



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 045 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 8 février 2011**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**



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

Le mardi 8 février 2011

•(1630)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bon après-midi et bienvenue à tout le monde devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 8 décembre 2010, nous étudions le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable Rob Merrifield, ministre d'État aux Transports.

Bienvenue devant le comité, monsieur le ministre. Comme vous avez déjà comparu devant nous, vous connaissez la routine. Je vous donne la parole pour une déclaration liminaire, après quoi nous passerons aux questions.

**L'hon. Rob Merrifield (ministre d'État (Transports)):** Merci beaucoup. Permettez-moi de présenter Luc Bourdon et Carla White-Taylor, du ministère, qui pourront répondre aux questions d'ordre technique, s'il y en a.

Nous sommes certainement heureux de constater que ce projet de loi a avancé et se trouve maintenant devant le comité.

Il est intéressant que l'on ait choisi le 25<sup>e</sup> anniversaire d'un accident très grave qui s'était produit dans ma circonscription et avait causé la mort de 25 passagers et membres d'équipage et blessé 95 personnes. Je veux parler de l'accident survenu lorsqu'un train du CN est entré en collision avec un train de VIA Rail à Hinton, en Alberta. Cet accident avait eu une incidence profonde sur la collectivité et la circonscription, et il est donc heureux que nous traitions aujourd'hui de la sécurité des chemins de fer.

Des améliorations importantes ont été apportées depuis ce jour-là. Je suis heureux d'appuyer ce projet de loi C-33 qui, je le souligne, n'est pas une loi sur la sécurité des chemins de fer mais une loi améliorant la sécurité ferroviaire. J'espère que ce nouveau projet de loi apportera certains des changements qui sont nécessaires pour accroître la sécurité du réseau ferroviaire. Nous pensons que les amendements proposés sont non seulement essentiels mais aussi opportuns. Ils répondent directement aux recommandations de deux études importantes consacrées à la sécurité des chemins de fer.

Les membres du comité se souviendront que plusieurs déraillements graves se sont produits en 2005 et 2006, notamment dans ma circonscription, au Lac Wabamun, dont j'avais été l'un des premiers observateurs. C'était en Alberta. Il y a eu aussi des déraillements à Lilloet et à Cheakamus, en Colombie-Britannique, ainsi qu'à Montmagny, au Québec.

Tous ces accidents ont mis en relief certaines carences du système de sécurité. Comme je l'ai dit, j'ai été l'un des premiers observateurs du déraillement de Wabamun. La dernière estimation par le CN des coûts de nettoyage et de dédommagement causés par cet accident s'élève à plus de 130 millions de dollars. Les accidents de chemin de

fer coûtent très cher sur le plan humain, le plan financier et, très potentiellement, le plan environnemental. Nous devons donc faire tout notre possible pour les éviter.

Ces incidents ont incité le ministère des Transports à lancer un examen complet de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2006. L'objectif de cet examen était de déterminer les possibles lacunes de la Loi et de formuler des recommandations afin de renforcer le régime de réglementation. Le ministre des Transports a présenté à la Chambre le rapport final du comité consultatif de l'examen au mois de mars 2008. Le rapport contenait 56 recommandations pour améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a commencé sa propre étude en 2006. Ses membres ont accepté les recommandations du comité consultatif et ont présenté leur rapport à la Chambre en mai 2008. Ce rapport comprenait 14 recommandations, dont la plupart s'appuyaient sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Les deux rapports ont déterminé les principaux secteurs où il y avait matière à amélioration et que les ressources de Transports Canada soient augmentées afin de renforcer la surveillance des capacités, en plus de mettre en place de nouvelles initiatives de sécurité. Transports Canada a pris des mesures pour répondre aux recommandations au moyen d'une variété d'initiatives conjointes avec l'industrie et les syndicats, et en proposant des modifications législatives à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les modifications comprises dans le projet de loi C-33 amélioreront la sécurité ferroviaire et harmoniseront la loi avec les lois des autres modes de transport, comme le transport aérien ou le transport maritime.

Les quatre principales composantes du projet de loi sont de nouveaux pouvoirs pour sévir contre les contrevenants au moyen de nouvelles sanctions pécuniaires et des sanctions judiciaires accrues, pour renforcer les exigences de sécurité à l'égard des compagnies de chemin de fer, pour protéger les employés qui dénoncent des manquements à la sécurité ferroviaire, et pour exiger qu'un dirigeant de chaque société ferroviaire soit responsable de la sécurité sur le plan juridique.

De plus, les compagnies de chemin de fer devront obtenir un certificat d'exploitation ferroviaire fondé sur la sécurité avant d'entreprendre ou de continuer toute activité. Le projet de loi comprend une approche progressive et accorde un pouvoir de réglementation au gouvernement afin de lui permettre d'être accommodant avec les plus petites compagnies de chemin de fer ayant des profils de risque différents de ceux des compagnies de chemin de fer de catégorie 1 et, il importe de le souligner, de ne pas être trop sévère avec les compagnies exploitant des lignes courtes.

•(1635)

Les modifications clarifient les pouvoirs et les responsabilités du ministre à l'égard des questions liées au domaine ferroviaire, et elles stipulent que la Loi s'applique à l'égard de toutes les questions dans les limites de la compétence législative du Parlement. De cette façon, toutes les compagnies qui utilisent un chemin de fer fédéral devront satisfaire aux mêmes hauts niveaux d'exigences en matière de sécurité.

Finalement, dans le but de protéger notre patrimoine naturel contre tout dommage, on mettra également l'accent sur l'importance de la gestion environnementale. Je suis parfaitement conscient de ce facteur étant donné ce que j'ai vu au Lac Wabamun et qui, je l'espère, ne se reproduira jamais. Même si ces modifications permettent de créer plus de règlements, il est important de se rappeler que le comité consultatif indépendant a recommandé de tels règlements après avoir effectué des recherches, des consultations et des réflexions. Le gouvernement est d'accord avec les recommandations du comité, compte tenu des points relevant de la responsabilité fédérale, parce qu'elles permettront d'améliorer la sécurité des Canadiens et Canadiennes, qu'elles contribueront à une économie plus forte, et qu'elles favoriseront un environnement plus propre. L'industrie ferroviaire est le fondement de notre économie. Près de 70 p. 100 de nos marchandises et légumes sont acheminés par chemin de fer. L'industrie fait partie de notre patrimoine historique et doit continuer à bien servir les Canadiens à l'avenir.

J'invite les membres de ce comité à étudier de près ce projet de loi. S'il y a des modifications mineures ou techniques qui pourraient clarifier certains points, veuillez m'en faire part. Nonobstant des modifications mineures, je demande à toutes les parties de travailler ensemble car il y va de l'intérêt de tous les Canadiens. Ce n'est pas une question de partisanerie politique, il s'agit uniquement de relever la sécurité des chemins de fer et d'instaurer une culture y contribuant. Il est important que nous adoptions ce projet de loi de manière prudente et j'espère que le comité y accordera toute son attention afin de l'adopter sans tarder.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Monsieur McCallum.

**L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.):** Merci.

Sachez que le parti libéral a l'intention d'examiner ce projet de loi avec diligence.

Ma première question concerne un autre sujet, la revue du service ferroviaire. Je pensais que le rapport final devrait sortir fin 2010 mais je crois comprendre qu'il n'a pas été publié. Pouvez-vous nous dire quand il le sera et quelle est la raison du retard?

**L'hon. Rob Merrifield:** Je peux vous donner une indication. J'ai reçu la version anglaise juste avant Noël. Elle est en cours de traduction. Mon gouvernement est prêt à donner une réponse à ce rapport qui sera très bientôt publié. Je n'ai pas de date exacte mais je peux vous dire que ce sera bientôt.

**L'hon. John McCallum:** C'est une question de jours, de semaines ou de mois?

**L'hon. Rob Merrifield:** Pas de mois. Nous pensons que ce sera bientôt. Je ne veux pas éluder votre question, j'essaie de vous donner la réponse la plus directe possible. Nous essayons de le publier aussi rapidement que possible.

**L'hon. John McCallum:** Une autre question concerne le projet de loi C-33, avec les organismes locaux de transport public

exploitant des services ferroviaires légers, des métros ou des tramways, comme le service GO Transit en Ontario. Je crois comprendre que le projet de loi C-33 s'appliquera aussi à eux, au moins dans une certaine mesure. Si c'est vrai, cela imposera-t-il des coûts supplémentaires ou un fardeau réglementaire additionnel à cette catégorie d'organismes? En a-t-on tenu compte dans ce projet de loi?

**L'hon. Rob Merrifield:** Oui. Comme je l'ai dit, nous pensons que les lignes courtes et les petites sociétés doivent être réglementées mais en ayant un fardeau correspondant au risque. Auront-elles besoin d'un certificat d'exploitation, ce qui est en fait l'objet de votre question? Oui, elles en auront besoin. Il serait bizarre, du point de vue de la sécurité ferroviaire, qu'on exige un certificat d'exploitation complet pour le transport de biens et de services mais pas pour le transport de personnes. Il serait difficile de prétendre qu'on ne devrait pas exiger de certificat d'exploitation dans le cas d'un service comme GO Transit.

•(1640)

**L'hon. John McCallum:** Prenons GO Transit comme exemple. Pouvez-vous nous donner une idée de la nature ou de l'ampleur des coûts supplémentaires qui seront imposés?

**L'hon. Rob Merrifield:** Je ne pense pas qu'il aura beaucoup de coûts supplémentaires mais, comme c'est une question plus technique, je demande à mon collaborateur de vous répondre.

**M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports):** Dans le projet de loi C 33, nous mentionnons un règlement qui sera formulé pour déterminer les critères d'un certificat d'exploitation ferroviaire. Au moment où nous formulerons le règlement, toutes les parties prenantes participeront pleinement au processus et nous tiendrons compte de tous les aspects de leurs organisations. En ce qui concerne un service de banlieue, on exigera un certificat d'exploitation ferroviaire de GO Transit, d'AMT à Montréal, et de West Coast Express pour l'exploitation des voies fédérales. Lorsque ces sociétés ne seront pas sur les voies fédérales, elles n'auront pas besoin de CE.

**L'hon. John McCallum:** Oh, seulement sur les voies fédérales.

**M. Luc Bourdon:** Lorsqu'elles empruntent les voies du CN et du CP.

**L'hon. John McCallum:** Est-ce que GO Train, par exemple, emprunte beaucoup les voies fédérales, ou est-ce uniquement ses propres voies?

**M. Luc Bourdon:** Lorsque ce sont ses propres voies, Transports Canada n'a évidemment pas compétence. C'est seulement quand il utilise les voies du CP ou du CN.

À l'heure actuelle, nous ne détenons que le pouvoir de surveiller leur conformité. Pour toute société de chemin de fer, quand on parle des régies de transports urbains ou des voies courtes réglementées par une province, nous n'avons compétence que lorsqu'elle utilise des voies fédérales. D'ailleurs, cette compétence se limite simplement à la surveillance. Nous n'avons pas le pouvoir de prendre des mesures d'exécution. Donc, si quelque chose dérape, nous devons imposer la mesure d'exécution à la compagnie ferroviaire d'accueil. Dans la plupart des cas, le CN ou le CP doivent alors traiter avec l'autorité provinciale pour résoudre le problème.

**L'hon. John McCallum:** Merci.

Une autre question. Je discutais aujourd'hui avec un représentant des teamsters qui me disait qu'une des compagnies ferroviaires canadiennes envisage de transférer tout son service de contrôle du trafic aux États-Unis. Il me disait que cela réduirait le pouvoir de réglementation puisque le service serait situé aux États-Unis, et que cela ferait perdre des emplois au Canada. En outre, disait-il, les Américains n'autoriseraient certainement jamais que leurs agents de contrôle du trafic ferroviaire soient basés au Canada. Voici donc ma question : seriez-vous prêt à accepter un amendement exigeant que le contrôle du trafic ferroviaire soit localisé au Canada?

**L'hon. Rob Merrifield:** Je vous réponds que, si l'on peut montrer que c'est une question de sécurité, et je suppose que c'est la position des Américains, je pense que nous devrions l'envisager sérieusement. Par contre, s'il s'agit simplement d'une question de répartition du trafic, sans aucune conséquence pour la sécurité, ce serait plus difficile à défendre.

J'invite le comité à examiner la question de façon à nous communiquer les meilleures informations possibles, avec une recommandation.

**L'hon. John McCallum:** Bien.

J'ai une dernière question mais vous ne pourrez peut-être pas y répondre car elle ne concerne pas votre ministère mais celui des Transports.

**L'hon. Rob Merrifield:** Je vais quand même essayer.

**L'hon. John McCallum:** D'accord.

Je suis très inquiet. Selon certains rapports, il y aurait eu une réduction apparemment importante du nombre de policiers en civil dans les avions, ce qui pourrait avoir des conséquences sur la sécurité du transport aérien, me semble-t-il, ainsi que sur notre réputation internationale si nous sommes les seuls à faire cela.

Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

**L'hon. Rob Merrifield:** Tout ce que je peux dire, c'est que c'est une question de sécurité publique, pas de transport, et que j'hésite un peu à vous répondre. Je dirai simplement que, là où le risque l'exige, il continuera d'y avoir des policiers en civil.

**L'hon. John McCallum:** Très bien. Je suppose que je devrais attendre M. Toews à ce sujet.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci.

Pour l'information des membres du comité, j'ai signé une ébauche de lettre demandant au ministre Strahl de nous fournir une copie de ce rapport. Je crois comprendre qu'il est en cours de traduction et...

**L'hon. Rob Merrifield:** Du rapport de...

**Le président:** Du rapport dont parlait M. McCallum dans sa première...

**L'hon. Rob Merrifield:** Vous parlez du transport ferroviaire?

**Le président:** De la revue du service.

**L'hon. Rob Merrifield:** D'accord.

**Le président:** Nous avons envoyé une lettre demandant une copie.

Monsieur Guimond.

[Français]

**M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ):** Merci, monsieur le président.

Dès le départ, on se doit de reconnaître que, par définition, un projet de loi qui traite de sécurité ferroviaire touche des vies humaines et qu'il doit par le fait même être traité de façon sérieuse.

J'ai travaillé pendant 16 ans dans l'industrie des pâtes et papiers. Mes collègues anglophones qui ont visité des usines dans le cadre d'une campagne électorale ou qui ont eux-mêmes travaillé dans ce secteur savent que la devise est toujours « *safety first* ». Malheureusement, la façon dont les compagnies se comportent ne correspond pas toujours exactement à ce qu'elles affirment, entre autres par écrit.

Monsieur le ministre, vous ou le ministre en titre serez probablement invité de nouveau à comparaître quand il sera question des mesures de sécurité touchant les réparations sur les avions. Il y a un genre de système en vertu duquel les compagnies s'autocontrôlent. On a vu quels étaient les effets de cela dans les abattoirs et dans le milieu agricole. Je ne sais pas si ça fait partie de la philosophie du gouvernement conservateur.

Est-ce que ça prévaut dans le domaine ferroviaire où est-ce que les gens de Transports Canada peuvent se présenter et faire des vérifications très approfondies?

• (1645)

[Traduction]

**L'hon. Rob Merrifield:** Je pense que c'est une très bonne question. Si je peux résumer, et vous me corrigerez si je me trompe, vous dites que les compagnies ferroviaires ne feront probablement rien pour la sécurité si nous leur en laissons la responsabilité. Une culture de la sécurité doit être fondée sur une réglementation, en nous assurant que celle-ci est appliquée.

La question, je crois, est de savoir si cette loi assure qu'elle sera appliquée. Nous avons consacré une somme considérable pour nous en assurer. Je pense qu'un des principaux facteurs à ce sujet, et il se trouve dans la loi elle-même, c'est l'obligation d'avoir un cadre supérieur qui sera tenu responsable si la réglementation n'est pas respectée, ainsi que l'octroi d'une protection pour les dénonciateurs. Vous avez raison, nous voulons instaurer une culture de la sécurité dans les chemins de fer, et certaines des recommandations de votre comité, ainsi que de comités antérieurs et d'une révision de la loi, ont été intégrées au projet de loi.

Elles sont dans le texte et il s'agit foncièrement de changer la culture de la sécurité dans nos chemins de fer. Nous aurons des inspecteurs qui s'assureront que les règles sont respectées, et nous aurons aussi le pouvoir d'imposer des pénalités adéquates si elles ne le sont pas. J'espère que cela répond à votre question.

Luc voudrait ajouter quelque chose.

[Français]

**M. Luc Bourdon:** Je pense que vous faisiez allusion aux systèmes de gestion de la sécurité. C'est un règlement qui est appliqué depuis 2001 dans le domaine du transport ferroviaire. Ça va donc faire bientôt 10 ans. En aucun moment, les systèmes de gestion de la sécurité n'ont remplacé notre régime d'inspection. D'ailleurs, les ressources additionnelles que nous avons obtenues nous ont permis d'ajouter environ 25 inspecteurs dans les régions. Au total, 56 personnes supplémentaires ont été affectées à la sécurité ferroviaire.

Dans notre règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité, il est très clair, précisément à la disposition 2.4, qu'on doit s'assurer en tout temps que les chemins de fer sont conformes à tous les règlements en vigueur. Ce système ne remplace pas l'ancien régime, il le bonifie. Il ne s'agit pas non plus d'autoréglementation.

**M. Michel Guimond:** Ce que je vais vous demander n'est pas une colle mais une simple question. Combien y a-t-il de mouvements de train par jour au Canada?

**M. Luc Bourdon:** Il y en a à peu près 777.

**M. Michel Guimond:** Il y a 777 mouvements de train à la grandeur du Canada.

**M. Luc Bourdon:** Oui, environ.

**M. Michel Guimond:** Pas plus que cela?

**M. Luc Bourdon:** C'est à peu près ce qu'il y a quotidiennement.

**M. Michel Guimond:** Quel est le nombre total d'inspecteurs?

• (1650)

**M. Luc Bourdon:** On aura bientôt un total de près de 230 employés en sécurité ferroviaire.

**M. Michel Guimond:** Est-ce qu'on juge que c'est suffisant?

**M. Luc Bourdon:** Compte tenu des systèmes qu'on a en place, je peux vous dire qu'au moment où on se parle, le Canadien Pacifique et le Canadien National sont considérés comme étant les deux chemins de fer les plus sécuritaires en Amérique du Nord. Les fréquences d'accidents y sont relativement basses; elles sont d'un peu plus d'un accident par million de trains.

**M. Michel Guimond:** Effectivement, j'ai posé la question à quelqu'un du CN. Mon collègue le ministre nous a dit que les dirigeants seront tenus responsables. C'est bien, mais si le dirigeant apporte une couronne de fleurs au salon funéraire et qu'il sert la main de la veuve et des enfants, personne ici ne souhaite cela. Pour ma part, je ne veux pas vous rendre personnellement responsable. Le CN m'a dit que dans la dernière année, il y a eu un décès. Il y a eu une dizaine de collisions avec des véhicules à des passages à niveau. Il y a des suicides aussi.

**M. Luc Bourdon:** Oui.

**M. Michel Guimond:** Je connais quelqu'un — pas un proche mais une connaissance — qui a attendu 10 minutes avant que le train arrive pour s'en aller bien tranquillement sur la voie.

Je vous prépare psychologiquement: dans le secteur aérien, l'autorégulation, on va y revenir, c'est certain.

**M. Luc Bourdon:** Je peux vous assurer qu'il n'y en a pas du côté du chemin de fer, et le projet de loi contient deux mesures supplémentaires qu'on n'avait pas dans le passé. La première est la possibilité d'imposer des pénalités financières pouvant atteindre un maximum de 50 000 \$ pour les individus et de 250 000 \$ pour les entreprises.

**M. Michel Guimond:** Des pinottes!

**M. Luc Bourdon:** On a aussi augmenté le montant alloué pour les poursuites. On peut aller jusqu'à 1 million de dollars par journée de non-conformité, ce qu'on n'avait pas avant.

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

*Mr. Merrifield.*

[Traduction]

**L'hon. Rob Merrifield:** La question est de savoir si le projet de loi est assez rigoureux pour garantir la conformité. Il y a plusieurs mesures visant à assurer une surveillance, et on prévoit aussi la désignation d'un cadre responsable. Le gouvernement consacre 44 millions de dollars à l'amélioration de la conformité en augmentant le nombre de personnes qui feront la surveillance. Donc, nous proposons un projet de loi ayant des crocs assez acérés. Nous allons nous assurer que la loi est respectée. C'est clair.

**Le président:** Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD):** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre. C'est un plaisir de vous accueillir ici.

Ce projet de loi est intéressant. J'ai plusieurs questions à vous poser, la première concernant votre désir de faire respecter la réglementation sur la sécurité en remplaçant les ordonnances d'exécution par des amendes. Selon mes informations, les amendes imposées aux États-Unis pour imposer des changements coûtent parfois très cher aux compagnies de chemin de fer. Toutefois, celles-ci sont parfois prêtes à les accepter afin de ne pas apporter au système les changements nécessaires pour en accroître la sécurité. Qu'est-ce qui vous permet donc de croire que votre système — remplacer les ordonnances d'exécution par des amendes — donnera ce résultat?

**L'hon. Rob Merrifield:** Nous ne passons pas à des amendes. Nous allons nous assurer d'avoir un texte de loi efficace, ainsi que des pénalités judiciaires et administratives. Cela se fera non pas par la voie d'amendes mais en nous assurant que tous les règlements prévus par la loi sont respectés.

**M. Dennis Bevington:** Donc, vous allez imposer des ordonnances d'exécution?

**L'hon. Rob Merrifield:** C'est cela, nous allons nous assurer de travailler avec les compagnies. Les pénalités sont assez lourdes mais, de toute façon, elles ne seront pas le premier acte. Il y aura un premier acte en cas de non-conformité. C'est quelque chose qui arrivera pour assurer que la culture prévue dans le projet de loi est effectivement respectée. Vous n'allez donc pas voir des inspecteurs sillonner les voies ferrées pour infliger des amendes.

**M. Dennis Bevington:** Je m'en doute mais, parfois, les pénalités ne sont pas suffisantes pour pousser l'entreprise à agir. Je veux m'assurer que cela est bien compris dans le projet de loi.

**L'hon. Rob Merrifield:** Pour un particulier, 50 000 \$ par jour, ce n'est pas négligeable.

**M. Dennis Bevington:** Peut-être bien.

Si vous examinez les statistiques, vous pouvez voir très clairement que nous avons un problème de sécurité au Canada, dans le secteur des chemins de fer. En quoi ce projet de loi permettra-t-il de réduire le nombre de victimes qu'il y a actuellement dans le système? Nous avons entre 50 et 70 pertes de vie par an de gens ayant voulu traverser des voies ferrées ou de gens sur les trains.

• (1655)

**L'hon. Rob Merrifield:** En qualité de représentant du gouvernement, je conviens que c'est une très bonne question et je vous dis que nous accordons nos actes à nos paroles. Le nombre d'incidents a sensiblement baissé mais tout accident mortel est un accident de trop. Je ne veux pas dire que nous ne pouvons pas faire mieux. Nous devons faire mieux, mais nous avons déjà vu une grande amélioration. Nous avons consacré 28 millions de dollars à l'aménagement des passages à niveau. C'est un programme concernant les passages les plus dangereux. Nous agissons et continuons d'obtenir de très solides gains de ce côté.

Mais ça ne suffit pas. Nous devons changer la culture de sécurité des chemins de fer. Nous devons nous assurer que ce projet de loi entrera en vigueur le plus rapidement possible et que certains des amendements que vous et vos collègues du comité avez formulés après sérieuse réflexion entreranno en vigueur. Voilà pourquoi il s'agit d'un projet de loi très important. Il va beaucoup faire pour répondre à certaines des préoccupations...

**M. Dennis Bevington:** Y a-t-il dans le projet de loi quelque chose qui poussera les entreprises à protéger les voies ferrées plus qu'elles ne le font aujourd'hui?

**L'hon. Rob Merrifield:** Le projet de loi assurera que les compagnies de chemin de fer peuvent... Le certificat ferroviaire sera conçu de manière à assurer que les règlements sont effectivement appliqués et respectés conformément à l'intention du législateur, c'est-à-dire pour rehausser la sécurité des chemins de fer, en tenant compte des risques environnementaux, du risque humain, et du risque de déraillement. On aura la possibilité de le faire dans les textes réglementaires...

**M. Dennis Bevington:** Donc, ce sont en réalité les règlements qui détermineront ce que les compagnies de chemin de fer devront faire pour régler ces problèmes. Il n'y a pas ici de principe primordial sur...

**L'hon. Rob Merrifield:** C'est comme pour tout autre projet de loi. La loi sert à énoncer les principes fondamentaux et à indiquer les mesures d'exécution idoines. Les règlements servent à indiquer en détail les choses qu'il faut faire.

**M. Dennis Bevington:** Voyons si je vous comprends bien. Vous aurez la possibilité d'intervenir dans des domaines où les compagnies de chemin de fer ont des licences existantes, afin de leur demander des améliorations importantes...

**L'hon. Rob Merrifield:** Pour fonctionner, elles devront avoir un certificat d'exploitation.

**M. Dennis Bevington:** Et ce certificat d'exploitation qui existe maintenant, une fois que ce projet de loi aura été adopté, sera... Que deviendront les textes réglementaires existants? Si l'on adopte de nouveaux règlements, seront-ils exécutoires pour les compagnies qui détiennent déjà des certificats d'exploitation? Comment ça va marcher?

**L'hon. Rob Merrifield:** Oui, ils le seront. Comme je l'ai dit, avant d'obtenir un certificat d'exploitation — et quiconque emprunte une voie fédérale devra détenir un certificat d'exploitation —, on devra se conformer à ce certificat.

**M. Dennis Bevington:** Me reste-t-il du temps?

**Le président:** Une minute.

**M. Dennis Bevington:** Prenons l'exemple des systèmes. C'est une chose qu'on a portée à mon attention. Je ne suis pas un expert en chemins de fer, je viens des Territoires du Nord-Ouest, mais le fait que, dans ce pays, nous n'exigeons pas de systèmes automatiques pour les feux rouges de nos trains est un problème de sécurité qu'on a porté à mon attention.

Il n'y a pas de système de freinage automatique sur les trains lorsqu'il y a un feu rouge. Au Canada, c'est toujours manuel. Est-ce que cela pourrait être réglé par voie réglementaire ou devrait nécessairement faire l'objet d'une intervention à un niveau supérieur?

**L'hon. Rob Merrifield:** Je ne suis pas non plus un expert en chemins de fer et je demande donc à Luc de vous répondre.

**M. Luc Bourdon:** Je crois que vous faites référence à ce que nous appelons un contrôle de train positif. Si un conducteur est sur le point de franchir un feu rouge, pour quelque raison que ce soit, et

qu'il ne ralentit pas ou ne s'arrête pas, un système prendra le contrôle de la locomotive et l'arrêtera. Ou, s'il est sur le point d'actionner une commande qui est en position de marche arrière, la locomotive s'arrêtera également.

On étudie actuellement cette technologie aux États-Unis. Par le truchement de sa propre loi sur l'amélioration de la sécurité ferroviaire, le Congrès des États-Unis exige que toutes les compagnies de chemin de fer opérant en milieu mixte, c'est-à-dire là où l'on transporte du fret et des passagers et où il y a des matières extrêmement toxiques, adoptent le contrôle de train positif d'ici à 2015. Toutefois, le rapport coûts-bénéfices est actuellement de 22 contre 1. Ils essayent de résoudre les problèmes du système. Entre-temps, nous attendons de voir comment ils vont gérer ce système. Nous verrons alors s'il est possible de procéder éventuellement à la même application au Canada.

• (1700)

**Le président:** Merci.

Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Je voudrais une précision. Est-ce par voie réglementaire? Est-ce comme cela que vous appliquerez une telle mesure?

**M. Luc Bourdon:** Aux États-Unis, c'est le Congrès qui a pris la décision, pas la FRA. Pour nous, ce sera au moyen de règlements ou de règles. Nous avons dans la loi actuelle tous les pouvoirs nécessaires pour le faire si nous le voulons.

**Le président:** Merci.

Monsieur Trost.

**M. Brad Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, dans votre déclaration liminaire, vous avez décrit un peu ce que le gouvernement a fait en matière de consultations préalables à ce projet de loi. Y a-t-il quelque chose que vous voudriez ajouter à ce sujet? Y a-t-il quelqu'un d'autre que le gouvernement a consulté, à part les groupes que vous avez mentionnés dans votre déclaration liminaire?

**L'hon. Rob Merrifield:** Je pense que c'est important. Lors de nos consultations, tous les acteurs ont pu apporter leur contribution et confirmer qu'ils approuvent ce projet de loi. Pour changer la culture, il faut que tout le monde agisse dans le même sens.

Tel est d'ailleurs l'objectif réel du projet de loi. Il ne s'agit pas de pénaliser à tout prix quelqu'un qui n'aurait pas respecté quelque chose, il s'agit de transformer une culture et de sauver des vies et de l'équipement et de protéger notre environnement.

Nous avons donc tenu de larges consultations. Parmi les parties concernées, je mentionne les compagnies de chemin de fer, les associations professionnelles, les cheminots, les syndicats, les clients des chemins de fer et leurs associations, les municipalités et leurs associations, les gouvernements provinciaux et territoriaux, les groupes autochtones et environnementaux, les groupes de secours d'urgence, le grand public, Transports Canada et les autres ministères et organismes fédéraux. Je ne sais pas si j'ai oublié quelqu'un mais je pense que cela englobe quasiment tout le monde.

Nous bénéficions d'un appui considérable des usagers. De fait, je ne connais personne qui dise que c'est une mauvaise idée et qu'il ne faut pas faire ça. La consultation, c'est une chose. Elle a été profonde et étendue, mais ce qui est vraiment le plus important, c'est que les gens, les compagnies de chemin de fer et les usagers disent que c'est quelque chose qui n'a que trop tardé et qu'il faut mettre en oeuvre sur-le-champ.

**M. Brad Trost:** Il y a dans le projet de loi de nouveaux outils de supervision. Pouvez-vous nous donner un bref résumé de ce qu'ils sont et nous expliquer pourquoi ils sont là?

**L'hon. Rob Merrifield:** Oui. Le premier outil de supervision est le certificat d'exploitation. C'est un élément obligatoire de la loi. Si vous n'en avez pas, vous ne pouvez pas exploiter les chemins de fer. Il est très important de veiller à ce que ses dispositions soient respectées.

Nous devons aussi nous assurer qu'il est respecté du point de vue d'une analyse du risque, afin que les deux grandes compagnies de chemin de fer du pays n'aient pas de problème à obtenir un certificat d'exploitation et de veiller à ce qu'elles en respectent les dispositions. Elles sont assez grandes pour ce faire. Nous allons devoir nous assurer que toutes les autres compagnies de chemin de fer qui ont moins de risques, les lignes courtes, ne sont pas trop terriblement désavantagées et parviennent quand même à respecter les dispositions d'un certificat d'exploitation qui correspond au risque.

Ces choses-là se trouvent dans le projet de loi. Si vous pouvez les améliorer durant vos délibérations, faites-le, mais c'est certainement quelque chose qui améliorera beaucoup la supervision.

**M. Brad Trost:** Il y a une différence entre la supervision et l'exécution. Ce n'est pas seulement dans la supervision que le projet de loi comporte un certain nombre de changements, c'est aussi dans l'octroi de nouveaux outils d'exécution.

Pouvez-vous nous donner le quoi et le comment des nouveaux outils d'exécution?

**L'hon. Rob Merrifield:** Les nouveaux outils d'exécution sont très importants. Il y a non seulement des pénalités administratives mais aussi des pénalités judiciaires. Si vous ne respectez pas ceci, vous le paierez cher.

Ce n'est pas que ça n'a pas été mis à l'essai. On a testé le système dans l'aviation et en transport maritime. Ces pénalités s'appliquent de la même manière dans ces autres modes de transport : 50 000 \$ pour un particulier, 250 000 \$ pour une société. C'est pour chaque jour de non-conformité. L'addition monte vite.

La deuxième chose est que, du côté judiciaire, c'est là depuis 20 ans, mais nous parlons de 1 million de dollars environ pour une société et de 50 000 \$ pour un particulier, pour chaque jour de non-conformité, et ça monte donc vite aussi dans ce cas-là.

D'aucuns diront que ces mesures sont trop sévères. Je ne pense pas nécessairement qu'elles le sont car ce ne sont pas les premières choses qui se produiront. La première chose qui se produira est que les inspecteurs diront que vous n'êtes pas en conformité et que vous devez faire telle ou telle chose pour vous rendre conforme. C'est s'il y a de la réticence à agir pour régler les problèmes de sécurité.

Il s'agit pas de jouer au chat et à la souris. Il y aura pas mal de négociations entre l'utilisateur et Transports Canada avant que le ministère impose ces pénalités, mais celle-ci le seront, et vigoureusement, s'il n'y a pas conformité.

● (1705)

**M. Brad Trost:** L'une des choses intéressantes que j'ai vues dans ce projet de loi, et vous l'avez mentionné dans vos remarques, est l'obligation pour chaque société de désigner un cadre responsable de la sécurité. Je ne pense pas avoir déjà vu cela ailleurs. Je me trompe peut-être car je suis assez nouveau au sein de ce comité. C'est ma première année. J'y suis depuis l'automne.

Quelle est l'explication de cette mesure? Pouvez-vous nous donner quelques précisions sur ce dont ce cadre sera responsable? Cette mesure s'appliquera-t-elle à toutes les sociétés, même à celles exploitant des lignes courtes?

**L'hon. Rob Merrifield:** C'est peut-être l'une des choses les plus originales de ce projet de loi, vous avez raison, mais je pense aussi que c'est celle qui aura le plus d'impact. Si vous êtes ce cadre et que c'est votre tête qui est sur le billot, vous allez faire tout ce qu'il faut pour que la loi soit respectée.

Ce ne sont pas simplement les sociétés et les exploitants de chemins de fer qui diront qu'ils doivent respecter le certificat. Certes, ce sera une chose mais, quand vous aurez au sein de ces sociétés des cadres qui ont été désignés et qui seront personnellement responsables, je pense que vous verrez qu'il y a plus de conformité. C'est vraiment de cela qu'il s'agit.

C'est intéressant. J'étais l'un des premiers sur place lors du déversement de Wabamun. Pour vous donner une idée de la difficulté, si vous n'avez pas dressé de plan et n'avez pas réfléchi aux situations d'urgence qui risquent de se présenter... Les chemins de fer, ça relève de Transports Canada. Toutefois, quand vous avez un fluide qui se déverse d'une voie ferrée dans un lac — une fois que c'est entre la voie ferrée et le Lac Wabamun —, eh bien, ça relève de l'Environnement. Ensuite, une fois que c'est dans le lac, ça relève de Pêches et océans. Et finalement, une fois que ça atteint l'autre rive du lac, on est en territoire des premières nations, c'est-à-dire des Affaires indiennes et du Nord. Et c'est la même chose provincialement et fédéralement.

L'impasse résultait de la question de savoir de qui tout cela relevait. Il n'y avait pas de plan. Je me souviens que j'étais assis sur la plate-forme d'une camionnette après avoir fait un survol du Lac Wabamun en hélicoptère. Après l'atterrissage, ils nous ont demandé ce que nous pensions qu'il faudrait faire. J'ai dit qu'il faudrait d'abord chasser les skieurs nautiques afin qu'ils ne perturbent pas la nappe de pétrole. Ils m'ont répondu qu'ils ne possédaient pas ce pouvoir.

Voilà le genre de choses qu'il faut corriger avant qu'il y ait une catastrophe. Il faut avoir dressé un plan et il faut s'être assuré que tout le monde le comprend. Il faut être certain d'avoir le bon matériel sur place, etc.

Quoi qu'il en soit, il est très important d'avoir dressé un plan à l'avance, de le mettre en application et d'avoir instauré une culture de la sécurité.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.):** Merci, monsieur le ministre et collaborateurs.

Voici ma question : pourquoi les régies de transports urbains touchées par ce projet de loi sont-elles préoccupées alors qu'elles ont des dossiers exemplaires en matière de sécurité? C'est ma première question.

En outre, comment allez-vous protéger les contribuables par l'inclusion des régies de transports urbains dans ce projet de loi?

**L'hon. Rob Merrifield:** Si votre question, au sujet des transports urbains... Êtes-vous en train de nous dire que ces régies n'ont pas été consultées?

**M. Sukh Dhaliwal:** Oui.

**L'hon. Rob Merrifield:** Ce n'est pas exact. Quand nous avons annoncé ce projet de loi, nous l'avons fait à Oshawa, parce que Oshawa, Ajax, Pickering et Whitby étaient très préoccupées par cette question étant donné qu'il venait juste d'y avoir un grave déversement.

Nous avons consulté ces municipalités, ainsi que tous les maires du pays. Il est très important de recueillir leur point de vue et de veiller à ce que cette culture de la sécurité devienne une de leurs grandes préoccupations car, quand il s'agit de collectivités urbaines, le risque est grand avec tous les trains qui traversent les villes.

À part cela, je ne vois pas exactement ce que vous voulez dire. Je n'ai peut-être pas bien saisi votre question.

**M. Sukh Dhaliwal:** Je reprends. J'habite dans la région de Vancouver. Quand nous consultons les responsables de TransLink, pourquoi sont-ils tellement préoccupés par ce projet de loi s'il est vrai que vous les avez déjà consultés? N'est-ce pas parce que ce texte aura une incidence négative sur les contribuables? Dans le cas de TransLink, le dossier de sécurité est impeccable.

• (1710)

**L'hon. Rob Merrifield:** Ce que vous demandez, c'est pourquoi ils seraient tenus de se conformer à un certificat. C'est bien cela?

**M. Sukh Dhaliwal:** Oui.

**L'hon. Rob Merrifield:** Ils y seront tenus s'ils empruntent des voies fédérales, comme je l'ai indiqué. S'ils transportent des voyageurs sur des voies fédérales, pourquoi pensez-vous qu'ils devraient être dispensés des règles de sécurité? En fait, on pourrait croire qu'ils devraient être les premiers à y être assujettis au lieu d'en être dispensés. Ça se réglera.

Avez-vous quelque chose à ajouter, Luc?

**M. Luc Bourdon:** Pour nous, c'est une question de reddition de comptes. Nous ne pensons pas que cela coûtera de l'argent. À l'heure actuelle, ils doivent se conformer aux règles de la compagnie de chemin de fer d'accueil. Nous leur donnons aussi la possibilité de demander des dispenses, d'avoir un régime de réglementation adapté à leurs propres activités. Actuellement, par exemple, si l'un de leurs wagons a des roues non conformes, nous devons nous adresser au CN ou au CP. Nous devons prendre une mesure d'exécution contre la compagnie de chemin de fer d'accueil pour que les roues du train de banlieue soient modifiées. Avec le certificat d'exploitation ferroviaire, nous pourrions nous adresser directement à la société dont les wagons ne sont pas conformes pour lui demander de corriger la situation.

La deuxième chose est que le certificat d'exploitation ferroviaire sera déterminé par un règlement et que toutes les parties prenantes seront consultées avant sa formulation. De ce fait, les services de transport urbains auront la possibilité de nous parler et de nous dire comment nous pouvons adapter cet outil à leurs propres caractéristiques. Nous avons dit très clairement à toutes les compagnies ferroviaires réglementées au niveau provincial, comme les compagnies de transport urbain, que nous allions les écouter et essayer de concevoir un outil conforme à leur situation.

**M. Sukh Dhaliwal:** Quand vous dites que c'est simplement une question de reddition de comptes et qu'il n'y aura pas de coûts supplémentaires, en êtes-vous certain?

**M. Luc Bourdon:** Il ne devrait pas y en avoir. C'est une question de bonne gestion. Certaines de ces sociétés de transport urbain se sont déjà dotées d'un système de gestion de la sécurité. Certaines nous invitent à venir vérifier leur système, ce que nous pouvons cependant pas faire pour le moment car elles ne sont pas réglementées. Ça ne devrait pas coûter cher de faire ça et je pense que se doter de ces outils est une question de bonne gestion.

**M. Sukh Dhaliwal:** Y aura-t-il des règlements différents pour le transport de types différents de marchandises sur des voies différentes? Comment allez-vous concilier le transport efficace des marchandises et la nécessité d'être économiquement concurrentiel par rapport aux autres ports, notamment américains, tout en devant respecter ces normes de sécurité?

**M. Luc Bourdon:** Notre position est que les règlements s'appliquent à toutes les compagnies de chemin de fer. Les mêmes règles peuvent être adaptées aux différents types d'activité mais tout doit être fait en fonction du risque, c'est-à-dire qu'il ne doit rien y avoir qui aille à l'encontre de la sécurité d'une compagnie plutôt qu'une autre. Tous ces facteurs sont pris en considération.

**L'hon. Rob Merrifield:** Le seul coût supplémentaire concernerait l'obligation de modifier certaines activités, pour raison de sécurité, afin d'obtenir un certificat d'exploitation. Il pourrait y avoir un coût à ce sujet mais ce serait de toute façon dans l'intérêt de la compagnie concernée.

**Le président:** Monsieur Gaudet.

[Français]

**M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir en arrière. Tout à l'heure, vous avez dit que vous vérifiez seulement le CN et le CP. Est-ce exact?

**M. Luc Bourdon:** Non. D'abord, il y a présentement environ 31 chemins de fer qui relèvent de la compétence fédérale. Ces chemins de fer sont tous assujettis à Transports Canada.

C'est différent pour les chemins de fer qui sont de compétence provinciale. Quand ils circulent sur des voies fédérales, on tient le chemin de fer hôte responsable quand il y a des mesures de redressement à prendre, ce qui veut dire qu'on n'a pas compétence.

Vous connaissez peut-être l'Agence métropolitaine de transport, à Montréal. Quand l'AMT utilise les voies du CN ou du CP et qu'il y a une non-conformité, on ne peut pas s'en prendre à l'AMT. On doit s'en prendre au CN et au CP afin qu'ils exigent des corrections. C'est ce qui, dans la loi actuelle, n'est pas bien arrimé avec notre système.

• (1715)

**M. Roger Gaudet:** Advenant qu'un accident se produise, est-ce que c'est Transports Canada qui va vérifier les dégâts?

**M. Luc Bourdon:** Si ça se produit sur les voies du CN ou du CP, le Bureau de la sécurité des transports est l'organisme chargé de faire les enquêtes au Canada.

**M. Roger Gaudet:** Tout à l'heure, vous avez parlé des inspections. Vous inspectez les 31 compagnies ferroviaires. Combien avez-vous d'employés?

**M. Luc Bourdon:** Une fois que nous aurons tout ce que nous a donné la révision, nous aurons de 200 à 230 employés, environ.

**M. Roger Gaudet:** Pour vérifier les chemins de fer.

**M. Luc Bourdon:** Nous avons un programme d'infrastructure, ce qui inclut les voies, les ponts, les tunnels, les signaux et les passages à niveau. Nous avons aussi un programme d'équipements, à savoir les locomotives et les wagons, et un programme d'exploitation, pour vérifier la façon dont les gens font fonctionner les trains. On vérifie leurs qualifications afin de voir si elles sont conformes aux règles.

**M. Roger Gaudet:** En parlant de conformité, il arrive souvent que l'on rencontre des handicapés qui disent avoir des difficultés dans les trains, surtout dans les toilettes. Faites-vous...?

**M. Luc Bourdon:** L'accessibilité relève de la Loi sur les transports au Canada. Ce sont donc les responsables de l'application de cette loi qui s'occupent de ça. Par exemple, ils ont déjà été saisis du dossier concernant les gens à mobilité réduite qui doivent se rendre aux toilettes à bord d'un train de Via Rail.

**M. Roger Gaudet:** Donc, cela ne vous concerne pas.

**M. Luc Bourdon:** Cela nous concernerait seulement à partir du moment où l'on pourrait établir que la sécurité de ces gens est menacée.

**M. Roger Gaudet:** Combien de fois par année faites-vous une inspection des 31 compagnies de chemin de fer?

**M. Luc Bourdon:** C'est basé sur le profil de conformité de chacun. On procède sur une base des risques. Les chemins de fer qui, selon les connaissances que nous avons relativement à leur fonctionnement, ont un niveau de conformité très élevé font l'objet d'inspections moins fréquentes que les chemins de fer dont on sait que le niveau de conformité est moins bon. Donc, ça varie. Étant donné que le CN et le CP font environ 72 p. 100 du trafic au Canada, une grande partie de notre temps est consacré à ces deux compagnies de chemin de fer.

**M. Roger Gaudet:** Exception faite du CN et du CP, y a-t-il beaucoup d'accidents? Je veux parler des compagnies qui composent les 28 p. 100 restants?

**M. Luc Bourdon:** Il y en a, mais pas beaucoup.

**M. Roger Gaudet:** Cela s'équivaut.

**M. Luc Bourdon:** Oui, la proportion est à peu près égale.

[Traduction]

**L'hon. Rob Merrifield:** Il importe de souligner que les compagnies de chemin de fer apprécient cette initiative. Il ne faut pas croire qu'elles ne s'intéressent pas à la sécurité, au contraire. Quand il y a un déraillement, ça leur coûte très cher. La dernière chose qu'elles souhaitent, c'est un déraillement. Elles veulent donc vraiment se conformer à tout ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité de leurs activités. Ce projet de loi est donc gagnant-gagnant pour tout le monde.

[Français]

**M. Roger Gaudet:** Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

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

Madame Gallant, bienvenue devant le comité. Vous avez cinq minutes.

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci aux témoins.

Monsieur le ministre, vous avez mentionné le programme d'amélioration des passages à niveau en disant que les projets prioritaires sont ceux des passages les plus dangereux. Quelles données ou statistiques avez-vous pour mesurer le degré de danger? Comment établissez-vous les priorités à ce sujet?

**L'hon. Rob Merrifield:** Ce n'est pas moi qui le fais mais plutôt un comité d'experts qui tient compte du risque, du volume de trafic, des caractéristiques de la voie ferrée, de la visibilité, etc. Il n'y a aucune ingérence politique de ma part dans ce processus. Ce sont les experts qui décident en fonction de ces critères.

Nous ne pouvons pas tout faire en même temps mais nous avons déjà réalisé beaucoup de projets au cours des deux dernières années. Je suis sûr que vous avez tous constaté des améliorations dans certains des passages à niveau de vos circonscriptions. Nous allons continuer à faire ce bon travail mais ce sont les experts qui prennent les décisions.

**Mme Cheryl Gallant:** Est-ce fonction du nombre d'accidents ou du nombre de décès?

**L'hon. Rob Merrifield:** Dans certains cas, c'est le nombre d'accidents. C'est l'un des critères mais ce n'est pas le seul. On tient compte aussi du volume du trafic, de la visibilité, de la vitesse des trains et, probablement, de beaucoup d'autres facteurs.

Luc peut peut-être vous donner des précisions.

• (1720)

**M. Luc Bourdon:** Il y a l'historique, c'est-à-dire le nombre d'accidents. Il y a la conjonction des véhicules et des trains. On vérifie s'il y a eu quelque chose récemment, si l'on a reçu des plaintes, s'il y a beaucoup de projets d'aménagement urbain dans le secteur, élément qui peut facilement être une source de problèmes. En outre, nous effectuons une évaluation du risque des passages à niveau et nous déterminons lesquels doivent être aménagés en premier. Voilà comment on dresse la liste de priorité.

Jusqu'à présent, les chiffres montrent que les accidents ont baissé de plus de 80 p. 100 aux passages à niveau qui ont été aménagés. C'est donc très efficace.

**Mme Cheryl Gallant:** En ce qui concerne l'aménagement urbain, monsieur le ministre, vous savez qu'il va y avoir beaucoup plus de trafic dans la région de Toronto. Par exemple, le CP contourne l'Est de l'Ontario et emprunte une voie directe jusqu'à Toronto. Si quelque chose doit être transporté à partir de l'Est de l'Ontario, ça doit d'abord aller à Toronto avant d'être réexpédié ailleurs, ce qui cause beaucoup plus de trafic et d'embouteillages dans la région de Toronto.

Considérant l'urbanisation, quelles mesures prend votre ministère pour assurer la sécurité des gens de Toronto? Eux aussi ont assisté à un déraillement grave en plus de celui que vous avez décrit récemment. En 1979 ou 1980, il y avait eu à Mississauga un déraillement ayant entraîné l'évacuation de la population parce que du chlore gazeux s'était échappé, si je me souviens bien.

Pouvez-vous donc nous dire ce que fait le gouvernement pour assurer la sécurité des habitants de la région de Toronto?

**L'hon. Rob Merrifield:** Très bonne question. Il y a dans la région de Pickering, je crois, le secteur qui connaît le trafic ferroviaire le plus dense de tout le Canada. Il y a eu un certain nombre de déraillements. Nous voulons évaluer chacun d'entre eux pour voir ce qui peut être fait pour atténuer les risques. Ce projet de loi y contribuera certainement, mais on continuera d'évaluer les passages à niveau pour essayer d'atténuer les pressions dans la région. Comme vous l'avez dit, si l'on peut obtenir une amélioration de 80 p. 100 rien qu'avec ce seul programme, c'est très important.

Nous avons constaté une réduction continue du nombre d'accidents et de décès dans les chemins de fer ces dernières années, depuis le lancement de ce programme. Il y en a encore trop, certes. Je ne dis pas que nous avons tout gagné. Je dis simplement que nous avons fait beaucoup de progrès et que nous devons continuer dans cette voie.

En ce qui concerne le volume du trafic, ce sont les compagnies de chemins de fer qui prennent ces décisions commerciales. Nous ne voulons aucunement nous ingérer dans ce processus. Elles ne changent pas les voies, les voies sont là. Nous voulons simplement nous assurer que les services sont le plus sécuritaires possible quand elles empruntent ces voies.

**Mme Cheryl Gallant:** Y a-t-il aussi des inspections du soubassement des voies ferrées?

**L'hon. Rob Merrifield:** Oui, on inspecte le soubassement, les voies, etc.

**Mme Cheryl Gallant:** On a parlé de déraillements et d'accidents. Laissons les déraillements de côté. Je veux parler des accidents. Je ne parle pas de suicides, mais quels sont les facteurs qui peuvent expliquer les accidents qui se produisent aux passages à niveau ou ailleurs?

**L'hon. Rob Merrifield:** Il y en a une multitude, et chacun est inspecté et analysé. Parfois, c'est le mauvais temps. Parfois, c'est l'inattention. Il y a toutes sortes de raisons. Ce n'est pas différent d'un accident grave dans les airs. Nous faisons une inspection parce que nous voulons en tirer les leçons et prendre les mesures qui s'imposent. Si nous pouvons faire quelque chose pour accroître la sécurité, nous tenons à le savoir. Tout cela fait partie de la culture de la sécurité que nous voulons instaurer et que nous tenons à continuer de promouvoir dans le transport ferroviaire.

Le transport ferroviaire ne peut que s'intensifier au Canada, à la fois pour les passagers et pour les marchandises. Nous avons certains des chemins de fer les plus sûrs au monde. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas faire mieux. Nous devons maintenir la pression.

Tel est précisément le but de ce projet de loi. C'est grâce au bon travail de ce comité et au bon travail de la révision de la loi, plus tôt, que ces recommandations ont été formulées. Nous les avons incluses dans le projet de loi. J'espère que nous pourrions mettre en oeuvre quelques très bons changements.

• (1725)

**Le président:** Merci.

Monsieur le ministre, bon nombre de mes collectivités ont déjà bénéficié de l'amélioration des passages à niveau. Je sais que c'est un grand défi à relever et qu'il y a beaucoup de demandes à ce sujet. Tout ce que vous pourrez faire à cet égard sera très apprécié.

Je vais accorder une minute de chaque côté pour une dernière remarque. Si vous n'avez rien à ajouter, nous pourrions mettre fin à la réunion.

Monsieur Bevington, vous avez une minute.

**M. Dennis Bevington:** Je crois comprendre qu'il y a environ 44 000 passages à niveau au Canada. Ai-je raison? En outre, nous consacrons 21 millions de dollars...

**L'hon. Rob Merrifield:** C'est 28 millions de dollars.

**M. Dennis Bevington:** ... 28 millions de dollars à des passages à niveau dont l'amélioration, dans certains cas, peut coûter des centaines de milliers de dollars, si je ne me trompe. Il y a donc encore beaucoup à faire sur le plan financier.

Qu'y a-t-il dans ce projet de loi qui incitera les compagnies à améliorer les normes de leurs passages à niveau sans l'appui du gouvernement fédéral?

**L'hon. Rob Merrifield:** Toutes les choses garantissant qu'elles se conformeront aux exigences.

Chaque accident se produisant à un passage à niveau se produit pour des raisons différentes. Il faut effectuer une inspection attentive. Était-ce à cause du soubassement, des voies ferrées elles-mêmes, de l'éclairage, etc.? Il y a beaucoup de facteurs différents qui peuvent causer un problème. Il faut essayer de les cerner et de les résoudre.

Tout ce que nous savons, c'est que nous sommes loin d'en avoir fini avec cette question. Nous devons déployer plus d'efforts et nous faisons déjà beaucoup de progrès à l'égard de ces incidents.

Vous me demandez si 28 millions de dollars seront suffisants. C'est pour plusieurs années. Nous avons déjà fait beaucoup de progrès avec la somme annoncée dans le budget de 2009.

**Le président:** Merci.

Une dernière remarque, monsieur Jean?

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

Je remercie le ministre et ses collaborateurs de leur présence.

Je tiens à vous dire, monsieur le ministre, que tous les membres du comité, y compris M. McCallum, M. Guimond et M. Bevington, c'est-à-dire les membres de tous les partis, sont convenus de tenir des réunions supplémentaires de façon à consacrer toutes les réunions régulières au projet de loi C-33 jusqu'à son adoption. Tous les membres du comité ont donc accepté de tenir des réunions supplémentaires, ce qui témoigne de l'excellente coopération de tous les partis.

Je ne veux critiquer personne mais je crois comprendre que le maire de Pickering vous a contacté plusieurs fois au sujet de ce projet de loi. Je crois comprendre aussi que d'autres maires de la région de Toronto sont très intéressés par ce texte. Je me demande si vous pourriez nous donner, non pas les détails de ces conversations, car je crois comprendre qu'il y en a eu des centaines en ce qui concerne le maire de Pickering et le ministère, mais des informations générales sur la contribution générale des maires de cette région, notamment des politiciens de la métropole torontoise, et ce qu'ils pensent de ce projet de loi.

**L'hon. Rob Merrifield:** Certainement.

Lorsque l'incident s'est produit, et il y a eu un certain nombre d'incidents pendant un très petit nombre d'années dans cette région, le maire de Pickering — nous sommes allés là-bas pour faire l'annonce — s'est montré très intéressé. Il a lu le projet de loi, il a vu ce que nous essayons de faire et il a dit que c'est exactement le genre de chose qu'il réclame depuis plusieurs années, c'est-à-dire l'adoption d'un projet de loi de cette nature.

Quand on propose un projet de loi, on se demande toujours qui va l'appuyer et qui va le rejeter — à qui il va causer des problèmes et qui va s'en féliciter. Je peux vous dire que le nombre de personnes qui se réjouissent de cette initiative est immense. Il y a très peu de gens qui s'opposent au projet de loi et qui résistent, et vous auriez du mal à les trouver. Cela vous indique qu'on l'attend depuis longtemps.

Cette initiative n'a rien à voir avec le sectarisme politique. Il est dans l'intérêt du secteur ferroviaire et dans l'intérêt du Canada que ce texte soit adopté. Je vous encourage certainement tous à l'appuyer.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Merci à vos collaborateurs.

Pour l'information des membres du comité, sachez que nous aurons d'autres témoins jeudi. Nous aurons des fonctionnaires ainsi que d'autres témoins pendant ces deux heures. Préparez donc vos questions.

Merci.

La séance est levée.

---







**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943  
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943  
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>