutes les compagnies travaillent 24 heures par jour, et les chemins de fer doivent fonctionner de la même façon. Sinon, quand les marchandises seraient-elles acheminées aux destinataires? On ne peut imposer de telles limites. L'office peut quand même examiner la possibilité de concentrer certaines activités dans un endroit différent qui passe loin...

M. Mario Laframboise: L'office pourrait-il décider que, dans certains endroits, il y aurait des heures à respecter? L'office aurait-il ce pouvoir?

Mme Helena Borges: Oui.

M. Mario Laframboise: Si jamais il examinait une situation particulière...

Mme Helena Borges: Je pense qu'à Oakville, près de Toronto, l'office a demandé à la compagnie de chemin de fer Canadien National de changer son mode d'exploitation pour diminuer l'impact de ses opérations sur les citoyens.

M. Mario Laframboise: D'accord.

M. Alain Langlois: Comme Mme Borges l'a mentionné dans son exposé, le pouvoir que confère l'article 95.3 proposé dans le projet de loi à l'office est presque sans précédent. Aucune balise ne circonscrit ce pouvoir. L'office peut rendre n'importe quelle décision qui, à sa discrétion, est applicable ou raisonnable vu les circonstances. Si l'office est d'avis que dans certaines circonstances, on doit imposer des limites aux heures d'exploitation, il a le pouvoir de le faire.

Comme on l'a mentionné plus tôt, il pourrait également exiger l'érection de murs antibruit, si les circonstances le justifient. Dans la loi, tous les pouvoirs de l'office sont balisés, alors que l'article 95.3 proposé dans le projet de loi n'en contient aucune. C'est un pouvoir extraordinaire qui est accordé à l'office.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Merci.

Je suis assez favorable à la motion de M. Julian, mais il y a deux choses à dire. Tout d'abord, je crois que nous avons tous reçu une lettre de Sky Train et West Coast Express expliquant les conséquences du projet de loi pour le service passager de ces compagnies. J'ai remarqué en particulier que l'article 95.4 du projet de loi prévoit que les articles 95.1 à 95.3 s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux sociétés de transport publiques.

Avec les changements proposés à l'article 95.1 puis, pour assurer l'uniformité, aux articles 95.2 et 95.3, nous parlons maintenant du bruit et des vibrations. Voyons donc tout d'abord si le système fonctionne bien avant d'aller plus loin. Si nous constatons à l'expérience que le problème n'est pas résolu, nous pourrions revenir sur la question soit par le dépôt d'un projet de loi du gouvernement, soit par l'intermédiaire d'une mesure d'initiative parlementaire.

Je pense qu'une telle action serait très bien accueillie si le niveau des plaintes se maintient. Mais dans la mesure où le système le permet actuellement, il faudrait adopter les amendements proposés et non pas ce qui est proposé dans l'amendement NPD-13.

● (1805)

Le président: L'amendement NPD-13 est-il adopté?

(L'amendement est rejeté [Voir le Procès-verbal.]

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement proposé par M. Jean. M. Bell veut-il apporter un sous-amendement?

M. Don Bell: Pour que les articles 95.2 et 95.3 soient conformes aux changements apportés à l'article 95.1, il faudrait parler à l'alinéa 95.2b) des « conflits concernant le bruit ou les vibrations liés à la construction ou à l'exploitation de chemins de fer ».

Dans le premier paragraphe de l'article 95.3, à la cinquième ligne, après les mots « en vue », il faudrait supprimer les mots « de prévenir le bruit déraisonnable résultant », et les remplacer par « d'assurer que la compagnie fasse le moins de bruit ou de vibrations possible ».

J'ai donc repris le libellé de l'article 95.1, que j'applique à l'article 95.3.

Vous m'excuserez, je suis incapable de traduire cela en français, mais la formule est la même. C'est celle qui figure dans ma motion.

Le président: Que ceux qui sont en faveur du sous-amendement veuillent bien lever la main.

(Le sous-amendement est adopté.)

Le président: L'amendement modifié est-il adopté?

(L'amendement modifié est adopté [Voir le Procès-verbal.]

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, je retire mon appel.

[Traduction]

Le président: L'article 29 modifié est-il adopté?

(L'article 29 modifié est adopté.)

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

(Article 39)

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement BQ-8, proposé par monsieur Laframboise.

Monsieur Laframboise, je vous donne la parole. Nous sommes à la page 32 de la liasse; il s'agit de l'article 39.

M. Mario Laframboise: Est-ce que M. Jean a proposé...?

M. Brian Jean: Merci beaucoup, monsieur Laframboise.

Le président: M. Jean, est-ce que vous proposez un amendement du gouvernement?

M. Brian Jean: En effet. J'ai eu l'occasion de converser avec M. Laframboise. J'ai un amendement qui, à mon avis, devrait donner satisfaction au Bloc et à la plupart des membres du comité, d'après les commentaires formulés la dernière fois.

Vous permettez, monsieur le président?

Le président: Oui, je vous en prie.

M. Brian Jean: J'attends que tout le monde l'aie trouvé, monsieur le président?

Le président: Une fois que M. Jean aura présenté son amendement, je vais demander à M. Laframboise s'il est d'accord pour retirer le sien de façon qu'il n'y ait pas de confusion.

M. Brian Jean: Monsieur le président, la principale préoccupation, en fonction de ce qui s'est dit la dernière fois, concerne la définition de l'« administration de transport de banlieue »; elle pourrait englober d'autres entités qui proposent des services de transport de banlieue, qu'elles soient municipales, provinciales ou autres.

Le gouvernement a proposé une modification de l'article 28, qui traite de cette définition — il semble que tout le monde en soit satisfait — ainsi que de l'article 42, qui reprend cette définition et qui traite également d'autres préoccupations. Vous voyez le texte modifié, qui est souligné : « ou sur le territoire desservi par une administration de transport de banlieue ». Ce changement s'applique aux articles 146.4 et 46.2.

Cette définition englobe tout le monde, et non pas uniquement une administration municipale de transport de banlieue.

● (1810)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, ce que nous voulions faire en présentant l'amendement BQ-8, c'était élargir la définition d'une société de transport de banlieue.

Maintenant, le gouvernement nous propose de revenir à la définition contenue à l'article 28 du projet de loi, qui dit ce qu'est une administration de transport de banlieue, mais en ne se limitant pas uniquement aux territoires des régions métropolitaines de recensement, les fameuses RMR. Le problème, c'est qu'il y a des systèmes d'exploitation de transport de banlieue qui débordent des régions administratives qui sont déterminées par le gouvernement canadien. Donc, on veut permettre à ces entreprises, qui pourraient couvrir un territoire plus grand qu'une RMR, d'être capables de le faire. Cela permettrait aussi à des entreprises qui sont en région, qui ne sont pas dans des régions métropolitaines, d'exploiter des services de transport public et de pouvoir profiter aussi des avantages de cette loi.

Je pense que la position du gouvernement et la nôtre reviennent au même. Nous nous rallions à ce qui est déposé. Vous voyez, si on ajoute à l'article 28 du projet de loi les mots : « dans une région métropolitaine ou sur le territoire desservi par une administration de transport de banlieue », cela pourrait inclure une entreprise qui est différente et qui exploite des services ailleurs que dans une région métropolitaine de recensement.

M. Robert Carrier: Donc on va l'appuyer. On l'appuie.

[Traduction]

Le président: Pour que l'on traite de cet article en particulier, je suppose que M. Laframboise a retiré l'amendement BQ-8.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je retire mon amendement.

[Traduction]

Le président: Nous voterons sur l'article 39 sans amendement.

(L'article 39 est adopté.)

Le président: Avec la permission du comité, nous devons revenir à l'article 28 pour rétablir la définition.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: J'ai une question à la question de M. Laframboise à propos d'élargir la définition. Êtes-vous satisfaits de la définition prévue à l'article 28?

D'après ce que je crois comprendre, cela ne se rapporte pas à la définition que nous avons maintenant, à savoir « Entité qui est contrôlée par le gouvernement fédéral ou provincial ou une administration municipale, ou qui lui appartient ». Il ne s'agit pas uniquement d'une région métropolitaine. L'expression utilisée est « administration de transport de banlieue », mais cela signifie « entité qui lui appartient ». D'après ce que je crois comprendre, cela pourrait aller au-delà de la région métropolitaine à forte densité.

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est exact, sauf que la modification proposée par le gouvernement veut que les mots « dans une région métropolitaine » soient retirés de la définition contenue dans l'article 28. La nouvelle définition du terme « administration de transport de banlieue » sera donc :

Entité qui est contrôlée par le gouvernement fédéral ou provincial ou une administration municipale, ou qui lui appartient, et qui fournit des services publics de transport de passagers.

Si on ne conserve pas les mots « dans une région métropolitaine », il pourra s'agir de n'importe quelle entreprise publique pouvant appartenir à divers ordres de gouvernement. C'est pourquoi nous nous rallions à cette définition.

[Traduction]

M. Don Bell: Cette définition correspond donc à ce que vous voulez.

M. Mario Laframboise: Oui.

M. Don Bell: Très bien.

Le président: Le comité veut-il que l'on revienne sur l'article 28 et qu'on l'amende à l'aide de la définition qui a été proposée par M. Jean?

M. Peter Julian: Nous avons accepté qu'on revienne sur cet article. Nous allons ensuite voter sur cet amendement.

Le président: Oui, tout à fait.

Nous revenons à l'article 28, et je demanderais à M. Jean de présenter sa définition.

(Article 28)

M. Brian Jean: Elle se lit comme suit :

« administration de transport de banlieue » Entité qui est contrôlée par le gouvernement fédéral ou provincial ou une administration municipale, ou qui lui appartient, et qui fournit des services publics de transport de passagers.

Le président: Y a-t-il des commentaires? Tous ceux qui sont favorables à l'amendement?

(L'amendement est adopté.)

(L'article 28 modifié est adopté.)

• (1815)

M. Brian Jean: Monsieur le président, devrions-nous passer immédiatement à l'article 42?

Le président: C'est précisément ce que nous allons faire.

M. Brian Jean: Très bien.

(Article 42)

Le président: Nous sommes saisis de l'amendement BQ-9, à la page 38 de votre liasse. Cet amendement a été proposé par M. Laframboise?

Y a-t-il des commentaires?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'attends d'entendre les observations de M. Laframboise parce que je ne suis pas sûr de ce qu'il veut.

Est-ce que vous voulez continuer avec les amendements que nous avons apportés?

M. Mario Laframboise: Oui.

M. Brian Jean: Vous en êtes satisfaits.

[Français]

M. Mario Laframboise: De quel amendement est-il question?

[Traduction]

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Où êtes-vousendus?

Le président: Nous sommes à l'article 42, à l'amendement BQ-9.

M. Mario Laframboise: Il s'agissait d'un lien avec le terme anglais, je crois. Vous avez rétabli la chose dans votre nouvelle version.

Le président: Oui.

[Traduction]

M. Mario Laframboise: Très bien.

[Français]

Je vais donc retirer l'amendement.

[Traduction]

Le président: L'amendement BQ-9 a été retiré, ce qui nous amène à l'amendement BQ-10 à la page 39 de votre liasse.

Monsieur Laframboise, vous n'avez pas encore proposé votre amendement. Vous pouvez décider de le proposer ou de le retirer.

[Français]

M. Mario Laframboise: Dans ces conditions, on va retirer BQ-10 parce que c'est conforme à l'article 42 qui a été déposé par le gouvernement.

[Traduction]

Le président: Par conséquent, l'amendement BQ-10 a été retiré. Je céderai maintenant la parole à M. Jean pour l'article 42.

M. Brian Jean: Je vous remercie, monsieur le président. Voulez-vous que je lise l'article 42 tel qu'il a été modifié, aux fins du compte rendu?

Le président: Ce serait une bonne chose.

M. Brian Jean: L'article 42, selon l'amendement fourni par le gouvernement, énonce ce qui suit :

146.2(1) La compagnie de chemin de fer est tenue d'établir et de mettre à jour la liste des voies d'évitement et des épis à démonter qui sont situés dans les régions métropolitaines ou sur le territoire desservi par une administration de transport de banlieue, exception faite des voies et des épis situés sur une emprise qui continuera d'être utilisée dans le cadre d'opérations ferroviaires après qu'ils auront été démontés.

146.4 Les articles 146.2 et 146.3 s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux emprises qui sont situées dans les régions métropolitaines ou sur le territoire desservi par une administration de transport de banlieue, sur lesquelles se trouvaient des voies d'évitement ou des épis qui ont été démontés, et que la compagnie de chemins de fer entend transférer, notamment par vente ou bail.

(L'amendement est adopté.)

(L'article 42 modifié est adopté.)

(Article 49)

Le président: Monsieur Julian, voulez-vous parler de l'amendement du NPD-22 à la page 45?

M. Peter Julian: Je suis ravi, monsieur le président, de vous dire que l'amendement NPD-22 est en fait corrélatif à l'amendement NPD-13, qui n'a pas été adopté. Mais comme j'ai la parole, j'aimerais dire qu'en général je pense que nous avons renforcé les dispositions contre le bruit, prévues par le projet de loi C-11, et je tiens particulièrement à remercier tous les témoins, surtout ceux de la Colombie-Britannique et du Québec, qui ont comparu devant nous, parce que je pense que leurs témoignages ont contribué à renforcer les dispositions à cet égard.

Je ne suis pas complètement satisfait, mais je pense que certaines améliorations ont été apportées. Nous verrons comment l'office s'acquitte de son travail. Je tiens également à remercier le personnel.

Par conséquent, l'amendement NPD-22 est retiré.

(L'article 49 est adopté.)

• (1820)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il au président de faire rapport à la Chambre du projet de loi modifié?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi?

Des voix: D'accord.

Le président: C'est tout, mesdames et messieurs. Nous avons un dernier point à notre ordre du jour. Il s'agit d'une motion de M. Laframboise. Voulez-vous la reporter à la première séance de la nouvelle année?

[Français]

M. Mario Laframboise: On l'abordera à la prochaine réunion.

[Traduction]

Le président: Très bien. Sur ce, je tiens à remercier le comité de son travail.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je tiens simplement à remercier l'ensemble des députés ministériels pour leur bon travail. Ce projet de loi sera très utile aux contribuables, et il s'agit d'une bonne initiative. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie et je tiens à remercier tous ceux qui nous ont aidés dans cette entreprise. Joyeux Noël et Bonne année.

La séance est levée.

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

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

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

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

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