



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 021 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 26 octobre 2006

—
Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le jeudi 26 octobre 2006

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour à tous. Nous en sommes à la réunion 21 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 21 septembre 2006 touchant 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.

Nous accueillons aujourd'hui M. Cliff Mackay, de l'Association des chemins de fer du Canada. Il en est le président-directeur général. Nous accueillons également M. Claude Mongeau, vice-président exécutif et chef de la direction financière de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Je sais que vous avez reçu des consignes de la part du greffier. Monsieur Mackay, vous disposez d'environ sept minutes. Veuillez commencer.

M. Cliff Mackay (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Merci, monsieur le président.

Au nom de l'Association des chemins de fer du Canada, permettez-moi d'abord de vous remercier de l'occasion qui nous est donnée de comparaître. Notre association représente quelque 60 chemins de fer exploités dans toutes les régions du pays, essentiellement l'ensemble des chemins de fer du Canada: les chemins de fer de classe 1, les chemins de fer secondaires, les chemins de fer régionaux, les trains intervilles, Via Rail, les trains de banlieue — vous en avez accueilli certains des représentants cette semaine, je crois — et certains exploitants de trains touristiques.

Plus de six années se sont écoulées depuis que le comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada a déposé son rapport et formulé un certain nombre de recommandations pour faire progresser la loi. Nous tenons le projet de loi C-11 pour un élément important de la réaction à ce rapport.

Par le passé, nous avons souvent eu l'occasion de commenter divers projets de modification de la loi et, monsieur le président, nous espérons que la démarche longue et complexe en la matière tire à sa fin. À notre avis, vous avez bien devant les yeux d'importantes modifications, mais il existe d'autres problèmes majeurs auxquels font face à la fois l'industrie et le pays, et nous aimerions passer à autre chose et nous concentrer sur les problèmes en question à l'avenir.

Brièvement, l'Association des chemins de fer du Canada appuie la plupart des dispositions que renferme le projet de loi C-11. Je vais prendre le temps qui m'est alloué aujourd'hui pour traiter de questions relatives à la gestion du bruit. Certains de mes collègues de chemins de fer particuliers se soucient d'autres aspects de la loi, en particulier les dispositions relatives aux services publics de transport de passagers, mais comme les intérêts commerciaux de nos membres

à ce sujet divergent, l'Association n'adoptera pas de position officielle à cet égard.

Permettez-moi de vous parler de la gestion du bruit. L'ACFC croit que le projet de loi attribue clairement la responsabilité à l'égard de la gestion du bruit et des chemins de fer. Depuis la décision rendue par la Cour fédérale en 2000, qui a eu pour effet de modifier la capacité pour l'OTC d'exercer sa compétence en ce qui concerne les plaintes au sujet du bruit des trains, il n'est pas simple de savoir qui, en réalité, est habilité à réglementer en rapport avec le bruit attribuable au réseau ferroviaire national. Nous appuyons vivement le projet de loi parce qu'il règle le problème, cela ne fait aucun doute. Il énonce clairement que le gouvernement fédéral, et plus particulièrement l'Office des transports du Canada, est habilité à réglementer en rapport avec le bruit des chemins de fer au Canada.

Nous croyons qu'il s'agit là d'une question importante, car la demande de services ferroviaires est à la hausse, ce qui suppose une complexification de nos activités et de nos liens avec les collectivités partout au pays. La tendance à l'augmentation constante des importations, particulièrement provenant d'Asie et de la Région du Pacifique, ainsi que l'augmentation rapide des exportations, à destination des États-Unis et d'autres pays encore, compliquent quotidiennement les relations entre les collectivités et les sociétés ferroviaires. Nous croyons que le projet de loi permettra de créer au fil du temps un partenariat meilleur à cet égard.

Tout de même, je dois souligner à votre intention, monsieur le président, que l'industrie ne s'est pas croisé les bras en attendant que le projet de loi naisse. Il y a quelques années, nous avons conclu un protocole d'entente avec la Fédération canadienne des municipalités et d'autres intervenants, pour commencer à appliquer une approche volontaire visant à améliorer la gestion du bruit et d'autres questions liées à la proximité.

Non seulement la FCM, mais aussi l'Association canadienne des administrateurs municipaux appuient le protocole d'entente conclu en 2003. Les principaux objectifs du protocole d'entente étaient et demeurent les suivants: s'entendre sur des vues communes des questions touchant actuellement la proximité, améliorer la communication entre les parties, instaurer un processus de règlement des différends qui soit souple, mais formellement rigoureux et élaborer des lignes directrices concernant des questions comme l'utilisation des terrains, les niveaux de bruit et d'autres affaires techniques.

L'ACFC et la FCM encouragent le règlement des questions à l'échelle locale. Je dois dire, monsieur le président, que nous sommes très heureux de constater que l'article 95.3 du projet de loi repose sur un procédé semblable. Nous sommes tout à fait convaincus qu'il vaut mieux régler les questions à l'échelle de la collectivité. À ce moment-là, les tierces parties interviendraient seulement là où nous n'arrivons pas à trouver de solutions au problème.

Pour réaliser les objectifs communs ainsi établis, l'ACFC et la FCM ont adopté certaines mesures, dont je voudrais vous donner une idée. Nous avons établi des comités directeurs et trois grands groupes de travail composés d'un nombre égal de représentants des parties en cause. Nous avons mis au point un plan de communication. Nous avons préparé une vidéo sur le bon voisinage, qui est un document de sensibilisation.

Nous avons réalisé et publié trois études de cas portant sur des questions réelles, dont une juste ici de l'autre côté de la rivière, à Gatineau, qui permettront de mieux expliquer comment les différends peuvent se régler entre les parties, et nous avons conçu un site Web riche en données qui se trouve au www.proximityissues.ca/french/index.cfm. J'encouragerais les membres du comité et les membres du personnel à sa disposition à aller jeter un coup d'oeil. On y trouve d'abondantes informations sur ce qui se passe entre les collectivités et les sociétés ferroviaires en ce qui concerne les problèmes de proximité.

• (1535)

Depuis qu'il a été créé en 2004, le site Web a connu une progression constante, d'année en année. Il a été consulté 22 000 fois déjà, cette année. Nous avons aussi mis au point un protocole rigoureux pour le règlement des différends. Il est d'ailleurs publié sur le site Web, si vous souhaitez le consulter.

Nous espérons que toute la documentation ainsi préparée sera utile à l'Office des transports du Canada au moment où celui-ci commencera à élaborer les lignes directrices prévues dans les dispositions applicables du texte de loi.

Si vous le permettez, je m'arrêterai là, monsieur le président. J'ai remis au greffier un exemplaire du document, c'est-à-dire le dernier rapport d'étape sur le protocole d'entente. Si cela vous intéresse, vous pouvez le remettre aux membres du comité par la suite.

Nous croyons que l'approche que nous avons adoptée au cours des deux ou trois dernières années comporte plusieurs grands avantages, ce qui apparaît déjà clairement dans certains cas. L'entente que nous avons conclue favorise l'utilisation efficace et efficiente des terrains; elle permet de réaliser des économies de coût à long terme quant aux ressources qu'il faut consacrer aux questions de voisinage; elle a réduit les cas d'utilisation incompatible des terrains des chemins de fer et terrains adjacents, et a permis de mieux planifier l'usage des terrains; et elle a réduit le nombre de plaintes concernant le bruit et les vibrations à plusieurs endroits au pays. Gatineau en est un bon exemple. Oakville en est un autre. Il existe plusieurs exemples que nous pourrions vous donner.

Parallèlement, cela a un effet bénéfique sur la sécurité du public: l'occasion offerte de parler des questions de voisinage permet aussi de discuter de la sécurité aux passages à niveau et du danger de l'entrée non autorisée sur la propriété des chemins de fer, particulièrement dans les zones situées proches des écoles.

Il suffit de dire que, selon nous, les mesures adoptées ont produit des avantages concrets et, monsieur le président, je dirais que nous poursuivons le travail entamé avec la FCM et d'autres intervenants en vue de faire progresser le protocole d'entente, au fil du temps.

Dans un très proche avenir, nous espérons être en mesure de publier une série complète de lignes directrices relatives à l'émission de bruit ainsi qu'une ligne directrice relative à l'utilisation des terrains. Nous sommes en train de mettre la dernière main à ce document, qui a fait l'objet d'études techniques et de recherches très approfondies depuis quelques années. Le comité directeur du protocole d'entente s'y attache actuellement. J'espère que nous allons

pouvoir le mettre à la disposition du comité et d'autres parties intéressées très bientôt.

Je m'arrêterai là, monsieur le président. Merci beaucoup d'avoir pris le temps de m'écouter.

Pour conclure, je dirais que nous sommes en faveur des dispositions relatives au bruit dans le projet de loi C-11. À notre avis, nous avons besoin d'un cadre réglementaire de ce genre pour fixer des lignes de démarcation à notre action, mais nous souhaitons ardemment poursuivre le genre d'approche que nous avons commencé à appliquer avec la FCM et d'autres intervenants. Nous croyons que la meilleure solution au problème se situe à l'échelon local et qu'elle consiste à rassembler les parties pour qu'elles s'appliquent à régler ensemble les questions en jeu.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Mackay.

Monsieur Mongeau.

M. Claude Mongeau (vice-président exécutif et chef de la direction financière, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'être là pour prendre la parole devant le comité.

[Français]

Il me fait plaisir d'être ici pour rencontrer tous les membres du comité. Je m'adresserai à vous en anglais, mais il me fera plaisir de répondre à vos questions en français ou en anglais à la suite de mes remarques.

• (1540)

[Traduction]

Si vous le permettez, je parlerai un peu de la marche à suivre auprès de l'OTC, à propos de l'état de l'industrie ferroviaire, et je vous donnerai quelques précisions sur les observations que nous avons à formuler au sujet du projet de loi C-11, sous sa forme actuelle. À mon avis, avoir une idée de la marche à suivre dans le domaine et du bilan de l'industrie ferroviaire est une bonne façon de saisir le contexte, de comprendre la situation afin de pouvoir adopter correctement les politiques qui s'imposent.

La loi qui régit actuellement les activités de l'OTC a été adoptée il y a dix ans environ. La loi antérieure, celle de 1996, visait à amener à l'industrie ferroviaire le bienfait des forces commerciales et des réformes, et la démarche s'est révélée un franc succès. Par exemple, la loi précédente prévoyait une rationalisation des règles d'abandon et de transfert des lignes de chemin de fer. Elle crée l'occasion pour les exploitants des lignes principales au Canada, soit le CN et le CP, d'améliorer sensiblement leur structure de coûts, tout en créant une vigoureuse industrie de lignes secondaires.

Le texte de loi précédent comportait également d'autres initiatives commerciales qui se sont avérées fructueuses au sens où elles ont servi à améliorer l'industrie ferroviaire depuis dix ans. Autour de la même époque, le gouvernement du Canada a également décidé de privatiser le CN, ce qui représentait également une réforme tout à fait radicale. Cela a aussi constitué une transformation remarquable, qui, à mes yeux, a servi à améliorer grandement le réseau ferroviaire au Canada.

Je crois que le gouvernement fédéral en place et vos prédécesseurs, en tant que membres du comité des transports, devraient être fiers de constater l'évolution que nous avons connue à ce jour dans l'industrie ferroviaire. Le CN s'est transformé — d'un vieux chemin de fer à la traîne, il y a de cela dix ans, à un chef de file parmi les sociétés ferroviaires d'Amérique du Nord. CP Limitée a créé CP Rail, qui, aujourd'hui, est une machine dégraissée et ciblée qui sert bien tout le Canada. Je vous invite à étudier les faits bruts, car, trop souvent, vos gens vont vous parler des diverses questions qui les préoccupent ou des problèmes qu'ils ont avec les chemins de fer, mais nous n'avons pas souvent droit au tableau d'ensemble qui nous renseigne sur l'état de l'évolution de l'industrie ferroviaire et les progrès qu'elle a réalisés depuis dix ans.

Le service n'a jamais été meilleur qu'il ne l'est aujourd'hui. Si je prends l'exemple du CN, je peux dire que notre temps de déplacement et le degré de fiabilité que nous avons atteint à cet égard sont supérieurs de plus de 50 p. 100 à ce qu'ils étaient il y a dix ans. À l'époque, notre soumission pour le transport entre, par exemple, Edmonton et Chicago, prévoyait une semaine à dix jours; aujourd'hui, nous mesurons notre service un trajet à la fois, et notre service entre Edmonton et Chicago se fait en 102 heures, c'est-à-dire quatre jours, et c'est une norme que nous respectons 90 p. 100 du temps.

Nous avons réalisé d'importants gains en efficience en réduisant les coûts, en adoptant des mesures judicieuses relatives à l'utilisation des biens. Par exemple, aujourd'hui, le CN compte 800 locomotives de moins qu'il y a dix ans, mais il en fait plus. L'accroissement de l'efficience permet de réduire les tarifs et de faire profiter aux expéditeurs et à nos clients de la productivité. Les tarifs sont moins élevés aujourd'hui qu'il y a dix ans. Les tarifs pour le transport des céréales — j'en ai parlé à vos collègues du comité de l'agriculture, à titre d'exemple — sont inférieurs de 35 p. 100 au Canada, par rapport à ce qui est demandé tout juste au sud de la frontière, aux États-Unis.

La sécurité s'est également améliorée de manière tout à fait marquée. Je suis fier d'affirmer que les deux chemins de fer canadiens sont de loin les plus sûrs que l'on puisse trouver en Amérique du Nord. Notre taux de sécurité est supérieur de 40 p. 100 à celui de nos quatre pairs de l'industrie, tel que mesuré de façon objective et répétée, suivant toujours les mêmes paramètres. Je sais que c'est un sujet qui suscite l'intérêt et je sais que c'est un domaine où nous avons continué à faire des progrès, mais, disons-le, les deux chemins de fer au Canada sont les plus sûrs qui soient en Amérique du Nord. Bien entendu, nous sommes aussi nettement plus rentables qu'auparavant, et c'est là une bonne chose. Le profit permet de réinvestir; or, nous oeuvrons dans un secteur qui exige beaucoup de capital. Cette année, le CN réinvestira 1,6 milliard de dollars de ses bénéfices dans ses usines.

Il est donc raisonnable d'affirmer à mon avis, bien que j'aie un léger préjugé à cet égard, que nous avons le meilleur réseau ferroviaire dans le monde, et nous devrions en être fiers. Il est financé entièrement grâce à des capitaux privés et, du point de vue des transports, c'est un bien clé pour le Canada, pays commerçant.

Quant au processus d'examen de l'OTC, il présente de nombreux défis du point de vue des chemins de fer. Laissez-moi vous dire: notre domaine est un domaine tout à fait unique. Rares sont les entreprises dont le rayon d'action touche à plus de 200 circonscriptions, comme c'est le cas pour le CN, et nous touchons à chacun de vos électors. Nous comprenons le défi qu'il faut relever. Quant à nous, nous sommes deux, mais il y en a de nombreux autres qui ont des questions particulières à soulever et des pressions à exercer. Je crois qu'il importe beaucoup pour vous, à titre de députés, de

transformer les préoccupations soulevées par l'électorat en politique officielle, mais, en même temps, à titre de membre du comité des transports, vous devez adopter un point de vue d'ensemble et insister sur ce qui convient au secteur des transports.

● (1545)

Je crois qu'il est très important pour vous de conserver ce point de vue équilibré sur les choses au moment où vous examinez les dispositions du projet de loi C-11. Je vous dirai, dès le départ, que nous sommes d'accord de manière générale avec ce qui est dit dans le projet de loi.

Par exemple, nous sommes d'accord avec le rôle qui est accordé à l'office sur le plan de la médiation, qu'il s'agisse du cas des passagers ou du bruit. Nous sommes également d'accord avec la disposition selon laquelle, dans le cas des transactions, le ministre et le Parlement devraient être chargés de veiller à l'intérêt public des fusions. Nous sommes également d'accord avec les dispositions qui permettent de dresser la liste des voies d'évitement et des épis des régions métropolitaines.

Nous sommes d'accord avec les objectifs généraux du projet de loi; les failles tiennent aux détails: nous croyons que, sous certains aspects, le législateur est allé trop loin et qu'il fait courir des risques que vous feriez bien d'étudier avec soin.

En rapport avec le bruit, par exemple, Cliff a bien exposé la situation. Il y a tout de même beaucoup d'efforts qui ont été faits. Les choses peuvent s'améliorer, mais ce n'est pas comme si nous restions bien assis à essayer d'être de bons voisins. Souvent, il s'agit de questions relatives à l'utilisation des terrains. Il s'agit d'avoir une cohabitation harmonieuse. Lorsque les secteurs résidentiels sont trop près de nos voies ferrées, cette proximité crée inévitablement des difficultés. La réalité, c'est que notre procédé repose sur l'utilisation de voies ferrées faites d'acier, qui se trouvent dehors. Cela fonctionne 24 heures par jour et cela fait du bruit.

Nous devons trouver des façons de régler ce problème de bruit, et nous sommes d'accord avec le fait qu'il y ait possibilité de recours devant un tribunal d'appel et devant un organisme doté des pouvoirs nécessaires pour imposer des mesures particulières d'atténuation. Par contre, nous vous incitons vivement à résister à la tentation de modifier la formulation de certains des critères employés.

Par exemple, le critère du « bruit déraisonnable » est le bon. Il est très difficile au contraire de composer avec un critère reposant sur la notion du « moins de bruit possible ». Pour avoir le moins de bruit possible, il faudrait une voie ferrée en caoutchouc, sinon il faudrait tout transplanter à des kilomètres de la ville.

Je crois que vous devriez donner l'occasion au nouveau système ainsi créé de faire ses preuves. Rien n'existe pour l'instant. Je crois que la norme avancée est la bonne et que l'office dispose des pouvoirs et de l'expertise nécessaires pour veiller sur la situation tandis que nous progressons.

Quant aux dispositions relatives aux services publics de transport et aux trains de banlieue, nous avons aussi quelques préoccupations à formuler. Nous sommes d'accord avec l'idée selon laquelle le voyageur peut s'adresser à l'office pour régler des problèmes qu'il attribue à la société ferroviaire, mais je m'inscris en faux quand je lis dans la transcription certaines des observations formulées par mes collègues de GO Transit, de l'AMT et de West Coast Express. L'impression donnée — que le CN ou les grandes sociétés ferroviaires extorquent les voyageurs — ne tient tout simplement pas la route. La réalité, c'est que, dans la plupart des cas — et il existe des exceptions, mais dans la plupart des cas... —, nous abordons ces questions de manière équitable.

Je vais vous donner quelques exemples pour expliquer les points où nous éprouvons le plus de difficulté. Pour l'essentiel, la difficulté provient de l'idée de fixer le tarif en fonction de la valeur comptable nette de nos éléments d'actif.

Nous sommes d'accord avec l'idée que l'office puisse fixer les tarifs et sommes d'accord également avec l'idée que l'office puisse fixer le tarif en ayant à l'esprit l'intérêt public et que l'intérêt public suppose notamment la notion selon laquelle il n'est pas question forcément de juste valeur marchande ou d'utilisation optimale. Aller jusqu'à fonder la politique sur la valeur comptable nette représenterait une grande erreur.

Je vais vous donner un exemple du Québec: récemment, j'ai négocié personnellement une entente avec l'AMT. C'est pour le chemin de fer de Deux-Montagnes qui aboutit à Montréal après être passé par le tunnel Mont-Royal. La valeur des terrains où la voie ferrée est aménagée, selon les analyses des autorités municipales, s'élève à 60 millions de dollars — par la méthode d'attribution de la valeur des terrains voisins

S'il fallait que nous payons ou que l'AMT paye le coût en capital de l'OTC pour la valeur établie par les municipalités, les droits d'accès s'établiraient à 5 millions de dollars par année. Je peux vous dire que l'AMT ne paie pas la moitié de cette somme.

S'il fallait payer en fonction de la valeur comptable nette, le montant dû avoisinerait le zéro. Cela représenterait une fraction de ce qu'il faut payer aujourd'hui, et cela tient à une raison qui est très simple. La valeur comptable nette est un concept historique. Les terrains que nous possédons au CN à cet égard ont été achetés en 1912. En 1912, le CN a payé 225 000 \$ pour en faire l'acquisition. Voilà notre valeur comptable. Si vous appliquez les 8 p. 100 d'usage aux 225 000 \$ en question, vous obtenez des milliers de dollars pour l'utilisation d'une chose qui, selon les analyses des municipalités vaut 60 millions de dollars. Du point de vue fiscal, c'est d'ailleurs les 60 millions de dollars en question qui servent de référence.

• (1550)

Je sais que bon nombre d'entre vous connaissez le monde municipal. Vous plairait-il que les chemins de fer règlent la note fiscale en prenant pour référence la valeur comptable nette historique? Le concept ne tiendrait pas ne serait-ce qu'une minute, car il n'est tout simplement pas équitable. Par conséquent, j'invite vivement le comité à réfléchir à cet aspect des choses avec le plus grand soin.

La Loi fédérale sur l'expropriation admet le concept de juste valeur marchande. La Loi sur les transports au Canada admet le concept de valeur nette de récupération dans le cas de la vente d'une ligne au gouvernement. L'idée que la valeur comptable nette, établie en fonction d'un prix historique fixé au début du siècle dernier, puisse servir de référence à l'établissement des tarifs ne tient tout simplement pas la route. Ce n'est pas équitable; c'est pas la mesure que j'encouragerais le comité à appuyer. À mon avis, la valeur nette de récupération permettrait non seulement d'être plus cohérente compte tenu de l'actuelle Loi sur les transports au Canada, mais en plus ce serait une mesure nettement plus équitable, qui permettrait à l'office d'avoir une grande marge de manoeuvre pour déterminer ce qui constitue l'intérêt public.

Je crois que vous devriez examiner cela attentivement: la faille se trouve dans les détails. Je crois que si la valeur comptable nette l'emporte, les dispositions elles-mêmes ne porteront pas fruit; elles ouvriront la porte à des contestations ayant pour objet une expropriation considérée comme injustifiée.

Il y a donc un équilibre délicat à atteindre. Nous sommes d'accord pour qu'une société de transport ait un recours devant l'office des transports, mais cela ne doit pas reposer sur une mesure artificielle comme la valeur comptable historique: cela ne fonctionne tout simplement pas.

Mesdames et messieurs les membres du comité, comme vous pouvez le constater, nous sommes d'accord avec bon nombre des mesures proposées dans le projet de loi. Nous vous demandons de vous pencher sur quelques aspects perfectibles et nous vous invitons vivement à user de prudence et à opter un point de vue équilibré en tenant compte de la situation de l'industrie ferroviaire.

Je suis prêt à répondre à vos questions, en compagnie de mon collègue, ici.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci, messieurs McKay et Mongeau.

Permettez-moi d'aborder toute de suite la question de la valeur nette de récupération et de la valeur comptable nette. Si cela est possible, au profit du comité, monsieur Mongeau, pourriez-vous nous remettre par écrit un document qui explique plus à fond les mérites d'une telle question? Il est bien établi en common law, et je crois, d'après les traditions du droit civil aussi, qu'il ne saurait y avoir expropriation sans dédommagement. Il existe toutes sortes de recours juridiques dont disposent ceux qui estiment avoir été expropriés ainsi — non pas que notre but soit d'enrichir encore plus les avocats plaidants du pays. Il importerait de recevoir un mémoire qui illustre les mérites du passage de la valeur comptable nette à la valeur nette de récupération, tel que vous l'avez indiqué.

Je pourrais faire porter la suggestion au compte rendu, monsieur le président, pour que nous ayons tous la possibilité de comprendre les mérites d'un tel passage.

M. Claude Mongeau: Nous serions heureux de le faire, monsieur McGuinty.

Le concept est très simple. La valeur des terrains — qui constitue souvent le point principal du point de vue de l'accès — est fixé selon des paramètres historiques. Les chemins de fer ont été construits au cours des années 1900. Il y a 100 ans, une maison de trois étages à Montréal valait 10 000 \$. Si vous aviez à contrôler le loyer, que feriez-vous? Il y a la maison de votre grand-mère, dont elle a été propriétaire pendant 100 ans, qui vaut 10 000 \$, puis il y a la nouvelle propriété que vous venez d'acquérir pour 400 000 \$. Cela ne fonctionne tout simplement pas.

Nous essayons de trouver une façon pour que l'office dispose des faits appropriés en vue de prendre une décision qui est équitable du point de vue du voyageur et du point de vue du public. Nous ne préconisons pas que la valeur de remplacement soit utilisée. Nous ne préconisons pas de juste valeur marchande qui soit relevée le plus possible en fonction d'une utilisation optimale. Nous cherchons une mesure qui soit sensée.

M. David McGuinty: Monsieur Mackay, permettez-moi de revenir en arrière et de parler de la question du bruit.

Si je ne m'abuse, plusieurs questions ont été soulevées à propos du bruit. Il y avait la question des sanctions possibles dans le cas de l'omission de se conformer, de ce qui sera du ressort de l'office. Ensuite, il y a l'application des règlements municipaux. En troisième lieu, il y a le critère du bruit raisonnable, par rapport à un critère fondé sur le niveau de décibels. En quatrième lieu, nous allons compter sur le fait que l'OTC conçoive et étoffe des lignes directrices relatives au règlement des différends. C'est bien ça?

Comme vous avez eu raison de le dire, c'est déjà un grand progrès, je crois, que nous ayons confié le règlement des différends à l'OTC. C'est un très grand progrès, à la suite de la décision de la Cour suprême de l'Ontario.

Auriez-vous l'obligeance de nous aider à comprendre la situation? Vous avez accompli un travail merveilleux, selon ce que j'entends, avec la FCM et l'Association canadienne des administrateurs municipaux. Vous avez mis sur votre site Web un protocole de règlement des différends qui est souple tout en étant respectueux des formes. Croyez-vous que nous devrions aller encore plus loin dans le projet de loi et essayer de préciser encore la mesure, de prescrire plus clairement comment l'OTC s'y prendra pour régler les différends, plutôt que de lui laisser le pouvoir discrétionnaire nécessaire pour établir les lignes directrices à cet égard?

• (1555)

M. Cliff Mackay: Brièvement, je ne crois pas qu'il faille aller plus loin, pour deux ou trois raisons. La première, c'est que nous avons déjà acquis une certaine expérience quant à la façon de faire fonctionner ce procédé, et les choses commencent à bien aller. Le projet de loi donne déjà pour tâche à l'OTC de concevoir des procédures à appliquer localement et à étoffer, et il existe déjà dans le secteur de bonnes pratiques qui seront utiles à cet égard.

Deuxièmement, l'OTC existe depuis très, très longtemps sous diverses formes — ça ne s'est pas toujours appelé l'OTC, mais sous diverses formes, au fil des ans... l'OTC a conçu des procédures et règles pour trancher en cas de conflit dans le domaine des transports. De même, la sorte d'expertise qui s'est constituée à l'office est très grande, et je ne suis pas sûr, pour être franc, que les parlementaires qui se substitueraient aux experts en question ajouteraient grand-chose à la démarche.

Troisièmement, je vous dirais qu'il est extrêmement important que la façon d'aborder la gestion du bruit partout au pays ait une certaine uniformité. Mon collègue a mentionné le fait que le CN touche à 200 circonscriptions du pays, et si vous ajoutez les lignes secondaires et CP Rail, vous touchez pratiquement chacune d'entre elles. Il y a bien quelques exceptions, mais elles ne sont pas très nombreuses. Et si nous essayons de gérer le bruit en adoptant des règlements municipaux et en employant une approche fragmentaire de la sorte, nous ferions rapidement du tort à l'efficacité économique du pays, et pour être franc, notre façon d'appliquer les choses d'un endroit à l'autre donnerait probablement lieu à quelque chose de très injuste.

Je suis tout à fait convaincu qu'il est dans l'intérêt national d'adopter une approche qui permet d'instaurer une certaine uniformité quant à la gestion du bruit dans l'ensemble du réseau. Sinon, nous courons de très, très grands risques.

M. David McGuinty: Voilà pour la question des règlements municipaux. Revenons au critère du bruit raisonnable par rapport au niveau de décibels.

Que les trains passent dans 200 circonscriptions ou dans les 308 qui existent, êtes-vous d'accord pour dire qu'il y a un élément qui est constant: nous avons tous les mêmes oreilles et le même

appareil auditif. Êtes-vous d'accord pour dire que nous devrions envisager de passer du critère du prix raisonnable à un critère fondé sur le niveau de décibels?

M. Cliff Mackay: Je crois que si vous donnez pour consigne à l'office d'appliquer le critère du « bruit raisonnable », cela finira par se traduire en données techniques. Malheureusement, je ne peux vous en parler aujourd'hui, car les lignes directrices techniques n'ont pas encore été approuvées par le comité chargé du protocole d'entente, mais dès que nous en aurons l'occasion nous vous ferons parvenir le document voulu, et vous constaterez que, c'est une question de pragmatisme, bon nombre des choses en question ont été converties en normes techniques mesurables; par exemple, les distances limites à respecter dans divers contextes opérationnels, les durées et les niveaux de décibels applicables en fonction de la densité de la population avoisinante et ainsi de suite.

C'est une question pratico-pratique: lorsque arrive le moment d'exploiter le chemin de fer, il faut nécessairement faire cela de toute façon. La difficulté que pose l'inscription de la mesure dans une loi est liée au fait qu'elle rend moins souple un système qu'il devient très difficile de gérer au fil du temps, étant donné que les techniques évoluent, que la nature des activités elles-mêmes évolue et — c'est une des plus grandes questions que nous affrontons, et je crois que certains de nos collègues en ont fait mention, l'autre jour — que le rythme du développement et sa nature même, particulièrement dans les zones urbaines, évoluent de façon spectaculaire. Cela finira par modifier, au fil du temps, les difficultés liées à la gestion du bruit.

Si vous essayez d'inscrire des données de base dans la loi elle-même, je crois que vous allez priver le système d'une bonne part de sa souplesse. Je ne crois pas que ce soit dans l'intérêt du public.

M. David McGuinty: Pour que nous puissions comprendre, en tant que membres du comité, monsieur Mackay, dites-moi: avons-nous tort de présumer qu'un très grand nombre d'instances, d'ailleurs, ont délaissé le critère du bruit raisonnable au profit d'un critère fondé sur le niveau de décibels? L'Union européenne n'envisage-t-elle pas en ce moment une norme applicable à 26 pays qui prévoit des niveaux de bruit limites en ce qui concerne les réseaux ferroviaires d'Europe?

M. Cliff Mackay: Oui, elle le fait, mais si vous regardez le cas de l'Amérique du Nord, vous constatez qu'il est très rare de trouver le même genre de systèmes. Même en Europe, là où on envisage ce genre de normes, on reconnaît encore expressément la nécessité de conserver une certaine souplesse, suivant la région de l'Europe dont il est question et la nature du chemin de fer et de l'interface urbaine dont il est question.

M. David McGuinty: Merci.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

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

Je vais revenir sur la notion de bruit. Je vous ai entendu dire avec intérêt que vous étiez d'accord sur le critère de bruit inclus dans le projet de loi. Comme vous êtes l'émetteur de ce bruit, on aurait pu penser que vous ne seriez pas tellement d'accord qu'il y a un problème causé par le bruit. Tous les témoins, de même que la population, se plaignent du bruit causé par les chemins de fer. La plupart nous ont dit que la définition de bruit déraisonnable qui, en anglais, est *unreasonable*, n'est sûrement pas suffisante pour rassurer la population. C'est pour cette raison que certains parlent de l'expression « le moins de bruit possible ». Mais M. Mongeau a dit qu'une telle expression peut poser problème, car elle peut signifier à la fois « aucun bruit » et « le moins de moins de bruit possible ».

Comme M. McGuinty le mentionnait, plusieurs nous ont demandé pourquoi on ne fixait pas des normes en termes de décibels, comme cela existe dans la plupart des municipalités et des pays organisés, afin de réduire le bruit au minimum.

Dans le but d'améliorer ce projet de loi, comment verriez-vous cette norme?

• (1600)

M. Claude Mongeau: Actuellement, il n'y a pas de recours possible à l'agence. On passe d'un système où il n'y a pas de recours possible à un système où l'agence aura tous les pouvoirs pour examiner toutes ces questions et gérer la médiation, puis ensuite aider à prendre une décision et rendre des décisions qui devront être suivies par les chemins de fer.

Il s'agit là d'un progrès énorme. Les chemins de fer sont d'accord sur cette démarche. Le critère de bruit déraisonnable, à mon avis, est le seul qui soit pragmatiquement utilisable. Le critère du « moins de bruit possible », s'il n'est pas assorti de contraintes économiques ou de balises, ne peut que tendre, à la limite, au critère du « pas de bruit du tout ».

Les plus grands enjeux du problème de bruit sont la cohabitation et le développement des sites. Certaines provinces, notamment l'Ontario, ont un processus beaucoup plus formel permettant aux chemins de fer d'intervenir avant la construction des développements résidentiels et de faire valoir la nécessité d'établir des écarts de distance. À mon avis, ce processus est la meilleure façon de gérer ces problèmes.

Le Québec n'a pas de loi semblable. On ne sait pas quand il y aura un développement. Ce n'est que lorsqu'on voit les travaux de construction qu'on s'en rend compte. Par la suite, malheureusement, les maisons sont beaucoup trop près et, inévitablement, avec le temps, les gens se plaignent du bruit. Que l'agence ait un pouvoir de regard, qu'elle sanctionne les chemins de fer en cas de bruit déraisonnable est, à mon avis, une bonne chose. C'est sur cette base que je vous conseille d'adopter le projet de loi. On pourra tester la loi et la faire évoluer en fonction des besoins qui émergeront.

M. Robert Carrier: Une définition semblable pourrait donner l'impression que vous avez un pouvoir de négociation vis-à-vis l'office. En effet, si on conserve le mot « déraisonnable », qui le définira? Pour vous, c'est un certain seuil de bruit, parce que vous n'avez pas le choix, tandis que pour d'autres, la définition pourrait être différente. En vous obligeant à modifier vos méthodes d'exploitation, on reviendrait à la même situation voulant que ce soit les arguments et l'équipe de négociation les plus convaincants qui l'emporteraient. L'office serait liée par une définition qui ne lui permettrait pas d'agir.

[Traduction]

M. Cliff Mackay: La démarche qu'applique l'OTC pour en arriver à ces décisions est exhaustive. J'y ai eu affaire personnellement à plusieurs reprises. L'office organise des audiences publiques, entend des témoins; elle fait tout cela avant d'en arriver à une décision. Et c'est une décision: une décision très ferme, quasi juridique. Il peut nous ordonner de faire ceci ou cela, il l'a d'ailleurs souvent fait.

Cette approche, par opposition à l'idée de chiffrer les décibels, a ceci d'avantageux qu'elle permet que s'applique un processus d'analyse où on finit par aboutir à une décision raisonnable à propos de ce qui est raisonnable, du point de vue de la gestion du bruit, et de ce qui ne l'est pas. C'est une situation entièrement différente, par exemple, dans une zone urbaine densément peuplée, dans un coin isolé où on a construit des condos près des voies ferrées, dans un cas où il y a peut-être un parc ferroviaire adjacent à la zone urbaine, mais à une certaine distance, ou carrément en campagne...

J'ai beaucoup de difficulté à concevoir que quelqu'un puisse raisonnablement fixer des chiffres qui s'appliqueront à tous les secteurs et qui tiendront compte de l'ensemble des permutations et des combinaisons possibles. Je crois que la proposition faite représente de loin ce qu'il y a de plus équitable et de plus efficace face au problème à régler.

Je tiens à insister sur ce point, monsieur: nous avons l'intention de gérer le bruit de façon à avoir à comparaître devant l'OTC le moins souvent qu'il est humainement possible de le faire. Il n'est pas dans notre intérêt d'avoir des relations empoisonnées avec la collectivité. Nous souhaitons avoir de bonnes relations avec la collectivité, et régler les problèmes liés au bruit et autres questions liées au bon voisinage, et travailler avec nos collègues à la FCM et avec d'autres intervenants. C'est la bonne façon de procéder. Par conséquent, j'inviterais vivement le comité à ne pas imposer une approche trop prescriptive en ce qui concerne les décibels et le bruit, sinon, vous le verriez assez rapidement, je crois que la situation deviendrait impossible à maîtriser partout au Canada.

• (1605)

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Comment s'y prend-on pour faire respecter les arrêtés de l'OTC? Je sais, par exemple, qu'il y a eu augmentation du nombre d'accidents. Entre 2002 et 2004, il y a eu 11,67 accidents par million de trains-milles, mais, en 2005, le nombre d'accidents a atteint 13,04; il semble donc y avoir eu une augmentation de 18 p. 100.

Je ne sais pas exactement quelle sorte d'investissement vous faites pour que nos trains demeurent sécuritaires, mais je suis très inquiète. C'est peut-être attribuable à l'entretien fait sur les trains, ou peut-être est-ce parce que les trains sont plus longs ou qu'ils portent une charge plus lourde — je ne sais pas — ou qu'ils arrivent à plus grande vitesse aux passages à niveau ou encore parce qu'ils passent dans les montagnes. Cela m'inquiète beaucoup, car il y a un lien avec la dégradation de l'environnement, étant donné l'hydroxyde de sodium qui se trouvait à être déversé dans une rivière, par exemple, en Colombie-Britannique.

Comment feriez-vous pour faire respecter les arrêtés de l'OTC? D'après ce que nous avons vu, il n'est pas évident que cela se fasse.

M. Cliff Mackay: Je vais essayer de répondre. Vous avez posé deux ou trois questions.

Permettez-moi de préciser d'abord le rôle de l'OTC. L'OTC est essentiellement l'organisme de réglementation établi sous le régime de la Loi sur les transports au Canada, qui est essentiellement la loi qui réglemente nos relations commerciales et aussi des questions comme celles de l'accessibilité, l'accessibilité pour les personnes handicapées et ainsi de suite. Il existe une autre loi qui réglemente nos activités du point de vue de la sécurité, qui s'appelle Loi sur la sécurité ferroviaire. Elle s'applique dans un contexte tout à fait différent. L'OTC, en temps normal, ne se mêle pas d'affaires relevant de la réglementation en matière de sécurité.

Mais comment l'OTC s'y prend-il pour faire respecter ses décisions? Il dispose du pouvoir de le faire, de par la loi, et peut nous ordonner... il nous a déjà ordonné, par le passé, de prendre un certain nombre de mesures. Et il a le muscle voulu pour agir. Il dispose également de la possibilité d'imposer un certain nombre de sanctions en rapport avec la façon dont les permis sont délivrés au Canada et ainsi de suite. Il peut employer un certain nombre de mesures et, pour être franc, si votre entreprise œuvre dans le réseau des transports au Canada et que vous décidez de défier un arrêté de l'OTC, vous le faites à vos risques et périls. L'Office dispose de pouvoirs importants.

M. Claude Mongeau: À propos de la question de la sécurité, le nombre d'incidents est plus élevé en 2005, car cela n'a pas été une bonne année du point de vue de la sécurité. Le nombre d'incidents ne donne pas toutefois une idée juste du tableau dans son ensemble. Dans le cas du CN, l'année 2005 a été marquée par l'effet combiné de deux accidents très importants, malheureux et spectaculaires — un à Wabamun, un à la rivière Cheakamus, que vous avez mentionnés, et plusieurs petits incidents, qui comptent dans le dénombrement des incidents même s'il ne s'agit parfois que d'une roue ou d'une petite affaire.

Si vous observez la tendance à long terme du CN et du CP à la fois quant au bilan de sécurité, vous constatez qu'il y a eu une amélioration constante au cours des dernières années. En ne comptant que l'année présente, on constate que la mesure du BST baisse de plus de 20 p. 100, d'une année à l'autre, ce qui prouve que l'année 2005 n'était pas vraiment une année normale.

Bon, l'année 2005 a été très malheureuse du fait qu'il y a eu des accidents très importants qui ont coûté au CN des centaines de millions de dollars. À lui seul, l'accident de Wababun a coûté au CN et à ses assureurs plus de 100 millions de dollars. Soyez assuré que le CN n'a pas intérêt, d'un point de vue commercial, à laisser se produire un plus grand nombre d'accidents du genre. Malheureusement, il arrive que la voie ferrée se brise et dans les cas où elle se brise tout juste à côté d'un lac, cela cause parfois un tort à l'environnement. Par contre, dans l'ensemble, le transport ferroviaire représente le mode de transport le plus sécuritaire qui soit. C'est pourquoi certains des produits dangereux dont il est question sont justement transportés de cette façon.

• (1610)

M. Cliff Mackay: Simplement pour vous mettre à jour: le Bureau de la sécurité des transports publie un rapport mensuel sur la sécurité à l'intention de l'industrie. Selon ses dernières statistiques, c'est-à-dire celles de septembre de cette année, le nombre d'accidents par million de trains-milles s'est élevé à 11,7; nous sommes donc en deçà de la moyenne mobile pour cinq ans. Le résultat n'est jamais satisfaisant, mais nous pouvons être très encouragés de constater que nous nous sommes remis sur les rails, pour ainsi dire, et que nous nous dirigeons dans la bonne direction: la tendance est de nouveau à la baisse.

Mme Olivia Chow: En rapport avec toute l'idée de ce qui peut être raisonnable ou non, appliquez-vous des lignes directrices pour dire que, dans une zone urbaine densément peuplée, comme vous en avez parlé — par exemple, au centre-ville de Toronto, qui est entouré de condominiums et qui se trouve être dans ma circonscription —, pour qu'il y ait un certain niveau de bruit qui permet de dire: « Nous y étions avant que vous n'emménagiez, et voici le niveau de bruit que nous jugeons raisonnable », alors que, dans une petite localité, là où les maisons sont situées très près de la voie ferrée, c'est une norme différente qui s'appliquerait? Disposez-vous, de fait, de ce genre de normes pour pouvoir définir ce qui est « raisonnable » et « déraisonnable » dans le projet de loi?

M. Cliff Mackay: La réponse, c'est que c'est ce que nous faisons justement dans le cadre du protocole d'entente depuis quelques années. Nous avons entrepris plusieurs études techniques très approfondies pour déterminer quelles seraient les normes raisonnables en matière de distance limite, quelles seraient les normes raisonnables pour tel ou tel type d'opération. Ça ne se trouve pas dans le document que vous avez reçu aujourd'hui. Comme je l'ai dit pendant mon exposé, nous allons publier le document en question dans un proche avenir, car il fait partie des conseils que nous avons l'intention de proposer à nos amis dans les municipalités et d'utiliser nous-mêmes pour gérer les questions qui se présentent à l'échelle locale.

Cela varie selon l'opération ferroviaire dont il est question. Est-ce que c'est une ligne principale? Une ligne secondaire? S'agit-il d'un parc ferroviaire? D'une voie d'évitement? Il y a toute une série de facteurs différents qui entrent en ligne de compte.

Je ne veux pas plonger la pièce dans l'ennui, mais le secteur ferroviaire représente quelque chose de compliqué. Je sais que ça paraît simple quand on regarde un train traverser le paysage, mais c'est beaucoup plus compliqué que cela.

Mme Olivia Chow: Avez-vous un délai de publication?

M. Cliff Mackay: Nous espérons que le comité directeur aura réglé la question dans un mois, environ. Comme je le dis, nous ne disons pas que ces choses sont coulées dans le bronze, car, à notre avis, ce n'est tout simplement pas la bonne façon de gérer la question. On devrait gérer la question à l'échelle locale, dans le contexte des conditions locales qui se présentent. Ce que nous essayons de faire, c'est d'encadrer la démarche, pour que chacun ait des points de comparaison et puisse dire: « Si nous en sommes là, de façon générale, alors nous sommes sur la bonne voie. »

Le président: Monsieur Jean.

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

Je croyais être deuxième aujourd'hui. Tout de même, merci, monsieur a passé son tour. Oui, j'ai des questions à poser, monsieur le président.

Voici la première: qu'en penseriez-vous si, essentiellement, nous adoptions les normes en matière d'émission de bruit que l'Europe a mises en place dans de nombreux centres métropolitains d'envergure, en ce qui concerne les niveaux de décibels et ainsi de suite?

M. Cliff Mackay: Une des grandes difficultés que nous pose l'idée de parachuter des trucs directement d'Europe, c'est que nous avons un réseau ferroviaire extrêmement différent du leur.

M. Brian Jean: En quoi?

M. Cliff Mackay: Nous transportons des marchandises à 90 p. 100 et des voyageurs à 10 p. 100; en Europe, ce sont des voyageurs à 90 p. 100 et des marchandises à 10 p. 100, pour commencer. Nous transportons sur de longues distances, les distances sont énormes. Nous ne nous trouvons pas dans les mêmes zones de climat. Simplement, il est très difficile d'établir ici une norme qui s'applique à un contexte comme celui de l'Europe et qui serait censée fonctionner dans un pays comme le Canada.

M. Brian Jean: Je comprends, mais ma question ne portait pas vraiment sur le type de fret. Les trains font du bruit, que ce soit des humains ou des marchandises qui se trouvent à bord, et ils font du bruit dans des grands centres métropolitains, indépendamment de ce qu'ils transportent, mais, la réalité, c'est que l'Europe et des pays partout dans le monde ont adopté des normes concernant le nombre de décibels permis la nuit et le jour aussi, pour que les gens ne souffrent pas d'apnée du sommeil ou d'autres problèmes chroniques d'importance attribuables au bruit qu'ils entendent la nuit. Dans le contexte, même s'il existe des différences quant à ce qui est transporté et quant aux distances parcourues, la réalité, c'est que les trains ont une grande importance en Europe et que les autorités s'y sont donné des normes pour ce qui touche le bruit, les vapeurs, les coups de sifflet à deux heures du matin dans les cours de triage, pour s'assurer que les gens aient une qualité de vie raisonnable. En quoi est-ce que ce serait si différent pour ce qui touche les marchandises, les gens, ou quelque autre critère que vous considérez comme nécessaire?

M. Claude Mongeau: Je ne suis pas au courant des normes européennes concernant les décibels, mais je connais très bien les différences quant à l'exploitation d'un chemin de fer. Le chemin de fer en Amérique du Nord est affaire de transport de marchandises, alors qu'il est affaire de transport de voyageurs, pour une très grande part, en Europe. Le réseau ferroviaire est électrifié en Europe, alors que, pour une très grande part, c'est un réseau au diesel en Amérique du Nord. En Europe, la plupart des signaux et des passages à niveau sont des passages à niveau protégés, de sorte que les coups de sifflet ne posent pas de problème. On ne siffle tout simplement pas aussi souvent qu'ici du fait que, pour des raisons de sécurité, les autorités ont fait établir à leurs frais des passages à niveau, et les passages à niveau sont protégés dans la plupart des cas, sauf dans la plupart des régions rurales. Le contexte où évoluent les sociétés ferroviaires est fondamentalement différent.

Je crois qu'il est question ici des aspects particuliers de l'utilisation que nous faisons des terrains en Amérique du Nord — des aspects particuliers de notre technologie ferroviaire, des aspects particuliers de notre collectivité. Nous devons faire des efforts pour traiter avec la Fédération canadienne des municipalités et concevoir comment nous allons régler ces questions en tant que bons voisins. Telle que vous l'envisagez, la loi proposée comporte une mesure de sécurité supplémentaire au sens où les gens auraient un recours possible devant l'office, qui possède l'expertise voulue pour étudier non seulement les activités ferroviaires, mais aussi la question du bruit. Il faut les deux.

Si vous comprenez la souplesse dont dispose peut-être un chemin de fer pour agir différemment, peut-être que l'office sera un peu plus sévère au moment d'évaluer ce qui est raisonnable et ce qui ne l'est pas. Ce n'est pas toujours la question du bruit, il faut aussi savoir ce que la société ferroviaire est en mesure de faire. Si elle n'a pas d'autre choix, s'il est question d'une ligne principale, si la voie ferrée est là et qu'il n'y a pas d'autre façon pour la société ferroviaire de servir ses clients et de répondre à son obligation de transporteur public sans faire de manœuvres à certains moments de la journée, alors l'office,

je l'espère, en tiendrait compte pour établir ce qui est raisonnable. Je crois que l'approche préconisée et le projet de loi que vous avez devant les yeux seront très utiles pour répondre à ces questions.

• (1615)

M. Brian Jean: Bien entendu, vous êtes au courant de la technologie employée en Europe pour que les manœuvres demeurent silencieuses. Je sais que la technologie comporte des coûts, mais avez-vous regardé la technologie qui est offerte en ce moment sur le marché pour réduire une bonne part du bruit qui survient tard dans la nuit? Par exemple, des témoins nous ont dit qu'à deux, trois ou quatre heures du matin, il y a des manœuvres dans les cours de triage. Très souvent, c'est toute la nuit. Les gens ont beaucoup de difficulté à dormir et relèvent de nombreux problèmes. Comme vous le savez, de nombreux groupes partout au Canada, au Québec et à nombre d'endroits se sont regroupés pour lutter contre le bruit des sociétés ferroviaires.

M. Claude Mongeau: Je comprends cela, monsieur Jean. Je vous dirai que, en tant qu'exploitant de chemins de fer, nous exploitons un réseau. Nous traitons, d'une part, avec des expéditeurs qui aimeraient avoir les frais de déplacement les moins chers possible et le meilleur service possible, et, d'autre part, nous traitons avec gens qui voudraient que nous ne fonctionnions pas la nuit et que nous ne fonctionnions pas les fins de semaine. La réalité, c'est que si vous voulez transporter des marchandises de Halifax à Chicago en quatre jours, à un moment donné, il va falloir que le train roule de nuit. C'est tout simplement la réalité qui s'impose.

À propos de ce que vous disiez, les manœuvres ferroviaires ici sont fondamentalement différentes de ce qu'elles sont en Europe. En Europe, il y a les manœuvres en palier et, beaucoup plus souvent, des trains-blocs. Ils ont beaucoup moins de manœuvres butte que nous. Le mécanisme d'attelage qui est utilisé et le parc entier de matériel roulant en Europe sont fondamentalement différents des nôtres.

Est-ce qu'il serait possible d'avoir des roulements à rouleaux ou différentes sortes de bogies ou de mécanismes d'attelage? Certainement, mais nous parlons de centaines de milliers de voitures et de milliards de dollars en investissements qu'on ne peut étaler dans le temps, pour reproduire ce que d'autres pays font pour d'autres raisons. Je crois que nous devons avoir le sens pratique des choses; je crois qu'il faut étudier les questions du genre et voir quelle est l'utilisation des terrains tout autant que le bruit. Souvent, le chemin de fer était là bien avant que les secteurs résidentiels soient construits. Il faut une tribune pour discuter de ces questions avec les experts qui comprennent le secteur ferroviaire et les questions relatives au bruit. Je crois que votre projet de loi permettra de le faire.

M. Brian Jean: Je comprends le compromis qui s'impose.

Qu'en est-il de la congestion? Je vous parlerai d'un endroit où je suis moi-même allé cet été; il y avait de la congestion, et on y voyait certains des grands problèmes que nous allons éprouver à l'avenir dans le domaine des transports: c'est le Lower Mainland, en Colombie-Britannique. C'était un problème énorme. Pour être franc, j'ai trouvé cela effroyable de constater ce qui se produisait là en ce qui concerne les passages à niveau et la congestion et la qualité de vie des citoyens, sans parler des gaz à effet de serre et autres dangers pour l'environnement qui découlent, pour être franc, de la congestion des trains sur la voie ferrée et de la congestion des véhicules automobiles avec les passages à niveau. À Langley, en particulier, le déficit de l'infrastructure que nous connaissons depuis un bon moment est tel qu'il faut envisager des innovations.

Qu'avez-vous à dire au sujet des heures de fonctionnement, d'abord?

Deuxièmement, je crois savoir qu'il y aurait une autre voie ferrée qui permettrait d'éviter celle qui traverse Langley en particulier, au bout milieu de la ville. J'aimerais savoir ce que vous en pensez aussi. Je sais qu'elle appartient à des intérêts privés, mais ne pourrait-il pas y avoir une sorte de compromis entre les propriétaires des voies ferrées, pour que l'on puisse éviter les problèmes de congestion de la circulation du genre?

• (1620)

M. Cliff Mackay: Permettez-moi de parler particulièrement du cas de Langley.

Le cas de la ville de Langley est probablement devenu l'exemple par excellence à citer au Canada si vous voulez parler d'un conflit entre une expansion urbaine rapide et une croissance rapide des services ferroviaires ayant lieu en même temps. C'est un problème très grave auquel nous nous attachons depuis un bon moment déjà.

À nos yeux, ce que nous devons faire à Langley — et nous devons le faire aussi rapidement qu'il est humainement possible de le faire —, c'est d'installer un échangeur qui sépare la ligne principale du chemin de fer et les principales artères où il y a congestion. C'est la seule solution à long terme. Des experts ont déjà étudié la possibilité de faire dévier la circulation. Le coût serait astronomique. Les pertes du point de vue de l'efficacité, astronomiques. Comme nous devons servir nos clients et qu'il y a cette croissance du commerce avec l'Asie-Pacifique, nous ne pouvons envisager de scénario où les pressions liées à la circulation ne vont pas augmenter dans cette région du monde. Il nous faut absolument séparer la circulation des véhicules de celle des trains, et il faut le faire rapidement.

Il existe certaines allocations modestes du côté de la porte de l'Asie-Pacifique. Nous invitons vivement les membres du comité à inciter le gouvernement à accroître les allocations en question, de toute urgence, pour que les projets visés soient considérés comme très prioritaires.

M. Claude Mongeau: Puis-je vous donner de bonnes nouvelles, monsieur le président? En tant que chef de la direction financière du CN, je sais que, l'an prochain, le CN va verser 650 millions de dollars en recettes fiscales au gouvernement fédéral pour la première fois depuis qu'il se trouve dans le secteur privé. Une partie de l'argent en question devrait être consacrée à certains des projets prévus pour régler le problème des passages à niveau. En réalité, le commerce florissant avec l'Asie ne va pas disparaître, et si nous souhaitons que la porte du Pacifique — si nous souhaitons que le port de Vancouver essaie — il va falloir trouver des façons de faire en sorte que l'infrastructure ferroviaire puisse supporter un tel volume.

La solution à prévoir, c'est que le gouvernement prenne en charge l'infrastructure et réalise les passages à niveau et la séparation des voies de circulation de la même façon que le gouvernement s'occupe des routes et d'autres éléments de l'infrastructure des transports, là où les marchandises sont stockées dans des camions.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux de savoir que nous attendons des recettes fiscales. Je suis plutôt étonné du chiffre que vous donnez: j'aurais présumé que vous payez de l'impôt sur le revenu depuis huit ou dix ans.

M. Claude Mongeau: De fait, le CN a tant perdu d'argent avant, à l'époque où il s'agissait d'une société d'État, qu'il s'agissait d'une sorte de bouclier contre l'impôt sur le revenu, pendant les dix années

en question, mais, l'an prochain, nous allons payer le prix du succès. Ce sont là de très bonnes nouvelles pour le gouvernement fédéral.

L'hon. Charles Hubbard: Il est plutôt surprenant de savoir que votre dette accumulée est si grande que vous êtes en mesure d'agir ainsi.

Cela m'amène à parler de ce que l'on appelle la valeur comptable nette. Au Canada, pour ce qui est de l'orientation du gouvernement, nous souhaitons voir une intensification des efforts en faveur du transport urbain, ce qui se traduirait par une amélioration nette de notre environnement. Si vous regardez la valeur du CN ou du CP ou de la plupart des sociétés ferroviaires et que vous tenez compte des différentes valeurs qui existent, dans de nombreux cas, les terrains que vous avez acquis ne vous ont rien coûté. N'est-ce pas?

M. Claude Mongeau: Si on revient dans le passé, pour parler de l'Ouest, c'est juste.

L'hon. Charles Hubbard: Vous l'avez toujours; alors, selon moi, pour ce qui est des ententes que vous avez conclues dans le cas des trains légers, on devrait envisager votre cas en tenant compte davantage de ce qu'il en coûte d'avoir ces terrains à votre disposition, plutôt que d'un chiffre abstrait qu'une municipalité établit pour évaluer votre situation. Cela semble assez injuste, du moins d'après ce qu'ont pu dire nos responsables des transports... et très élevé. Ils croient que vous faites beaucoup d'argent, ce qui est apparemment le cas en ce moment, et, selon les témoignages entendus l'autre jour, ils croient que les tarifs très élevés que vous demandez sont assimilables à du vol pour l'utilisation de...

M. Claude Mongeau: Monsieur Hubbard, j'ai lu la transcription de leurs témoignages et je m'oppose à la description qu'ils ont faite. Je vous dirais que le CN offre le service prédominant de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de VIA Rail ou de trains de banlieue. La grande majorité des ententes que nous avons conclues avec les voyageurs remontent à l'époque où le CN appartenait au gouvernement et fonctionnait sous l'autorité directe du ministre des Transports. J'ai pu voir chacune des transactions en question et je vous ai donné l'exemple du train de Deux-Montagnes; ils paient moins de la moitié de la valeur marchande.

Je vous parlerai, par exemple, de la ligne de Deux-Montagnes simplement pour vous donner une idée. La ligne traverse 30 kilomètres de terrains de tout premier ordre en banlieue de Montréal. Il y a un tunnel de cinq kilomètres, le plus long tunnel d'Amérique du Nord, qui arrive en plein centre-ville, et nous demandons un droit d'accès de 25 ¢ par voyageur. S'il fallait que nous demandions l'équivalent de la valeur comptable nette, ce serait 1 ¢ ou deux. Êtes-vous en train de me dire que 25 ¢, ce n'est pas un montant équitable? C'est un montant très équitable.

La société de transport souhaiterait-elle une entente qui l'avantage encore plus? Ça, je peux le comprendre. Souhaite-t-elle un recours devant l'office, pour arbitrage en cas de conflit? Je serais d'accord avec ça. La décision devrait-elle être fondée sur une valeur comptable nette de nature historique, établie au début du XX^e siècle? Cela me paraît injuste; je ne crois pas que ce soit la bonne ligne directrice à adopter.

• (1625)

L'hon. Charles Hubbard: Pour ce qui est du projet de loi dont il est question ici, vous vous souciez de la partie qui traite du règlement des différends sur le fait de savoir si c'est la valeur ou le coût qui l'emportera?

M. Claude Mongeau: J'apporterais une modification qui est très simple. Plutôt que de choisir la valeur comptable nette, je choisirais la valeur nette de récupération, soit la valeur qu'emploie l'OTC aujourd'hui lorsqu'il a à vendre une ligne de chemin de fer.

Si vous ne faites pas attention, il deviendrait avantageux pour un chemin de fer de vendre la ligne à la valeur nette de récupération et d'obtenir ce que l'office peut fixer de cette façon, plutôt que de ne rien recevoir si c'est la valeur comptable nette qui est appliquée. La valeur comptable nette n'est pas la norme qu'il faut adopter, pas pour les biens ayant une valeur historique établie au début du siècle.

L'hon. Charles Hubbard: Le deuxième grand élément de conflit que nous semblons constater entre votre groupe et les autres témoins, c'est celui du bruit.

Je crois que les témoignages le font voir encore une fois — vous l'avez probablement remarqué — aux endroits en question, les gens préoccupés par le bruit essayaient souvent de communiquer avec les responsables par lettre ou de vive voix et, quand ils réussissent à le faire, souvent, il n'y avait pas de réponse. Est-ce que ce qu'ils ont dit au comité à ce sujet est vrai? Vos sociétés ferroviaires répondent-elles toujours aux plaintes formulées par les citoyens ou font-elles simplement la sourde oreille? Quelle est votre réaction aux témoignages que nous avons reçus à propos de cette relation avec les collectivités?

M. Claude Mongeau: Vous trouverez toujours des secteurs où il y a des problèmes, et je ne mets pas en question les témoignages des gens qui entendent le pire du bruit dans certains secteurs, mais je vous dirais que, dans l'ensemble, nous sommes de bons voisins dans la plupart des collectivités où nous exerçons nos activités.

Quand il y a des problèmes qui se révèlent très difficiles et qui perdurent, des problèmes qui ne trouvent pas de solutions, cela se produit parce que les projets résidentiels empiètent à tel point sur nos terrains que le bruit devient insupportable. Souvent, nous n'avons jamais même été consultés à propos de l'emplacement du projet. Nous avons connu très peu de problèmes en Ontario parce que les règles fixant la distance limite y sont nettement plus judicieuses; nous avons beaucoup de problèmes au Québec parce que, malheureusement, certains lotissements sont construits carrément à côté de la voie ferrée.

L'hon. Charles Hubbard: Je me préoccupe plutôt, après avoir entendu les témoignages, du fait qu'il n'y avait pas de réponse. Est-ce vrai?

Le président: Auriez-vous l'obligeance de répondre brièvement?

M. Cliff Mackay: Je soupçonne que ce soit vrai dans certains cas. Cela dit, je crois que si vous procédez à une analyse des zones problèmes dans le cas du bruit au Canada, vous allez constater que la plupart sont situées dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique ou au Québec.

Nous avons encore du travail à faire. Je ne cherche pas du tout à le nier; il faut chercher à en arriver à une application uniforme, partout au pays, des mécanismes de règlement des différends dont nous avons parlé, mais il y a une autre partie à la table, et je crois qu'il faut le reconnaître.

Pour être franc, une des raisons pour lesquelles certains des problèmes en question se sont produits dans les secteurs particuliers dont il s'agit, c'est que l'aménagement prévu des terrains a été déficient, et nous devons tous travailler à résoudre les problèmes de cette nature. Si vous voulez une statistique, je vous dirais que le CN reçoit tous les mois entre 40 et 60 plaintes à propos du bruit à son numéro 1 800, le CP en reçoit la moitié, mais nous comptons déjà

entre 15 et 20 services consultatifs communautaires qui sont déjà en place partout au Canada; nous espérons en avoir beaucoup plus avant que le dernier mot ne soit dit à ce sujet.

Le président: Madame Picard.

[Français]

Mme Pauline Picard (Drummond, BQ): Monsieur le président, vous m'excuserez, je ne suis pas une habituée de ce comité; je remplace mon collègue. Par contre, je connais bien les chemins de fer, parce que j'habite à Drummondville, située au centre du Québec où passent des trains de marchandises et de passagers partis du Nouveau-Brunswick pour se rendre à Toronto.

Je veux vous poser deux questions qui représentent aussi deux problèmes. Drummondville compte 70 000 habitants. À l'époque où cette ville a été construite, on ne pensait pas qu'elle prendrait une telle expansion. Quoi qu'il en soit, le chemin de fer passe en plein centre-ville, ce qui constitue un problème.

Une municipalité rurale près de Drummondville se plaint énormément du bruit du sifflet. La municipalité fait des plaintes depuis plusieurs années et a conclu une entente avec le CN. Celui-ci a amélioré les passages à niveau situés dans les rangs, car il s'agit d'une municipalité rurale. Finalement, le CN n'arrive pas à satisfaire aux exigences de plus en plus nombreuses de Transports Canada en ce qui concerne la sécurité aux passages à niveau.

Nous pensons que la nouvelle loi qui gèrera les conflits d'intérêts comportera peut-être un mécanisme de règlement des différends entre le CN et Transports Canada. C'est le premier problème.

Le deuxième problème, c'est le centre-ville de Drummondville. Actuellement, les trains de marchandises sont de plus en plus longs, et nous devons avoir une voie d'évitement. Voyez-vous la voie d'évitement en plein centre-ville, avec ce que cela peut engendrer comme bruit, comme embouteillages? Un train qui est bloqué pendant une demi-heure, trois quart d'heure, c'est impossible à gérer et ça ne peut pas se faire au centre-ville ni en milieu urbain. Une partie de cette voie pourrait être construite en milieu rural. Le CN a investi quatre millions de dollars dans des études de faisabilité. Cela aurait pu être possible, et Transports Canada a fait 14 recommandations. CN a répondu aux 14 recommandations et a encore essayé un refus. Le CN a alors dit ne pas avoir d'autre choix que de construire la voie d'évitement en milieu urbain.

Je ne sais pas ce qui se passe entre le CN et Transports Canada. Je sais bien que le présent comité est celui des transports, mais vous avez des différends avec Transports Canada qui ne se règlent pas.

• (1630)

M. Claude Mongeau: Je ne suis pas au courant de ce dossier particulier, mais la problématique du sifflement des trains est un bel exemple. D'un côté, des discussions ont lieu, et de l'autre, le comité est saisi des enjeux de sécurité. La loi au Canada oblige le sifflement aux passages à niveau. C'est une contrainte opérationnelle qui est imposée aux chemins de fer et sur laquelle on est d'accord, mais ce ne sont pas les chemins de fer qui exigent ces sifflements.

Mme Pauline Picard: Vous avez investi des sommes d'argent pour améliorer les passages à niveau afin d'assurer la sécurité des passagers. Je ne comprends pas pourquoi nous n'avons pas la permission.

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Je devrai vérifier, mais il existe une procédure — je suis sûr que les responsables à Drummondville sont au courant — qui fait qu'on peut demander une modification du règlement sur la sécurité, de sorte que les coups de sifflet n'ont pas à être donnés. Il faut l'approbation particulière de Transports Canada à ce sujet; à ce moment-là, le ministère procède à une étude spéciale. S'il est d'avis que cela créerait un problème du point de vue de la sécurité publique, il ne nous permet pas d'agir ainsi; à ce moment-là, nous n'avons pas le choix. C'est la loi qui est ainsi faite: nous devons donner un coup de sifflet.

Je serai heureux d'assurer le suivi de la question auprès des gens de Drummondville, pour voir si nous pouvons en savoir plus. Je pourrai communiquer à nouveau avec votre bureau à ce sujet.

[Français]

Mme Pauline Picard: D'accord. Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Fast.

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

Je vous remercie tous les deux d'être venus comparaître aujourd'hui. Ma question s'adresse d'abord et avant tout à M. Mongeau.

Vous avez défendu merveilleusement le bilan de votre entreprise, mais je crois que c'est M. Mackay qui a dit que le secteur ferroviaire est une affaire compliquée. Là où il y a une affaire compliquée, il faut des façons raffinées de composer avec les préoccupations des résidents, des responsables gouvernementaux et des municipalités. Malheureusement, je crois que vous êtes dans une situation où vous n'avez pas encore réussi à convaincre les Canadiens à ce sujet. De fait, je crois que les Canadiens ont perdu confiance en votre capacité de réagir de manière à rendre des comptes.

Je ne peux que me reporter à ma propre expérience, moi qui suis originaire de la côte ouest. Nous avons connu déjà plusieurs déraillements très graves, dont un est à l'origine d'une dégradation de l'environnement, et un autre, qui a fait perdre la vie à deux êtres humains. Évidemment, personne parmi nous ne souhaite que cela se reproduise.

Si ce n'était que de la question de la sécurité et que des mesures adéquates étaient adoptées... je crois que la plupart des Canadiens comprennent qu'il existe des dangers, quel que soit le mode de transport dont il est question. Par contre, je vais m'attarder d'abord aux plaintes concernant le bruit. Nous avons accueilli des Canadiens ordinaires il y a quelques semaines, et aussi les responsables des municipalités. Selon le consensus général, la réaction des sociétés ferroviaires aux plaintes pour cause de bruit n'est tout simplement pas adéquate.

Le processus de consultation et le processus de règlement des différends n'ont pas fonctionné dans leur cas. Nous avons entendu le témoignage de résidents de New Westminster, de la ville de Richmond. Nous avons eu droit à ces propos de la part de maires provenant de la Colombie-Britannique et du Québec. Cela me préoccupe.

Puis il y a toute la question de la valeur comptable nette dont nous venons de discuter. Je sais que le CN n'avait rien à voir avec l'histoire du West Coast Express, mais d'après l'idée que s'en fait le grand public — et l'idée que s'en fait certainement le gouvernement provincial et l'administration locale —, le CP a tenu le grand public

en otage pour faire venir le train de banlieue. Encore une fois, c'est simplement une honte pour l'industrie.

Bien entendu, il faut ensuite voir toute la question de la sécurité. Ce qui me laisse perplexe en ce qui concerne le CN, c'est qu'il y a eu deux déraillements graves en Colombie-Britannique, il y en a eu un en Alberta aussi, et le ministre a adopté plusieurs mesures. Il vous a demandé de prendre des mesures correctives. Il y a eu des contrôles, une application directe, une série d'inspections ciblées. Et le point culminant de tout cela, c'est le 24 juillet, date à laquelle le ministre a établi par arrêté que le CN devait prendre les mesures correctives nécessaires pour corriger les lacunes relevées.

Si le problème avait été réglé tout de suite, je présume que nous pourrions en conclure que, tout au moins, vous agissiez de bonne foi. De fait, la mesure adoptée par le CN a consisté à en appeler de l'arrêté du ministre. Vous pouvez donc comprendre pourquoi le public réagit ainsi et pourquoi nous, en tant que comité, réagissons ainsi.

À votre décharge, je dirai que vous avez présenté un plan d'action, je crois que c'était le 14 août, et que le ministre l'a actuellement entre les mains. Je présume que vous allez donner suite à ce plan d'action. Mais ce que je tiens à faire valoir, c'est que l'industrie a besoin de rétablir sa crédibilité.

D'après l'expérience que j'ai acquise au sein d'une administration locale pendant 14 ans et, maintenant, au sein de notre administration d'ici, c'est que, d'ordinaire, la réglementation ne constitue qu'une réaction à un certain refus de se conformer à des normes et à des conduites admises par le public. Il est à présumer que le projet de loi représente une réaction à l'absence de conformité avec ce que le grand public en général et le gouvernement en particulier tiennent pour une conduite correcte de la part des sociétés commerciales.

Je vous demanderais de répondre à cela. Vous êtes sur la sellette. Vous saviez que cela s'en venait. Il y a une motion qui sera présentée aujourd'hui, plus tard, pour qu'il y ait une enquête approfondie sur la question de la sécurité, et le CN est visé en particulier. Tout ce que vous pouvez donc faire pour rassurer le comité un peu quant au fait que nous sommes sur la bonne voie par rapport avec toutes ces questions...

• (1635)

M. Claude Mongeau: Pouvons-nous améliorer les relations avec la collectivité? Tout à fait. Le secteur dans lequel nous oeuvrons est-il un secteur difficile, du point de vue des relations avec la collectivité? En réalité, comme je l'ai dit, c'en est un. Les sociétés ferroviaires et les collectivités entretiennent une relation amoureuse. C'est une relation qui a ses racines dans le passé. C'est toujours un défi pour nous de hausser la barre et de faire les choses de façon plus délicate. Nous serions heureux de recevoir des conseils de votre part sur la manière de nous améliorer à ce chapitre.

Je vous dirais cependant que la raison pour laquelle on vous fait part de tant de préoccupations tient en partie au fait qu'il y ait une échéance fixe pour la révision de la loi. Cette révision est prescrite par la loi. Elle est en cours depuis cinq ans, et les gens exercent donc des pressions sur vous pour que vous apportiez à la loi des modifications qui vont dans le sens de leurs inquiétudes.

En ce qui concerne le bruit ou la résolution du conflit, par exemple, le fait est qu'il n'y a pas de processus de résolution des conflits à l'heure actuelle. C'est un manque dans la loi que vous travaillez à combler.

Le dossier du West Coast Express est un cas malheureux. C'est un dossier qui relève du CP, non du CN, mais, en réalité, West Coast Express n'a eu aucun recours à l'époque. L'entreprise n'a pu ni avoir recours à l'arbitrage ni s'adresser à l'office. Elle n'a pas eu de recours parce qu'il y a un trou dans la loi. Aujourd'hui, l'organisation pourrait se prévaloir de l'arbitrage, mais si vous adoptez le projet de loi, elle pourra bientôt s'adresser directement à l'office pour tout problème.

Tout ce que nous disons, c'est que nous sommes en faveur de cela. Cependant, lorsque vous établirez des lignes directrices pour l'office, n'oubliez pas, s'il vous plaît, de dire aux gens qui y travaillent de faire ce qui est dans l'intérêt public, ce qui est équitable dans l'intérêt du Canada, et de ne pas faire les choses en fonction d'une valeur comptable passée et artificielle, ce qui ferait diminuer les recettes et qui engendrerait davantage de problèmes que cela en réglerait à long terme.

Au sujet du point que vous avez soulevé sur la sécurité, monsieur Fast, le CN s'est engagé inconditionnellement envers la sécurité. C'est un engagement absolu. C'est une question de bon sens, sur le plan des affaires. Nous nous occupons davantage de sécurité, surtout ces jours-ci, compte tenu des problèmes que nous avons connus, que de toute autre question.

Nous avons été victimes d'accidents malheureux, mais je crois qu'on devrait être en mesure de reconnaître qu'on a un problème énorme lorsque, à la mi-août, les gens sont en vacances et que la rupture d'un rail engendre le déversement de 800 000 litres de pétrole d'un train dans un lac. Dans ce cas, il est simplement très difficile de gérer la situation, peu importe les circonstances.

Pourrions-nous faire mieux? Y a-t-il des façons de réduire au minimum les répercussions? Nous cherchons à obtenir des conseils à ce sujet, mais le fait est que si le déraillement s'était produit seulement 200 mètres plus haut, il se serait agi d'un très petit problème.

La rupture d'un rail est un problème qui a trait à sa fabrication. Il n'y a pas grand-chose que l'on puisse faire, mis à part effectuer davantage d'inspections. Le CN a fait augmenter la fréquence de ses inspections de 50 p. 100 depuis l'an dernier. Nous faisons beaucoup d'inspection que l'exige le règlement canadien. Nous sommes en train d'investir cinq millions de dollars pour l'acquisition d'une nouvelle voiture de contrôle de l'état géométrique de la voie. Les questions de sécurité nous préoccupent comme s'il s'agissait d'une tâche sur une chemise propre.

Transports Canada est sur notre dos tous les jours, parce que les gens là-bas voient les présages politiques. Ils constatent qu'il y a de la pression. Ils écoutent les préoccupations de vos électeurs que vous leur transmettez, et ils nous surveillent.

Au sujet du point qu'a soulevé le ministre concernant l'article 32, nous n'en avons pas appelé de l'arrêté ministériel, parce que nous ne sommes pas d'accord. Nous souhaitons avoir du temps pour examiner la demande des fonctionnaires de Transports Canada. Ces fonctionnaires étaient en vacances pour trois ou quatre semaines d'affilée lorsque nous avons répondu. Nous avons dit dès le départ, lorsque nous avons répondu au ministre, que nous serions prêts à discuter et à fournir les renseignements qu'il souhaite obtenir, ce que nous avons fait depuis. Nous croyons que Transports Canada sera satisfait de ce que nous avons fait, et nous allons nous plier à l'arrêté ministériel.

La raison de notre appel était simplement que nous ne disposions d'aucun autre moyen d'arrêter le temps avant l'échéance du 14 août, qui ne nous laissait que 20 ou 30 jours après l'arrêté, et que personne à Transports Canada ne devait discuter des détails de l'affaire.

Nous n'interjetons donc pas appel. Nous ne tentons pas de cacher quoi que ce soit. Nous n'essayons pas d'échapper à nos responsabilités. Nous prenons très au sérieux la question de la sécurité. Avec le recul, je pense qu'on devrait être fier d'examiner les faits et de prendre conscience du fait que les deux sociétés ferroviaires du Canada sont les plus sécuritaires en Amérique du Nord. C'est un fait, et nous continuons de nous améliorer.

Si j'étais membre de votre comité, je laisserais les membres de Transports Canada, qui sont les spécialistes, continuer à tourmenter le CN. À l'heure actuelle, il y a une tournée de présentations des questions de sécurité au CN.

•(1640)

Nous avons invité les gens de Transports Canada à participer, à titre d'observateurs, à ces réunions avec nos employés qui travaillent sur le terrain. Nos employés font leur travail, et nous allons régler les problèmes et connaître une tendance à l'amélioration du rendement en matière de sécurité. Le comité devrait y consacrer un peu de temps, et, dans le meilleur des mondes, vous effectuerez votre examen ou votre étude lorsque Transports Canada aura fait son travail et que nous aurons relevé les défis auxquels nous faisons face.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Merci beaucoup.

Bienvenue.

Lorsque le CN était une organisation publique, il y avait des recettes découlant des tarifs perçus par le CN pour l'utilisation de la voie par d'autres organisations. Est-ce que ces recettes revenaient au CN, ou faisaient-elles partie des recettes générales?

M. Claude Mongeau: J'ai dit ce que j'ai dit seulement pour vous donner une idée du fait que les sociétés ferroviaires... Je suis un peu indigné par ce que les personnes qui ont témoigné hier devant le comité ont dit. Ils nous ont dépeint comme une organisation mercantile.

Tout ce que je dis, c'est que pour les transactions conclues avec VIA, par exemple, ou les transactions concernant GO Transit ou avec l'organisme de transport de Montréal, l'AMT, la plus grande part de ces transactions ont été négociées à l'époque où le CN était une société d'État relevant du ministère des Transports.

•(1645)

L'hon. Andy Scott: Les recettes revenaient-elles alors au CN, ou faisaient-elles partie des recettes générales?

M. Claude Mongeau: Elles revenaient à l'organisation du CN.

Tout ce que je dis, c'est que VIA a de l'importance. Nous pensons aussi que les transports en commun sont une chose importante. Je vous ai donné des chiffres précis sur l'une des lignes, par exemple. Nous sommes très équitables. Est-ce que cela pourrait être encore mieux? Est-ce qu'un organisme public favoriserait encore davantage l'exploitant de réseau de passagers? C'est possible, mais on ne devrait pas se fonder sur la valeur comptable nette fixées selon les prix passés.

L'hon. Andy Scott: Lorsque vous avez parlé de cette affaire si importante concernant le tunnel de cinq kilomètres de longueur à Montréal, vous avez parlé du tunnel comme du plus long en Amérique du Nord...

M. Claude Mongeau: C'est bel et bien le plus long en Amérique du Nord.

L'hon. Andy Scott: ... comme faisant partie de la valeur. Qui a payé le tunnel?

M. Claude Mongeau: Le CN.

L'hon. Andy Scott: Lorsque c'était une société d'État.

M. Claude Mongeau: Si nous faisons payer un droit d'utilisation de ce tunnel, monsieur Scott, il n'y aurait aucun passager sur la ligne de Deux-Montagnes.

L'hon. Andy Scott: Mon point de vue, cependant, c'est que vous défendez le coût que vous imposez aux utilisateurs en invoquant un investissement public fait dans les immobilisations. C'est un fait vérifiable.

M. Claude Mongeau: Non. Très franchement, nous souhaitons conclure des transactions avec les réseaux de transport en commun qui soient équitables envers les utilisateurs et qui soient dans l'intérêt public. Nous ne sommes pas très délicats, comme M. Fast l'a dit, mais j'ai personnellement négocié certaines de ces transactions, et nous souhaitons toujours pencher du côté de la chose à faire.

M. Cliff Mackay: Monsieur Scott, simplement pour m'assurer que les choses soient claires aux fins du compte rendu, je ne me rappelle pas les chiffres exacts, mais, lorsque le CN a été privatisé, le gouvernement a encaissé un très gros montant d'argent. La transaction effectuée a tenu compte des biens en question.

M. Claude Mongeau: Même au-delà de cela, la réalité est que le prix d'accès devrait être raisonnable; c'est une question de bonne gouvernance publique. Ce ne devrait pas être un coût de remplacement. Ce ne devrait pas être non plus la pleine valeur marchande. Il devrait s'agir d'un prix raisonnable, que l'office peut établir. Nous serions en faveur de sa décision peu importe le scénario envisagé.

On ne devrait cependant pas envisager les choses en fonction d'une valeur comptable passée et artificielle, parce que dans certains cas... je vais vous donner un exemple. Lorsqu'on a privatisé le CN, on a réduit la valeur de l'ensemble de nos biens dans l'est du pays de 1,5 milliard de dollars. On a réduit la valeur de tout ce que nous possédions dans l'Est, à Toronto, à Montréal, de 1,5 milliard de dollars. On n'a attribué aucune valeur aux terrains, parce que l'exemple dont je vous parle se passait en 1912, et on a réduit la valeur des biens dans le cadre de la privatisation. La valeur comptable n'est donc pas le bon étalon de mesure.

L'hon. Andy Scott: Vous avez mentionné le fait que vous verserez l'an prochain plus de 600 millions de dollars au gouvernement du Canada au titre de l'impôt sur le revenu. Il faut bien que cela reflète un certain succès sur le plan commercial. Vous voudriez que nous investissions dans l'infrastructure une part de l'impôt sur le revenu qui nous revient, et je suis d'accord pour dire que l'investissement dans l'infrastructure nous tient à coeur.

En même temps, je pense que ce montant témoigne d'un succès commercial que le comité, qui représente les intérêts de la population du Canada, a le droit d'examiner, et qu'il a le droit de poser des questions au sujet des responsabilités de la société ferroviaire quant à la réalisation des objectifs d'intérêt public, de la même manière que vous vous attendriez à ce que nous investissions nos 600 millions de dollars d'une façon réfléchie et qui vous soit profitable. Je crois que cela va dans les deux sens, puisque nous demandons aux sociétés ferroviaires de respecter certaines normes.

Par exemple, au chapitre de la santé, il y a beaucoup de débats autour de la question du bruit et ainsi de suite. Bon nombre de représentants des collectivités qui sont venus témoigner ici en ont parlé. Ils ont invoqué les normes de l'Organisation mondiale de la santé, et ainsi de suite. Pouvez-vous nous présenter des études qui

affirment le contraire en ce qui concerne les risques pour la santé, ou est-ce un risque que vous souhaitez faire accepter aux Canadiens?

M. Claude Mongeau: Monsieur Scott, outre certaines situations très particulières, qui sont très importantes et dont il faut s'occuper de façon à régler les problèmes, les chemins de fer sont très écologiques. Le transport ferroviaire est quatre fois plus écologique que le transport routier, au chapitre des émissions. Il est de quatre à cinq fois plus efficace, sur le plan de la consommation de carburant. Il est beaucoup plus sécuritaire de transporter des substances dangereuses par train que par tout autre moyen de transport.

Les sociétés ferroviaires sont entièrement financées par le secteur privé. Nous ne demandons pas d'argent. Nous exploitons notre entreprise pour que le Canada en profite, et il s'agit d'une entreprise très capitalistique. Nous faisons beaucoup d'argent, et c'est une bonne chose, parce que, chaque année, nous devons investir des sommes considérables pour entretenir la voie ferrée, augmenter notre capacité de transport et offrir des services à nos clients.

Je comprends ce que vous voulez dire lorsque vous dites qu'il y a une certaine responsabilité associée au succès, et nous prenons cette idée très au sérieux. Cependant, il n'est pas souhaitable qu'une loi engendre une situation équivalant à exproprier un bien sans compensation adéquate ou à forcer une société ferroviaire à offrir une subvention. Le signal qu'on envoie en fixant les prix doit être juste. Nous sommes d'accord avec le fait que l'office, dans sa sagesse, prendra la bonne décision et tiendra compte de l'intérêt public lorsqu'il s'agira de fixer les tarifs. Vous devriez simplement éviter de commettre l'erreur de l'obliger à respecter un critère qui ne soit pas le bon.

Nous serons heureux de fournir au président, M. McGuinty, et aux autres membres du comité tous les détails qui permettent d'expliquer pourquoi la valeur comptable nette est une mesure qui ne fonctionne pas. Nous ne contestons pas le coût du capital déterminé par l'office, si c'est cela qui doit être utilisé; nous contestons seulement la valeur de l'ensemble des actifs déterminée à partir des prix passés, qui n'ont plus cours depuis le début les années 1900.

• (1650)

Le président: Monsieur Storseth.

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

J'aimerais beaucoup voir le mémoire sur la valeur comptable nette.

Monsieur Mackay, vous participez à des consultations avec la Fédération canadienne des municipalités depuis un certain temps maintenant. D'après ce que je comprends, vous êtes en faveur de la résolution de ces problèmes à l'échelle locale.

M. Cliff Mackay: C'est exact.

M. Brian Storseth: Au cours des consultations avec la FCM, a-t-on abordé le fait d'assurer la sécurité des gens qui vivent à distance critique de la voie ferrée en question? Le cas échéant, quels ont été les résultats des consultations à ce sujet?

M. Cliff Mackay: Nous avons parlé des questions de sécurité très régulièrement avec la FCM. Je n'ai pas passé beaucoup de temps aujourd'hui auprès du comité à parler de plusieurs de nos programmes de sécurité. Pour vous donner quelques exemples, nous avons un programme très dynamique intitulé Opération Gareautrain, qui vise précisément à sensibiliser la population, et en particulier les enfants qui vont à l'école, aux dangers qu'on court lorsqu'on se trouve près d'installations ferroviaires. L'un des moyens que nous utilisons pour faire passer ce message est notre relation avec la FCM. Il y a aussi un programme intitulé Direction 2006, qui complète l'Opération Gareautrain. Le programme est financé par Transports Canada, qui nous a permis de faire beaucoup mieux connaître le programme.

Les services de police des deux principales sociétés ferroviaires, le CN et le CP, se rendent régulièrement — sinon tous les jours — dans les collectivités pour appuyer nos programmes de sensibilisation dans ce domaine. Il y a beaucoup de questions à aborder, et il faut faire beaucoup de travail de sensibilisation. L'une des choses que nous étudions, c'est ce que nous pouvons faire de plus en ce qui concerne les passages à niveau, surtout en régions rurales.

L'une des choses sur lesquelles nous aimerions passer davantage de temps avec le gouvernement fédéral — et je crois que la FCM participe à cela —, c'est de voir ce que nous pouvons faire pour réduire le nombre de passages à niveau, et ainsi réduire le risque d'accidents, surtout en régions rurales. Dans certaines régions, du pays, à cause du passé et du fait qu'on les a établis sans planifier sur une période de 80, 90 ou 100 ans, il y a des passages à niveau un peu partout. On ne les utilise pas beaucoup. Nous pourrions simplement modifier légèrement le réseau routier et réduire les risques associés à ces passages à niveau. Il y a beaucoup, beaucoup de choses que nous pouvons faire dans ce domaine.

M. Brian Storseth: Merci beaucoup.

Monsieur Mongeau, j'aimerais vous poser une question. Nous avons parlé de la technologie européenne. Le secrétaire parlementaire a abordé le sujet, et vous avez en quelque sorte écarté l'idée d'utiliser cette technologie ici. Je comprends votre argument. Ce que je n'ai pas entendu de votre part, c'est une réponse à la question de savoir si le CN envisage une nouvelle technologie pour atténuer le bruit et les facteurs qui ont une incidence sur la sécurité sur l'environnement.

M. Claude Mongeau: Tout à fait. Oui, il y en a une. Question de préciser, je n'ai pas écarté les mesures qu'on pourrait prendre à l'image de ce qui se fait en dehors de l'Europe; j'ai dit que de passer de l'une à l'autre engendre des difficultés aux fins de la comparaison.

Au moment où nous nous parlons, on prend des moyens pour régler la question du bruit. Les paliers que nous installons sur toutes nos nouvelles voitures sont beaucoup plus efficaces. Les déflecteurs qui servent à absorber le bruit sur les locomotives elles-mêmes sont beaucoup plus efficaces que par le passé, et les dispositifs d'accouplement des nouvelles voitures sont aussi plus efficaces. L'équipement ferroviaire est conçu pour durer de 40 à 50 ans. L'un des problèmes est que, même si on dispose d'une nouvelle technologie pour les mécanismes d'accouplement, il va falloir plusieurs années, sinon des dizaines d'années, pour que cela ait un effet réel.

Tout ce que nous faisons, nous le faisons en pensant à l'économie de carburant, à l'écologie, ainsi qu'au niveau de bruit. L'effet est progressif.

• (1655)

M. Brian Storseth: Vous envisagez donc de nouveaux moyens technologiques?

M. Claude Mongeau: On les met en oeuvre au moment où on se parle.

M. Brian Storseth: Je veux faire inscrire encore quelque chose au compte rendu.

D'après ce que je comprends, le CN a des spécialistes des matières dangereuses partout au pays. J'imagine qu'ils se trouvent dans des endroits stratégiques. Pouvez-vous m'expliquer la stratégie qui préside à la détermination de l'endroit où se trouvent les spécialistes des matières dangereuses, et le système sur lequel cela est fondé?

M. Cliff Mackay: Permettez-moi d'abord d'essayer de l'expliquer moi-même.

À titre de service pour l'ensemble de l'industrie, nous employons des gens à l'Association des chemins de fer du Canada, les spécialistes les plus compétents du pays en ce qui concerne les matières dangereuses. Ces gens travaillent dans l'Ouest, à Toronto et à Montréal. En cas d'incident, ils travaillent directement avec les personnes chargées d'interventions d'urgence au sein des sociétés ferroviaires. Leur travail consiste à effectuer un suivi et à donner des conseils en ce qui concerne les matières dangereuses sur le lieu d'un incident. Ils s'occupent aussi de la formation des équipes chargées de manipuler les matières dangereuses. Ils suivent par ailleurs de très près tout processus réglementaire. Vous savez peut-être que de nouvelles normes concernant les wagons-citernes ont été publiées tout récemment pour le Canada et les États-Unis. Il y a un processus de consultation en cours à l'heure actuelle, auquel participent les fournisseurs. Ce sont les gens qui s'occupent de ce genre de questions.

M. Brian Storseth: Il y a un autre point que je souhaite aborder rapidement.

L'an 2005 a bel et bien été une année difficile au chapitre de la sécurité, et l'incident de Wabamun s'est produit dans notre région. On a exprimé de grandes inquiétudes au sujet de la stratégie de communications, de certaines des normes de sécurité et de la manière dont on les a communiquées aux gens de l'endroit.

Quelles sont les modifications que vous avez apportées à ces pratiques de sécurité et aux pratiques de communications à l'échelle locale depuis 2005?

M. Claude Mongeau: Ce sont des incidents du genre qui n'arrivent qu'une fois dans une vie. C'était la première fois qu'un tel accident se produisait au CN. Nous tirons les leçons qui s'imposent chaque fois, mais, pour cet incident, nous n'avions aucune expérience avant que le malheureux événement se produise.

L'équipement dont nous disposons maintenant pour faire face à un déversement est beaucoup plus adéquat. Nous avons renforcé notre protocole d'intervention sur les lieux, ainsi que le lien avec les spécialistes qui possèdent les connaissances leur permettant de gérer ce type de situation, et nous avons beaucoup discuté de la communication et de la gestion de l'anxiété des gens, par l'intermédiaire d'un programme de communication plus efficace et plus proactif visant les gens touchés, à l'endroit de l'incident.

Comme je l'ai déjà dit, l'incident aura coûté plus de 100 millions de dollars au CN. Nous avons beaucoup appris, et nous souhaitons ne jamais avoir à utiliser le programme en question.

M. Brian Storseth: Je compatissais, mais l'incident a coûté beaucoup plus cher aux citoyens de Wabamun.

Le président: Je m'excuse, je dois vous interrompre.

M. Russell a décidé d'offrir à M. McGuinty le temps de parole dont il disposait.

M. David McGuinty: Nous disposons d'environ cinq minutes, alors puis-je poser une série de questions rapides?

Permettez-moi de tirer les choses au clair. Il y a dix ans, le CN a été privatisé. Vous avez profité d'un congé d'impôt de dix ans parce que vous avez accepté de rembourser la dette du gouvernement fédéral, ce qui n'est pas inhabituel. NavCan se trouvait dans la même situation il y a dix ans. Versez-vous cette année 650 millions de dollars en impôts au gouvernement du Canada ou aux deux gouvernements, c'est-à-dire celui des États-Unis et celui du Canada?

M. Claude Mongeau: Nous verserons l'an prochain 650 millions de dollars au gouvernement du Canada.

M. David McGuinty: Quelles seront vos recettes brutes pour l'année qui vient, si vous savez que vous devrez payer 650 millions de dollars en impôts?

M. Claude Mongeau: De sept à huit milliards de dollars.

M. David McGuinty: Combien d'employés avez-vous?

M. Claude Mongeau: Vingt et un mille.

M. David McGuinty: Combien de gens travaillent aux relations avec les intervenants pour assurer la liaison avec les collectivités?

M. Claude Mongeau: Nous employons un groupe composé de nombreuses personnes dont la tâche consiste à entretenir des relations avec le gouvernement et les collectivités. Notre personnel chargé des affaires publiques et des relations avec le gouvernement compte environ 25 personnes, mais il appartient aussi à nos agents qui travaillent sur le terrain d'interagir avec les gens et de se tenir au courant de ce qui se passe dans leur collectivité, de sorte que nous avons donc des centaines, sinon des milliers de gens, qui interagissent quotidiennement avec les membres des collectivités.

• (1700)

M. David McGuinty: Combien y a-t-il d'endroits où le bruit est une question particulièrement importante à l'échelle du pays?

M. Claude Mongeau: Je ne connais pas le chiffre exact, mais je vous dirais qu'on pourrait les compter sur les doigts d'une seule main, et qu'ils sont pour la plupart au Québec et en Colombie-Britannique.

M. David McGuinty: D'accord. Alors vos principales préoccupations concernent le Québec et la Colombie-Britannique.

M. Claude Mongeau: C'est à peu près ça, oui.

M. David McGuinty: Il y a de nombreuses années, j'ai travaillé pour différentes entreprises, et j'ai surveillé l'évolution de différents secteurs industriels au cours des 15 à 20 dernières années. L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques a mis sur pied un programme de gestion responsable, qui existe maintenant dans 85 pays. Ce programme a été créé ici, à Ottawa. Il s'agit d'un franc succès pour le secteur industriel, à l'échelle internationale. L'Association des produits forestiers du Canada s'est complètement renouvelée et a établi de nouvelles normes pour ses membres, comme l'a fait l'ACFPC, et elle a dit aux intervenants du milieu industriel: « Si vous voulez faire partie de notre équipe, nous n'attendons pas le gouvernement ou la responsabilité environnementale qui sera établie à la suite d'un déversement important dans un lac, et nous n'attendons pas que les dispositions américaines sur la responsabilité du prêteur fassent leur chemin jusqu'ici, comme elles font aujourd'hui partie du processus judiciaire canadien, qui vous coûteront, pour un cas comme celui-là, non pas 100 millions de

dollars, mais probablement un milliard de dollars en dommages causés à l'environnement. » Ils ont simplement dit: « Nous prenons de l'avance. Nous allons devenir, comme on dit, des chefs de file. Nous allons nous regrouper et nous allons dire que nous n'attendons plus désormais. »

Le Canada s'urbanise à une vitesse d'enfer. Tous les grands centres urbains du pays s'intensifient et sont de plus en plus denses. Dans notre ville, le taux est de 10 p. 100. Dans d'autres, il est de 15 p. 100. Pour certaines villes, le taux est de 8 p. 100, pour d'autres, il est de 25 p. 100.

Est-ce que vos primes d'assurance ont augmenté après le déversement?

M. Claude Mongeau: Je m'attends à ce qu'elles augmentent l'an prochain.

M. David McGuinty: Est-ce qu'il vous en coûte davantage d'emprunter de l'argent à cause du déversement?

M. Claude Mongeau: Non.

M. David McGuinty: Attendez que la décision soit rendue à Boston dans l'affaire Fleet Factors. Lorsque nous commencerons à voir ce type d'affaire liée à l'environnement, vos coûts de capital vont monter en flèche.

Profitez-vous des déductions pour amortissement accéléré pour la mise à niveau d'une quelconque partie de votre matériel roulant?

M. Claude Mongeau: Malheureusement, nous en profitons davantage aux États-Unis qu'au Canada. Nous aimerions que le Canada emboîte le pas.

M. David McGuinty: Oui. Le ministère des Finances n'aime pas beaucoup les déductions pour amortissement accéléré.

La technologie visant à réduire le bruit au freinage est-elle déjà emballée et sur les tablettes?

M. Claude Mongeau: Je ne veux pas créer d'attentes indues. Il existe des moyens techniques pour réduire le bruit. Le déploiement de ces moyens techniques, compte tenu de la durée de vie de nos biens, est très lent. Les voitures que nous utilisons durent de 40 à 50 ans, et nous les remplaçons à un rythme très lent. Lorsque nous les remplaçons, nous achetons ce qui se fait de mieux sur le plan technologique, dont beaucoup de produits canadiens. Les nouvelles voitures sont en général plus écologiques et moins bruyantes.

M. David McGuinty: Que pensez-vous de la suggestion de M. Mackay de gérer cette situation à l'échelle locale plutôt que de chercher une perspective nationale?

Votre permis d'exploitation est en grande partie de nature sociale. Vous êtes en quelque sorte un cas spécial. Certains de vos coûts d'immobilisations ont été payés par des investissements publics au fil des années. La Couronne vous a remis la propriété des biens dans lesquels elle avait investi, et, en échange, vous offrez une contrepartie à la Couronne. Cela est bien — c'est purement théorique. Vous disposez d'un permis spécial de nature sociale qui remonte à la Confédération. Pourquoi le secteur ne demanderait-il pas simplement une pause? Vous faites face à des crises partout au pays au sujet du bruit, des problèmes de déversement de substances toxiques, pensons à Langley en Colombie-Britannique. Pourquoi ne pas faire un grand pas et faire entrer le secteur industriel dans le XXI^e siècle?

Pourquoi n'exercez-vous pas des pressions en faveur d'un essai fondé sur le nombre de décibels? Vous pourriez annoncer aux Canadiens et à toutes les parties touchées que votre secteur va se plier à une échéance précise. Vous pourriez faire en sorte que tous vos retardataires avancent. Tous les secteurs industriels avec lesquels j'ai eu des contacts au cours des 10 à 15 dernières années ont accepté cet état de fait et ont décidé d'avancer.

M. Claude Mongeau: Monsieur McGuinty, nous sommes les champions du secteur ferroviaire en ce qui concerne la gestion responsable. Nous sommes l'un des champions des mesures de sécurité et un chef de file dans l'établissement de protocoles de sécurité. Nous sommes reconnus à l'échelle mondiale, et des sociétés ferroviaires de partout dans le monde nous rendent visite chaque jour pour comprendre comment nous faisons les choses. Nous ne sommes cependant pas parfaits; nous avons encore des choses à améliorer sous de nombreux aspects.

M. Cliff Mackay: Puis-je intervenir? Nous avons, depuis plus de dix ans, un programme de réduction des émissions très dynamique. Nous sommes la seule partie du secteur des transports canadiens à avoir véritablement réduit ses émissions de gaz à effet de serre au cours des dix dernières années, malgré notre croissance exponentielle.

Monsieur McGuinty, nous avons franchi certaines étapes, et nous allons en franchir davantage. Nous n'avons pas attendu que le gouvernement adopte le projet de loi C-11. Nous mettons de l'avant les questions du bruit et du voisinage depuis trois ou quatre ans maintenant, et nous avons pris les devants sur ces questions.

M. David McGuinty: Puis-je faire un plaidoyer final? Il me serait utile que vous expliquiez certaines des choses que vous avez évoquées aujourd'hui. Cela nous aiderait à rapprocher ce que vous nous dites de ce que nous avons entendu des gens des collectivités, des gens des endroits concernés, les endroits où le bruit est une question importante et les autres. Je ne parle pas seulement de la question de la valeur nette de récupération.

• (1705)

Le président: Monsieur Sorenson.

M. Kevin Sorenson (Crowfoot, PCC): Merci.

Je tiens à vous remercier tous deux d'avoir témoigné devant le comité aujourd'hui. Je ne suis pas un habitué du comité des transports. Je suis membre d'un autre comité, mais je suis un député d'une circonscription rurale.

Je peux vous dire que, lorsque je reçois des appels ou des lettres d'électeurs au sujet des voies ferrées, il ne s'agit jamais de lancer des fleurs aux sociétés ferroviaires. Les appels portent sur une région près de Calgary, ou sur la région de Carseland, ou encore sur la région Strathmore, où, à l'heure actuelle, à cause du surplus de marchandises qu'on transporte de la Colombie-Britannique vers Calgary, les sociétés ferroviaires demandent aux municipalités de fermer des routes pour qu'ils puissent stationner des trains plus longs pendant des périodes plus longues. Une bonne partie de cela touche l'agriculture. Cela touche les fermiers. Cela touche aussi la valeur de leurs terres. Enfin, cela touche leur capacité de revendre ces terres. Ils ne téléphonent jamais parce qu'ils sont heureux de ce qui se passe.

Je reçois des appels de Lyalta, d'Oyen, au sujet de céréales qui restent sur place, de silos bloqués. La société ferroviaire blâme la Commission canadienne du blé. La Commission canadienne du blé blâme la société ferroviaire. Le fermier, lui, ne peut livrer ses céréales. Il arrive donc très rarement que nous ayons vraiment des fleurs à lancer aux sociétés ferroviaires.

Une chose que je sais, c'est que, à long terme, il me semble que si j'étais un producteur agricole, les coûts liés à l'entreposage dans les silos et aux transports seraient les principales composantes des coûts de production de mes céréales. Les gouvernements ont convaincu, il y a de ça de nombreuses années, les fermiers du fait que la meilleure chose à faire serait de se débarrasser de la subvention accordée au titre du taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous avons découvert par la suite que le gouvernement s'était trompé, et que nous avons davantage de difficulté à réaliser des profits et à croître à cause de cela.

Après qu'on a éliminé cette subvention, j'ai aussi pris conscience du fait qu'on a pris une mesure intermédiaire en ce qui concerne les frais de transport du grain. Cette mesure intermédiaire a consisté à fixer une limite. Depuis 2000, les sociétés ferroviaires sont libres d'établir les tarifs pour le transport du grain dans l'Ouest en réaction au marché, pour autant que leurs recettes totales découlant de ce transport ne dépassent pas la limite en question.

Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui propose de permettre à l'Office des transports du Canada d'apporter une modification ponctuelle à la formule qui sert à calculer les recettes découlant du transport du grain, de façon à s'assurer qu'elle reflète le coût actuel de ce transport et à régler la question des wagons-trémies qui appartiennent au gouvernement.

J'ai deux questions à vous poser. À quelles conséquences vous attendez-vous pour le fermier lorsque l'office de transport du grain permettra la création de cette disposition sur les recettes découlant du transport du grain? C'est ma première question.

Mon autre question porte sur le coût de ces wagons-trémies. Vous avez demandé aux producteurs de payer près de 4 000 \$ par wagon-trémie, d'après ce qu'on nous a dit. D'autres groupes ont dit qu'il ne s'agissait pas des coûts réels. Les coûts réels sont de 1 600 \$ à 1 700 \$, et vous avez quand même arnaqué les fermiers. Vous avez arnaqué les producteurs. Vous avez arnaqué les gens qui veulent livrer leurs céréales, en leur demandant 4 000 \$ par wagon-trémie. Pourquoi devrions-nous vous faire confiance? Pourquoi les producteurs devraient-ils croire quoi que ce soit que ce soit que vous dites, surtout si les recettes diminuent?

Il y a des gens qui disent que lorsqu'on procédera à ce rajustement ponctuel, il se peut que les producteurs céréaliers finissent par économiser de l'argent. En fait, c'est de 50 à 75 millions de dollars qui pourraient leur revenir par année. Est-ce exact?

Le président: Je vais vous donner le temps de répondre, mais cette question va être la dernière. Je suis désolé.

Monsieur Mongeau, vous avez la parole.

M. Claude Mongeau: C'est une bonne question. Je vous dis, monsieur Sorenson, que les faits sont les suivants. Les producteurs céréaliers du Canada paient 35 p. 100 de moins que leurs homologues américains pour le transport des céréales. Dans le secteur agricole, le coût du transport des céréales constitue le coût d'exploitation qui a connu la plus faible augmentation au cours des dix dernières années. En réalité, ce coût a diminué.

• (1710)

M. Kevin Sorenson: À qui appartiennent les voitures aux États-Unis?

M. Claude Mongeau: Les voitures appartiennent au gouvernement du Canada.

M. Kevin Sorenson: À qui appartiennent les voitures aux États-Unis?

M. Claude Mongeau: Aux États-Unis, ce sont les sociétés ferroviaires, mais après rajustement compte tenu des voitures, les prix au Canada sont de 35 p. 100 moins élevés qu'aux États-Unis. Le coût a diminué au cours des dix dernières années.

Le gouvernement a annoncé une diminution de 2 \$ par tonne pour régler la question des prétendus coûts d'entretien. Nous ne sommes pas d'accord sur ce point, mais c'est ce que le gouvernement a annoncé comme économies s'il met ce volet en application.

Le président: Sur ce, je tiens à remercier, au nom de notre comité, M. Mackay et M. Mongeau d'être venus ici. Nous leur avons posé des questions difficiles, mais je pense que cela a été très profitable pour notre comité.

M. Claude Mongeau: Des questions difficiles, mais de bonnes questions.

Le président: Nous avons maintenant un peu de travail de comité à abattre.

Monsieur Laframboise, je vous ai dit que je sollicitais l'engagement de M. Duchesneau. Il a écrit au comité pour signifier qu'il acceptait de venir ici le 30 novembre. Nous attendons toujours la réponse de M. Cherry, mais il y a au moins une partie de confirmée. Je suis prêt à mettre cela à l'ordre du jour, conformément à votre demande.

À l'occasion de notre dernière réunion, nous avons parlé de mettre tout le monde au courant du calendrier. J'ai prévu deux autres journées d'audience, le 31 octobre et le 2 novembre, et, à ce moment, à moins que d'autres témoins ne nous fassent part de leur intérêt à témoigner — à ma connaissance il n'y en a pas d'autres —, nous pourrions passer à l'examen article par article le 7 novembre. À l'heure actuelle, je prévois que nous ferons cet examen les 7, 9 et 21 novembre.

Encore une fois, ces dates dépendent de la volonté du comité, mais si des membres du comité veulent présenter des modifications, j'ai demandé au greffier qu'il vous envoie l'adresse du conseiller juridique par courriel, si vous voulez vérifier auprès de ce dernier que le libellé et le vocabulaire des articles est adéquat. Je sais d'expérience que nous devons nous assurer que le libellé des articles est adéquat, notamment sur le plan juridique, si nous ne voulons pas qu'il y ait trop de perturbations au sein du comité. Je voulais donc porter cela à votre attention.

Je souhaite aussi signaler aux membres du comité que l'on nous a invités à un dîner — un événement peut-être un peu plus social — le lundi 4 décembre. L'organisation Rocky Mountaineer Vacations vous invite à un dîner au Rideau Club. Nous allons bientôt recevoir le carton d'invitation, mais je voulais seulement vous faire part de l'invitation pour que vous puissiez prévoir le dîner à votre horaire.

Cela dit, à moins qu'il n'y ait d'autres questions, je veux passer aux motions.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Je voudrais soulever une question de privilège relativement à votre intervention au sujet de M. Duchesneau. On me dit que les collègues libéraux ne seront pas présents le 30 novembre, car ils seront en congrès. Il faudrait vérifier si nous serons bel et bien ici.

[Traduction]

Le président: C'est un bon point. Je ne m'étais pas aperçu de cela.

Je vais communiquer de nouveau avec M. Duchesneau pour voir s'il peut venir quelques jours plus tard.

Merci du renseignement, monsieur Laframboise. Je n'étais pas au courant de cela. Bon conseil.

[Français]

M. Mario Laframboise: Il faudrait que ce soit plus tôt, monsieur le président, et non pas plus tard. Il ne faudrait pas qu'il comparaisse plus tard, car autrement, il ne comparaitra jamais.

[Traduction]

Le président: Je comprends ce que vous dites. Je vais m'en occuper et vous en reparler.

Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Serait-il possible qu'on nous présente, à la prochaine réunion, les choix qui s'offrent à nous quant au fait de faire venir des témoins devant le comité lorsque nous ne sommes pas satisfaits des réponses disponibles? Ainsi, tout le monde serait au courant des pouvoirs qui sont les nôtres.

Le président: Je présume que votre question consiste à savoir si nous pouvons citer quelqu'un à comparaître, pour obliger une personne à venir témoigner. Je vais vérifier cela pour vous.

Monsieur Carrier.

• (1715)

[Français]

M. Robert Carrier: J'aimerais obtenir une petite information. Est-il possible que le greffier nous fasse parvenir par écrit le calendrier de nos prochaines activités, que vous avez énumérées?

[Traduction]

Le président: Oui. Ces renseignements seront probablement disponibles au même moment que le greffier vous fournira l'adresse du conseiller juridique, pour le cas où vous avez des modifications à proposer.

En ce qui concerne les modifications, encore une fois, si vous les soumettez au conseiller juridique, nous saurons quelle est leur portée et si elles sont bien formulées. Ce que je veux dire, c'est que nous ne pouvons les examiner ici, mais que cela nous donne un peu de répit si le conseiller juridique les étudie à l'avance.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Allez-vous inclure la date limite pour présenter des amendements?

[Traduction]

Le président: Tout à fait. De façon que le conseiller dispose d'un peu de temps, j'espère que nous les aurons à la fin de l'audience de jeudi prochain. Je vais mettre cela dans la lettre.

Merci.

J'ai parlé à M. Bell, qui ne peut malheureusement pas être ici aujourd'hui. Il s'agit d'un point de l'ordre du jour de la dernière réunion que nous n'avons pas pu aborder. Nous l'avions reporté à la réunion d'aujourd'hui pour en discuter davantage. M. Bell a demandé que nous reportions ce point à la fin de la réunion de mardi.

Puis-je vous demander d'approuver le report à mardi du point à l'ordre du jour proposé par M. Bell?

Des voix: D'accord.

Le président: Je place le point à la fin de l'ordre du jour de la réunion de mardi, et nous allons prévoir du temps pour l'aborder.

Nous avons ensuite un avis de motion présenté au comité au cours de la dernière réunion. C'est M. McGuinty qui l'a présenté. Je crois que vous avez tous un exemplaire de cet avis, en français et *in English*. Je vais demander à M. McGuinty d'en parler.

Monsieur Russell.

M. Todd Russell (Labrador, Lib.): Oui. J'aimerais modifier cette motion, si elle est déposée.

Le président: Je crois que M. McGuinty doit d'abord en faire la proposition.

Je demande à M. McGuinty de proposer sa motion, et peut-être aussi d'en parler brièvement.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

J'aimerais présenter la motion. La voici:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande aux hauts fonctionnaires responsables de l'infrastructure, dont le sous-ministre et le sous-ministre adjoint responsables du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, d'informer le Comité sur les processus à l'inventaire et sur les grands projets d'infrastructures en cours et sur leur état d'avancement.

Au sujet de ce qui, à mes yeux, justifie cette motion, il y a, à l'heure actuelle, beaucoup de discussions au sein de la société canadienne au sujet du financement des infrastructures, et particulièrement du rôle du gouvernement fédéral quant à ce financement. Il y a des fonds qui existaient avant l'arrivée du nouveau gouvernement, et je crois qu'il y a des fonds qui font partie du nouveau gouvernement.

Il y a de nombreuses discussions en cours au sein de la société. Tout récemment, notre collègue, M. Laframboise, participait à un débat dont l'objet était un train à grande vitesse entre Montréal et New York. D'après ce que certains d'entre nous ont lu, ce train pourrait avoir des répercussions très positives sur Montréal, sur le Québec et sur l'économie canadienne.

Il y a au moins quatre ententes de financement importantes concernant les transports en commun pour un total de plus de un milliard de dollars en fonds provenant du gouvernement fédéral et destinés à l'infrastructure. On investit, à l'heure actuelle, dans au moins une demi-douzaine de projets d'infrastructure pour le traitement de l'eau et des eaux usées. On discute de plus en plus d'investissements dans un port pour la ville de Québec et d'un éventuel port en eau profonde, par opposition à un investissement en infrastructure dans un port à Halifax, où il y a déjà des jetées.

Je crois que le comité pourrait tirer parti d'une meilleure compréhension de la situation, des décisions qui s'en viennent et des annonces qui ont été faites. Le gouvernement a fait des annonces secondaires, mais connexes, pas nécessairement à partir de ces fonds, mais cela a créé de la confusion au Canada au sujet de ce qui est dans les plans et ce qui n'y est plus, de ce qu'on va faire et de ce que l'on ne fera pas.

Ici, à Ottawa, on a discuté, par exemple, d'un nouveau musée des sciences et de la technologie, un projet d'une valeur de 500 à 600 millions de dollars. On envisageait d'utiliser de l'argent réservé à l'infrastructure pour créer une galerie de portraits, mais ce n'est apparemment plus le cas. Il y avait 30 millions de dollars provenant du gouvernement fédéral sur la table et qu'on réservait au Centre des congrès d'Ottawa, avec des sommes correspondantes provenant de la province et de la municipalité. Il semble que cela ne soit plus le cas.

On n'a informé aucun parlementaire de la décision de retirer les 30 millions de dollars.

Le président du Conseil du Trésor a récemment participé à un projet d'infrastructure d'une valeur de 850 millions de dollars ici, à Ottawa. Il y a des rumeurs selon lesquelles le ministre des Finances a l'intention de participer au financement de 400 millions de dollars de la TTC. Le maire de Vancouver est inquiet au sujet des 400 millions de dollars réservés à la ligne RAV, et le maire d'Edmonton n'est pas sûr que les 108 millions de dollars réservés à l'infrastructure qui doivent bientôt arriver là-bas se rendront à destination.

Ainsi, avec toute cette activité, et avec le gouvernement qui fait des annonces et parfois n'en fait pas, qui divulgue des renseignements et parfois ne le fait pas, qui retire parfois de l'argent qui était auparavant réservé sans le dire à la population canadienne, et qui fait des annonces concernant les nouvelles dépenses, j'ai pensé qu'il serait très utile aux parlementaires qui sont ici et à tous les partis d'obtenir des renseignements beaucoup plus précis concernant ce qui se passe sur ce front. Il s'agit de milliards et de milliards de dollars provenant des contribuables.

Il ne se trouve aucun député, contrairement à tout ce qu'on vous dira à la Chambre, qui ne se préoccupe pas de l'optimisation des ressources et des critères qui régissent l'utilisation des fonds publics. Je souhaite donc proposer cette modification pour que nous puissions en discuter avec mes collègues, et qu'on puisse régler cela sans tarder. Je pense qu'il y a tellement de projets qui s'en viennent que nous devons nous informer davantage à leur sujet.

Merci.

● (1720)

Le président: Monsieur Russell, voulez-vous modifier la motion?

M. Todd Russell: Je la modifierais pour inclure le nouveau programme qu'on a récemment annoncé, à l'occasion du budget 2006, qui concerne l'infrastructure routière et frontalière.

M. Brian Jean: Quel serait alors le libellé de la motion modifiée?

M. Todd Russell: Après « responsables », à la troisième ligne, la motion se lirait ainsi: « du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale et du Fonds pour l'infrastructure routière et frontalière, d'informer le Comité sur les processus à l'inventaire et sur les grands projets d'infrastructure en cours et sur leur état d'avancement. ».

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Est-ce qu'il faut que la modification soit approuvée à l'unanimité? Je suis simplement curieux. Je n'ai aucune idée des règles, alors j'aimerais les connaître.

Le président: Non, elle ne doit pas être approuvée à l'unanimité.

M. Brian Jean: La première chose, comme M. McGuinty le dirait, c'est que, à ce moment précis, c'est très important. Il y a des gens qui meurent dans des accidents de train. Il y a des problèmes de sécurité dans les aéroports. Le point que je soulève, celui dont le gouvernement doit s'occuper, concerne les échéances. Nous avons un texte législatif devant nous. La sécurité est la principale raison pour suggérer que nous fassions de cette question une priorité, et la sécurité est certainement l'une de ces questions. M. Laframboise propose une motion que nous voulons appuyer à cette fin.

Je me préoccupe aussi du fait qu'il y a, bien entendu, des groupes de citoyens, et un gouvernement conservateur qui veut faire adopter une loi pour régler des dizaines de milliers de plaintes de citoyens concernant le bruit, les émanations et les préoccupations environnementales liées aux trains, et même la congestion sur les routes à Montréal, à Québec, à Toronto et à Vancouver, facteurs qui affectent la santé, le sommeil et la santé mentale de tant de Canadiens. Pourquoi les autres partis bloquent-ils l'adoption de cette loi?

Je crois que les groupes de citoyens en question sont très préoccupés de ce qui se passe. Nous avons entendu les témoignages de nombreux citoyens très préoccupés. Ils n'arrivent pas à dormir. Leur santé est affectée. J'aimerais savoir quelles sont les échéances.

Si je peux me substituer à M. McGuinty, il souhaite interrompre le processus pour présenter une motion. Nous nous réunirons encore de trois à cinq fois, et je pense que nous pourrions le faire. Si c'est le cas, nous n'aurons certainement pas de problème à adopter la motion par la suite, pour autant que nous nous occupions du projet de loi C-11 d'abord, et, ce que j'aimerais proposer, de la motion de M. Laframboise immédiatement après.

Le président: J'ai une liste. Avant de m'occuper de quoi que ce soit d'autre, par souci de précision, je n'ai pris connaissance d'aucun horaire, monsieur McGuinty. Proposez-vous que nous l'inscrivions simplement à notre ordre du jour, selon le temps dont nous disposons, comme M. Laframboise a eu la gentillesse de le faire, pour que nous puissions d'abord nous occuper du projet de loi, ou, dans les faits, que M. Duchesneau nous avise qu'il peut venir témoigner?

M. David McGuinty: Désolé, je ne me suis pas occupé de cela — monsieur Duchesneau. J'admire la courtoisie de M. Laframboise à cet égard, mais si nous pouvons en revenir à M. Duchesneau pour un instant, je trouve très irrespectueux de la part du PDG d'une société d'État de ne pas se rendre disponible sans tarder. Il semble qu'il a été en mesure de rencontrer le ministre dans les 24 heures. Nous sommes un groupe de parlementaires, de députés, et je n'arrive pas à comprendre cela. Je peux envoyer ma femme le chercher. Elle peut se rendre à Montréal en deux heures et le conduire ici — s'il n'est pas disponible et qu'il ne trouve pas de chauffeur ou de voiture — pour qu'il puisse participer à une réunion pendant deux heures.

Je trouve que cela est vraiment très irrespectueux envers le comité, monsieur le président.

• (1725)

Le président: J'ai avisé le comité du fait que je communiquerai avec lui pour tenter d'accélérer le processus.

M. David McGuinty: En ce qui concerne l'avis de motion, je pense que nous devrions nous en occuper plus tôt que tard, à cause des rumeurs qui circulent, à cause du fait que les médias font régulièrement état de l'abandon ou de la reprise de projets d'infrastructure, et à cause de la participation sans précédent d'un ministre de la Couronne à un projet d'infrastructure précis. Il y a beaucoup d'incertitude, au sein de la société canadienne, au sujet de ce qui va être fait et de la manière dont cela va être fait.

Le ministre des Transports a dit, dans un discours qu'il a prononcé ce matin à l'hôtel Hilton de Gatineau, que le gouvernement fédéral n'avait aucunement l'intention de s'immiscer dans des dossiers municipaux. Les gens qui étaient là et les journalistes ont sérieusement remis en question cette affirmation, après que quelqu'un a formulé un commentaire. Je pense que cela engendre une certaine part d'incertitude.

J'aimerais mieux comprendre. Ce serait très utile au comité d'entendre parler sur-le-champ — c'est le terme que je cherchais — de ces projets, de ces applications, parce que je pense que cela contribuerait à dissiper certaines incertitudes au Canada.

Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres membres du comité, mais j'entends aussi parler de promoteurs de partenariats publics-privés qui sont maintenant inquiets des coûts relatifs au risque politique lié au fait de présenter des soumissions pour des projets d'infrastructure d'envergure si le gouvernement fédéral accroît bel et bien sa participation aux projets une fois les contrats signés. Cela rend encore plus difficile pour les villes d'obtenir des organisations souhaitées qu'elles présentent des soumissions pour leurs projets. Je pense surtout à la TTC et à la ville de Vancouver, à la ligne RAV.

J'ai donc pensé qu'il s'agissait là de raisons suffisantes pour que nous examinions la motion en question au cours des deux prochaines semaines et que nous obtenions davantage de renseignements.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Je pense qu'il est inexact de dire que l'adoption de la motion va à l'encontre de l'adoption accélérée du projet de loi C-11. La seule chose que nous faisons, à l'heure actuelle, au sujet du projet de loi C-11, c'est d'entendre des témoins. Tout le monde a soumis des noms pour la liste de témoins. Nous suivons la procédure établie. Je ne vois rien qui bloque.

En ce qui concerne le fait de s'occuper de problèmes urgents qui méritent qu'on y prête attention, Kevin sait aussi bien que n'importe qui que le temps que le comité passe en réunion n'est habituellement pas énorme. Lorsque Kevin était un membre du comité de la justice à mes côtés, je me souviens que nous tenions cinq, six réunions par semaine. Alors si nous voulons régler le problème, nous devrions trouver du temps pour nous en occuper comme d'un problème important. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une objection raisonnable de dire que nous n'avons pas le temps de le faire parce que nous sommes trop occupés à faire ce que nous faisons. Nous avons du temps pour le faire, et je crois que cela vaut la peine de le faire. Nous devrions le faire rapidement.

Les programmes d'infrastructure, les gros programmes, les programmes importants pour le Canada — j'admettrai qu'on a prolongé certains d'entre eux. Le gouvernement a prolongé les programmes d'infrastructure municipale rurale, et d'infrastructure routière et frontalière. Il prend cependant des décisions stratégiques au sujet de ces programmes sans que nous ayons quoi que ce soit à dire. Il s'agit de questions de politiques publiques importantes. On engage des fonds importants, et on en désengage, sans aucun suivi parlementaire.

Je pense donc que nous devons adopter cette motion. Nous devrions utiliser une plage horaire qui n'est pas déjà consacrée à l'étude du projet de loi C-11, de façon que personne puisse dire que cela entrave le processus d'adoption du projet de loi C-11. Je crois que nous devrions le faire sur-le-champ. En notre absence, on prend des décisions de politiques publiques concernant des programmes importants.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le président, je propose une autre modification, soit d'inclure le mot après « inventaire »...

Le président: Je m'excuse, nous ne pouvons adopter une autre modification avant d'en avoir fini avec celle-ci.

Mme Olivia Chow: Ce n'est pas encore réglé?

Le président: Non.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, je voudrais simplement qu'on se comprenne bien. Je ne crois pas qu'il soit urgent de débattre de la motion. Je pense un peu comme M. Jean, c'est-à-dire qu'on a adopté un plan de travail. Je pense qu'il faut traiter le projet de loi C-11 le plus rapidement possible. La motion indique ceci:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande aux hauts fonctionnaires [...]

On n'y précise pas que ce sera à la prochaine réunion ni rien d'autre.

Je reviens toujours à la motion. Je commence à être un peu impatient. Je suis très gentil et poli avec M. Duchesneau, mais je commence à être un peu impatient. Je veux qu'il vienne avant qu'on traite de la question, simplement parce qu'on a déposé la motion auparavant. Je demande donc à mes collègues de m'appuyer sur ce plan. Je n'ai pas d'objection à discuter de la motion ensuite. J'aurai peut-être un petit amendement à suggérer un peu plus tard, mais je n'y vois pas d'objection.

Par contre, je voudrais qu'on tienne un débat. Je m'adresse à M. McGuinty. Vous avez mentionné un peu plus tôt que des députés conservateurs ou le ministre ont déclaré que le monde municipal relevait des provinces. C'est conforme à la position du Bloc québécois. Je ne peux donc pas en vouloir aux conservateurs s'ils disent que, constitutionnellement, les municipalités relèvent des provinces et que les discussions avec les provinces doivent avoir lieu. Je ne veux pas qu'on se perde. Par contre, je serais intéressé à connaître le contenu des programmes.

J'aurai juste un petit amendement à proposer — je vous en avais parlé — un peu plus tard, mais encore une fois, qu'on traite le projet de loi C-11 en premier, qu'on fasse comparaître M. Duchesneau et ensuite, qu'on traite de cette motion. Cela ne me pose pas de problème. Je suis prêt à tenir une assemblée spéciale, s'il le faut. On a promis le projet de loi C-11 aux citoyens. Je voudrais donc qu'on l'adopte le plus rapidement possible, qu'on traite cela et qu'on en finisse.

• (1730)

[Traduction]

Le président: Compte tenu de notre horaire, j'aimerais faire une suggestion.

J'ai l'impression qu'il y a peut-être une volonté d'organiser des réunions supplémentaires. Nous pourrions peut-être entendre M. Duchesneau à cette occasion, plutôt que d'essayer d'accommoder une rencontre avec lui dans notre horaire régulier. Je demanderais que nous reportions la décision relative à la motion de M. McGuinty à la prochaine réunion. Entre temps, je vais communiquer avec M. Duchesneau pour voir si nous pouvons le rencontrer plus tôt. Je vais par ailleurs fournir au comité le tableau de service concernant ce qui s'en vient, pour les trois ou quatre semaines qui viennent. Enfin, je vais proposer des choix au sujet du fait de faire témoigner M. Duchesneau devant le comité. Qu'en pensez-vous?

Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Je veux seulement poser une question. Quand aurons-nous le plan de travail? L'avez-vous déjà dit?

Le président: Je vais le donner au greffier d'ici la fin de la journée. Nous allons l'officialiser et vous l'envoyer par courriel, avec l'explication de la manière dont nous pouvons nous y prendre pour

obliger à témoigner une personne qui ne semble pas vouloir collaborer avec nous.

L'hon. Andy Scott: Je suis d'accord avec M. Laframboise quant à l'ordre dans lequel nous devrions faire les choses, mis à part peut-être le fait que, si nous n'arrivons pas, pour quelque raison que ce soit, à obtenir que nos témoins se présentent ici en temps opportun, je ne pense pas que nous devrions attendre. Le sous-ministre responsable des infrastructures peut être ici demain.

Le président: D'accord, et ce que je comprends, c'est que nous souhaitons continuer de nous réunir régulièrement pour étudier le projet de loi. Au besoin, nous sommes prêts à organiser une deuxième ou une troisième réunion pour régler les questions soulevées par M. McGuinty et M. Laframboise.

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Je suis tout à fait d'accord avec vous et avec M. Laframboise, et pour apaiser les inquiétudes de mes collègues de l'autre côté, je ne souhaite pas freiner l'adoption du projet de loi C-11. Je pense qu'il est possible d'appliquer la suggestion de M. Scott de tenir des réunions supplémentaires — une pour M. Duchesneau — aussitôt que possible et d'adopter immédiatement une motion qui nous permettra de commencer à chercher un moment et un lieu pour étudier cette motion et pour écouter le témoignage de fonctionnaires chargés des infrastructures, en même temps que de continuer le débat au sujet du projet de loi C-11. Je ne pense pas que personne veuille retarder l'adoption du projet de loi C-11. Je suis sûr que nous avons beaucoup de pain sur la planche et beaucoup de modifications à examiner.

Il serait cependant inutile d'attendre jusqu'à mardi prochain, monsieur le président. Nous pouvons probablement proposer la motion et continuer les débats, ou encore la mettre au voix. Nous pourrions peut-être ensuite travailler avec le personnel et le greffier pour prévoir les réunions supplémentaires. Je ne sais pas s'il est possible de nous réunir en soirée si nous voulons entendre des témoins. Je pense seulement que cela est suffisamment important pour que nous devions éclaircir ce qui se passe avec les projets prévus, abandonnés ou éventuels.

Le président: Ce que je veux dire, c'est que si j'établis l'horaire du comité, je demande au comité s'il est d'accord pour reporter son adoption à la prochaine réunion afin de pouvoir mettre cette proposition aux voix, plutôt que d'essayer de poursuivre le débat ce soir.

L'hon. Andy Scott: Nous avons besoin du plan de travail pour prendre une décision éclairée.

Le président: Cela vous semblerait-il raisonnable?

Je n'essaie pas de reporter cette décision. J'essaie seulement de faire en sorte que le comité puisse disposer d'un plan de travail.

Une voix: Pourquoi ne pas voter? Votons.

Le président: Tout ce que je dis, c'est que si nous votons, alors il faut que nous mettions la modification aux voix et il faut... si le comité dispose de tous les renseignements...

Je me plierai à la volonté du comité.

Monsieur Jean.

• (1735)

M. Brian Jean: Mes collègues et moi avons discuté de cela, et j'ai proposé à M. McGuinty que nous appuyions cette motion à l'unanimité. Cela aurait un effet réel sur les gens à l'extérieur du comité qui constateraient la remise en question que nous voulons faire, et il est certain que de parler d'infrastructure dans la motion est une bonne idée.

Mes préoccupations, comme celles de M. Laframboise, concernent la sécurité à l'aéroport de Montréal et le projet de loi C-11, et le fait de nous assurer que les gens qui ont témoigné devant nous, qui nous surveillent de près et qui nous écoutent aujourd'hui sachent que nous ne voulons pas hésiter. Nous sommes un comité qui fait bouger les choses, et nous allons faire adopter le projet de loi C-11.

Monsieur McGuinty, il s'agit de projets qui prendront forme d'ici 5 à 20 ans. Je m'y intéresse beaucoup, moi aussi, mais en ce qui concerne les 30 millions de dollars que la province a retirés, vous devriez probablement en parler à votre frère, puisque c'est lui qui a pris cette décision. Le financement du gouvernement fédéral était conditionnel...

Le président: Je ne veux pas entrer dans ce débat. J'essaie d'obtenir une entente.

M. Brian Jean: Toutefois, ce serait certainement une bonne idée d'organiser d'autres réunions.

Le président: L'autre choix que nous avons, c'est d'organiser d'autres réunions pour le sous-comité de façon à donner suite à la demande de M. McGuinty.

Nous devons aussi examiner la demande de M. Bell et la proposer sous forme de motion.

Je demande aux membres du comité s'ils sont prêts à reporter cette décision à la prochaine réunion. Vous aurez alors les renseignements devant vous. J'espère que M. Duchesneau pourra confirmer sa présence, mais je vais attendre.

Nous allons écouter un dernier commentaire de la part de M. Scott, puis nous prendrons une décision.

L'hon. Andy Scott: Mon commentaire est simple. Nous sommes tous d'accord sur la moitié des points, que nous pouvons régler tout de suite, et c'est ce que nous souhaitons faire. Je ne crois pas que personne conteste le fait que nous aimerions que les fonctionnaires chargés des infrastructures viennent témoigner devant le comité. Tout le monde est en faveur de cela.

M. David McGuinty: Adoptez la motion.

M. Brian Jean: C'est l'horaire.

L'hon. Andy Scott: Je propose que nous adoptions la motion, et que nous reportions la question de l'horaire à mardi, lorsque nous disposerons de plus de renseignements. Nous souhaitons cependant faire inscrire au compte rendu que nous voulons que cela se fasse, pour que nous puissions en aviser le ministre.

Le président: Je vais donc vous demander de vous prononcer.

Mme Olivia Chow: Sur la motion d'abord?

Le président: La question porte sur la modification.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Il ne s'agit que d'une précision, monsieur le président. Je m'excuse.

Est-ce que l'expression « sur-le-champ » fait partie de la modification?

Le président: Non.

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

Le président: La modification est adoptée telle qu'elle a été proposée.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Juste une petite modification concernant l'ajout de « de demande et d'approbation ». Pour préciser, nous ajouterions les mots « de demande et d'approbation » avant les mots « à l'inventaire ».

Le président: Je vous donne mon avis, limité à mon expérience, mais je ne pense pas que le comité puisse examiner des demandes si celles-ci n'ont pas été approuvées.

Mme Olivia Chow: Non, non. C'est le processus, et non la demande. Je ne veux pas examiner les demandes; seulement le processus d'approbation. C'est tout.

À mon avis, il s'agit d'une modification très favorable. Je crois que j'ai parlé à la personne qui a proposé la motion.

Le président: Je suis sûr que tout cela va ressortir de la conversation.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vous avais dit que je voulais aussi présenter un amendement. J'aurais souhaité qu'on enlève l'expression « grands projets », parce que tant qu'à discuter, discutons des projets. Je ne veux pas qu'on se limite à trois ou quatre éléments tels que: qui décidera des grands projets, et de quels projets? Discutons des projets au programme et c'est tout. Il faut qu'on puisse poser les questions que l'on veut.

[Traduction]

Le président: Pouvons-nous remplacer les mots « les grands » par « tous les »?

Des voix: D'accord.

Le président: Est-ce satisfaisant à vos yeux?

Nous allons attribuer la deuxième modification à Mme Chow et consigner que M. Laframboise l'a appuyée.

Je vous demanderais de vous prononcer, et je vais demander au greffier de lire la motion.

Le greffier du comité (M. Mark D'Amore): La motion se lit ainsi:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande aux hauts fonctionnaires responsables de l'infrastructure, dont le sous-ministre et le sous-ministre adjoint responsables du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, et du Fonds pour l'infrastructure routière et frontalière d'informer le Comité sur les processus de demande et d'approbation à l'inventaire et sur tous les projets d'infrastructures en cours et sur leur état d'avancement.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais avoir quelques précisions. Est-ce que les 16,4 milliards représentent « tous » les projets d'infrastructure? Nous parlons de tout, à partir de 500 \$... De quoi parlons-nous exactement? Pourquoi ne pas créer un nouveau comité qui se réunira tous les jours pendant les dix prochaines années, parce que c'est le temps que ça prendra pour nous tenir au courant de tout. Soyons un peu réalistes, s'il vous plaît. Il s'agit du gouvernement du Canada.

• (1740)

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Il y a deux choses différentes ici. L'une d'entre elles, c'est que nous voulons que les renseignements au sujet des projets dont nous voulons discuter soient disponibles. Nous n'allons pas discuter de tous les projets.

M. Brian Jean: Eh bien, c'est ce que la liste complète veut dire.

L'hon. Andy Scott: Non, cela veut dire que les renseignements sont disponibles. En d'autres termes, nous avons le droit de poser des questions au sujet d'un projet, même un petit projet. Si nous n'en parlons pas dans la description, nous n'aurons pas le droit de poser des questions à leur sujet. Cela ne veut pas dire que tout le monde va poser des questions au sujet de tous les projets.

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est pour cette raison que je voulais enlever le mot « grands ». Ça se lirait à peu près comme suit: « discuter des projets ». Si on utilise l'expression « tous les projets », il faut parler de tous les projets. Je veux discuter des projets de...

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: S'il est encore temps, je voudrais seulement apporter une dernière modification favorable.

Le président: D'accord. Nous vous écoutons.

M. Brian Jean: J'ajouterais «... et que cela se fasse à l'occasion d'une réunion spéciale, et non des réunions régulières du comité ». Je crois que nous pouvons obtenir un consensus là-dessus. Je ne pense pas qu'il y ait de problème, à l'occasion de réunions supplémentaires.

Nous souhaitons seulement nous assurer que les citoyens que nous représentons à Toronto, à Montréal, à Québec et surtout, à Vancouver, soient très contents du travail du comité. Je suis très intéressé, comme tous les autres membres du comité.

Le président: D'accord. Si tout le monde est d'accord, nous allons demander au greffier de relire la motion.

Nous allons donc supprimer les mots « grands » et « tous », parce que ce dont nous parlons véritablement, c'est des « projets d'infrastructure ».

Je vais demander au greffier de lire la motion, puis je vais vous demander de vous prononcer.

Le greffier: Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande aux hauts fonctionnaires responsables de l'infrastructure, dont le sous-ministre et le sous-ministre adjoint responsables du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, et du Fonds pour l'infrastructure routière et frontalière d'informer le Comité sur les processus de demande et d'approbation à l'inventaire et sur les projets d'infrastructures en cours et sur leur état d'avancement, en dehors des réunions habituelles du Comité.

Le président: Tout ceux qui sont en faveur de la modification?

(La modification est adoptée)

Le président: Tous ceux qui sont en faveur de la motion modifiée?

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

Le président: Merci, mesdames et messieurs.

Le comité suspend ses travaux.

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.