



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 046 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 10 février 2011

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 10 février 2011

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci, et bonjour tout le monde. Bienvenue à la séance n^o 46 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Avant que j'aborde l'ordre du jour, je veux seulement faire le point avec les membres du comité au sujet de la séance de mardi prochain. Nous avons réservé la salle de 11 heures à 13 heures. Vous recevrez un avis, si ce n'est pas déjà fait. Nous attendons la réponse du ministre à notre invitation. Entre-temps, nous avons confirmé que nous entamerons le volet de notre discussion relatif à la sécurité et à la sûreté en aviation. L'ACSTA et le SCFP ont confirmé leur présence à cette réunion. Vous recevrez un avis par la poste. Nous allons reprendre nos travaux à 15 h 30 cette journée-là.

En outre, à titre d'information pour le comité, un groupe de l'École de journalisme et de communication de l'Université Carleton est avec nous aujourd'hui. Il sont assis au fond.

Nous vous souhaitons la bienvenue, et j'espère que vous aurez du plaisir avec nous.

Sur ce, nous allons passer à l'ordre du jour, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 8 décembre 2010, le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Nous avons accueilli, lors de la dernière séance, des fonctionnaires et le ministre. Nous avons invité les fonctionnaires de nouveau. Luc Bourdon, directeur général de Sécurité ferroviaire, et Carla White-Taylor, directrice, Secrétariat de la Sécurité ferroviaire, sont avec nous aujourd'hui.

Je crois comprendre que vous aimeriez faire une déclaration préliminaire, puis nous passerons ensuite aux questions et réponses.

M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Et je remercie les membres du comité de nous avoir invités de nouveau.

Mardi, le ministre a abordé des aspects essentiels du projet de loi, et j'aimerais prendre quatre ou cinq minutes pour vous expliquer ce que nous avons fait après les recommandations formulées par le comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire — 56 en tout —, ainsi que les 14 du CPTIC.

Nous avons pris des mesures dès que nous les avons reçues, et la première chose qu'a fait Sécurité ferroviaire a été de constituer un comité consultatif sur la sécurité ferroviaire qui comprend des représentants des compagnies, de Transports Canada et du Congrès du travail du Canada. Il s'agissait d'une recommandation du comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Jusqu'à maintenant, ce comité a tenu six réunions et s'est avéré un moyen très efficace de communiquer avec tous les intervenants. Des représentants de

Transports Canada, des syndicats, des compagnies, des expéditeurs, des fournisseurs, des provinces, des municipalités siègent au comité, ainsi que quelques observateurs.

Nous avons également créé un comité directeur de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire composé de représentants de l'industrie, de Transports Canada — encore une fois — et du Congrès du travail du Canada. Nous avons d'abord examiné toutes les recommandations qui n'exigeaient pas de modifications de la loi. Elles ont été réparties parmi six groupes de travail. Des membres de chaque syndicat des chemins de fer, ainsi que des représentants de la direction et des compagnies de chemin de fer étaient présents dans tous les groupes.

Seulement pour vous donner une idée de ce qu'ont pu accomplir ces comités, l'un des premiers comités que nous avons constitués travaillait sur un système de gestion de la sécurité. Plusieurs recommandations découlaient de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, et d'autres provenaient du CPTIC. L'une des recommandations du CPTIC consistait à créer un meilleur outil pour aider nos intervenants et Transports Canada à mieux gérer la sécurité ferroviaire. Carla a une copie de ce qui a été publié, de ce que nous avons transmis à tous nos intervenants. Alors, nous avons effectivement publié des lignes directrices qu'utilisent actuellement tous nos intervenants pour nous aider à instaurer un système de gestion de la sécurité.

Le CPTIC a aussi formulé des recommandations relatives à l'établissement d'une disposition non punitive, intégrée au projet de loi C-33, et à une meilleure participation des employés, autrement abordé dans le projet de loi.

Il y a aussi un chapitre portant sur la collecte, l'analyse et la diffusion de renseignements. Nous avons constitué un groupe de travail, encore une fois avec les syndicats, les compagnies de chemin de fer et de Transports Canada, et celui-ci a produit des indicateurs qui seront désormais mis en commun par l'industrie et l'organisme de réglementation à l'aide d'un portail de données. Nous avons eu la chance d'obtenir environ 2,3 millions de dollars pour financer l'aspect technologique du projet.

Nous avons également créé un troisième groupe de travail — sur les questions de proximité et les opérations — qui s'intéresse, entre autres, à la fatigue, qui se rattache aussi à une recommandation du CPTIC. Nous avons récemment publié des lignes directrices au sujet de la fatigue pour aider les équipes de train à composer avec l'épuisement. Encore une fois, nous avons fait cela en collaboration avec les syndicats et la direction ainsi qu'avec M. Patrick Sherry de l'Université de Denver, qui nous a aidés à cet égard.

Le CPTIC a aussi recommandé d'améliorer la formation. L'industrie a déposé de nouvelles règles visant à renforcer la formation des titulaires de postes à forte composante de sécurité.

Les conditions de fermeture de franchisements routiers faisaient aussi partie des recommandations. Nous négocions actuellement avec l'industrie pour qu'elle produise une liste des franchisements qui peuvent être fermés.

En ce qui concerne Opération Gareautrain, deux membres ont soulevé des questions liées aux passages à niveau et aux intrusions. Nous avons embauché cinq ingénieurs supplémentaires pour travailler sur le dossier des franchisements routiers, et 28 millions de dollars ont été affectés à l'amélioration de ces franchisements. Nous avons également embauché cinq animateurs communautaires supplémentaires pour nous aider à informer et à sensibiliser le public aux passages à niveau et à l'intrusion.

• (1535)

[Français]

En ce qui concerne l'innovation et la technologie, il y avait une série de recommandations. Certaines venaient du comité, d'autres, du panel. On a créé une nouvelle structure pour gérer ces recommandations.

Le groupe de travail, composé des syndicats des entreprises des transports, a généré 25 nouvelles recommandations qui ont été placées sur un échéancier pour les prochaines années. On a eu la chance d'obtenir 5,3 millions de dollars supplémentaires pour investir en matière de technologie. De plus, on a créé des alliances avec certaines universités et certains autres pays qui partagent les mêmes préoccupations que nous.

Le cinquième groupe de travail travaillait à la protection environnementale. Il s'est entre autres penché sur de meilleures mesures d'urgence pour les produits qui ne sont pas considérés comme des matières dangereuses, mais qui peuvent être dangereux pour l'environnement. Et il nous a fait des suggestions. De plus, dans le projet de loi C-33, il y a des dispositions en vertu desquelles les chemins de fer vont devoir déposer des plans environnementaux auprès de Transports Canada, et ils seront vérifiés.

Le dernier groupe de travail s'est penché sur le processus pour établir les règles. Encore une fois, ce sont les mêmes joueurs qui sont à la table, et c'est pour en arriver à avoir une meilleure méthodologie pour établir les règles, une meilleure participation des syndicats et de meilleures règles en place.

[Traduction]

J'ai comparu devant le comité il y a environ trois ans, et j'avais parlé d'une nouvelle technologie que nous nous étions procurée, le véhicule pour l'évaluation des voies, qui renforce notre capacité d'examen de la voie. Nous avons deux autres véhicules semblables. À l'heure actuelle, nous possédons cinq véhicules. Ainsi, nous sommes mieux équipés que jamais en ce qui concerne l'examen de la voie.

Je veux seulement m'assurer que vous compreniez bien que toutes les recommandations qui figuraient dans ces deux rapports n'ont pas été abandonnées sur une étagère pour accumuler de la poussière. On a pris des mesures en réaction à la plupart des recommandations.

Pour conclure, j'aimerais souligner, au nom de tout les membres de Sécurité ferroviaire à Transports Canada, que nous croyons fermement que, même si nous avons acquis bien des outils pour améliorer notre travail, le projet de loi C-33 est probablement la dernière pièce dont nous avons besoin pour avoir une boîte à outils complète.

Sur ce, je vais vous redonner la parole, monsieur le président.

Le président: Merci. Merci beaucoup.

Monsieur Dhaliwal, pour sept minutes.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Et j'aimerais remercier M. Bourdon et Mme White-Taylor.

Je vais commencer par le système de transport en commun urbain. J'ai récemment rencontré des représentants de TransLink en Colombie-Britannique, d'où je viens. Je crois comprendre que les commissions de transport urbain ont toujours fait l'objet d'un traitement différent ou été considérées comme des entités différentes sous le régime de l'ancienne loi. Combien de recommandations découlant de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire traitent de la nécessité de resserrer la sécurité dans les commissions de transport urbain?

• (1540)

M. Luc Bourdon: Premièrement, je voudrais dire que les trois commissions de transport urbain avec lesquelles nous avons affaire — elles relèvent actuellement de la compétence provinciale — sont des organisations très sûres, qui ne mènent certainement pas leurs activités de façon dangereuse.

Toutefois, tout passe par le certificat d'exploitation ferroviaire. On ne peut pas l'envisager comme un permis que chaque entreprise de chemin de fer devra obtenir pour utiliser une voie fédérale. Ces chemins de fer de banlieue respectent déjà la majeure partie des conditions du certificat d'exploitation ferroviaire.

La deuxième chose qu'il est vraiment important de noter, c'est que l'article 12 du projet de loi C-33, concernant le certificat d'exploitation ferroviaire, prévoit l'ajout d'une disposition — alinéa 17.9(1)c) — qui permet au gouverneur en conseil de soustraire certaines personnes à l'obtention du certificat d'exploitation ferroviaire. Alors, au moment où nous devons prendre le règlement, il existait déjà une disposition visant à exempter certaines catégories de personnes.

En toute franchise, je trouverais assez gênant, à l'heure actuelle, de décider qui a besoin d'un CEF selon son dossier de sécurité actuel. Je ne crois pas que l'on devrait percevoir cela comme une récompense — si vous avez un bon dossier de sécurité, vous n'avez pas besoin d'un CEF.

Les dispositions actuelles de la loi prévoient déjà l'exemption de ces personnes au moment où nous prenons le règlement.

M. Sukh Dhaliwal: Mais nous avons un dossier officiel selon lequel les antécédents de sécurité de ces commissions de transport, qu'il s'agisse de TransLink... Et elles ont des comptes à rendre également, à un échelon différent du gouvernement ou à un ordre de gouvernement différent.

D'un côté, vous êtes très heureux de leur dossier de sécurité jusqu'à maintenant. D'un autre, nous savons qu'elles sont déjà comptables à un autre ordre de gouvernement. Alors, pourquoi cherchons-nous encore à les mettre dans une situation qui alourdirait leur fardeau en introduisant le projet de loi C-33?

M. Luc Bourdon: Il y a deux choses. Premièrement, et vous en avez parlé, il y a la responsabilisation. Elles sont peut-être responsables devant la province ou une autre entité gouvernementale, mais, lorsqu'elles mènent leurs activités sur une voie fédérale, comme je l'ai expliqué mardi, nous avons le pouvoir d'évaluer la conformité, mais pas de prendre des mesures d'application lorsqu'elles ne sont pas conformes. Par conséquent, nous devons nous tourner vers la compagnie ferroviaire hôte et lui imposer la mesure correctrice, ce qui l'amène à intervenir auprès de l'exploitant de service de transport en commun pour qu'il corrige la situation qui pose problème.

La deuxième chose, c'est que j'estime que beaucoup d'exploitants de service de transport en commun ont déjà établi ce que nous recherchons. Par exemple, West Coast Express possède déjà un système de gestion de la sécurité, qui pourrait être l'outil que nous exigeons pour délivrer un CEF. La compagnie en a déjà un; elle nous a demandé de procéder à la vérification de son système de gestion de la sécurité. Toutefois, cela ne relève pas de notre compétence.

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez parlé de West Coast Express, alors permettez-moi de prendre l'exemple de West Coast Express. Cette compagnie affecte 12 personnes à la gestion de son interface avec les clients, comme les services liés au stationnement. Aujourd'hui, si nous examinons sa situation, nous pouvons constater que c'est VIA Rail qui s'occupe de l'entretien du train dans ce cas. Les voies sont la responsabilité du CP, qui obtient aussi des contrats pour l'exploitation des trains. Alors, à des fins de conformité — nous savons tous et vous avez dit que cette disposition est déjà présente et que la compagnie peut être exemptée, mais avec cette surveillance prévue dans le projet de loi C-33, qui obligera TransLink à embaucher des consultants additionnels, avez-vous estimé le coût supplémentaire imposé aux contribuables de la Colombie-Britannique, et surtout dans le...

M. Luc Bourdon: Une des choses qu'on nous a mentionnées — et nous leur avons répondu que cela ne s'appliquait pas dans leur cas —, c'est qu'elles étaient nombreuses à être préoccupées par l'entretien de la voie. Une voie est la propriété du CP ou du CN, selon le chemin de fer dont il est question, alors ces chemins de fer de banlieue régis par un certificat d'exploitation ferroviaire ne sont pas tenus d'entretenir la voie et ne sont pas responsables de cette voie. Ces responsabilités incombent à la personne avec qui elles ont conclu le contrat.

Quant au reste...

• (1545)

M. Sukh Dhaliwal: Alors, cela signifie que ce n'est pas TransLink qui doit fournir... C'est le CP alors?

M. Luc Bourdon: Le CP est le propriétaire de la voie; le CP et le CN seraient responsables de l'entretien de la voie, comme c'est actuellement le cas. La seule différence tiendra aux cas où l'exploitant des trains de banlieue dispose de son propre équipement; alors, il sera responsable de l'entretien de son équipement devant Transports Canada, ce qui évitera de devoir s'adresser à la compagnie ferroviaire hôte pour qu'elle prenne des mesures correctives.

M. Sukh Dhaliwal: Qu'est-ce que ces dispositions protégeraient? Le CP et le CN sont les entités responsables de l'entretien des voies, et elles doivent se conformer au projet de loi C-33. De quelle protection jouit TransLink si ces organisations tentent de manipuler la situation ou d'établir un monopole qui ferait en sorte que les

contribuables et les passagers, surtout ceux de la région de Mission, au centre-ville, ne subissent pas de préjudice?

M. Luc Bourdon: Rien ne devrait changer en ce qui concerne la voie lorsque vous comparez avec le régime actuel. En ce moment, ces compagnies exploitent les voies du CN et du CP et elles fournissent l'infrastructure de ces chemins de fer de banlieue. Le CN et le CP sont tous deux responsables d'assurer la sécurité de la voie et de rendre des comptes à cet égard. Rien ne changera.

Le président: Merci.

Je dois enchaîner. Nous vous reviendrons.

Monsieur Guimond.

[Français]

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

Mes questions iront dans le même sens que celles de mon collègue libéral. Nous aussi, au Bloc québécois, avons certaines préoccupations au regard de ce projet de loi, quant au respect des champs de compétence. Pouvez-vous me rappeler l'article? J'essaie de le retrouver, je n'ai pas eu le temps de le noter. Je pense que c'est le paragraphe 9(1).

Dans quel article parle-t-on de la permission d'exemption accordée au gouvernement?

M. Luc Bourdon: Vous voulez parler de l'exemption du certificat d'exploitation? C'est l'article 17.9, si je me rappelle bien.

M. Michel Guimond: D'accord. À l'alinéa 17.9(1)a) proposé, on dit:

Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements:

a) concernant les conditions à remplir [...]

M. Luc Bourdon: Je crois savoir que c'est aux alinéas c) ou d) proposés que vous allez retrouver cela.

M. Michel Guimond: À l'alinéa 17.9(1)c) proposé, on dit:

c) soustrayant des catégories de personnes à l'application de l'article 17.1.

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Michel Guimond: Par personnes, on entend des personnes morales aussi.

M. Luc Bourdon: Les chemins de fer, oui.

M. Michel Guimond: Nous connaissons les préoccupations de l'Agence métropolitaine de transport, l'AMT, que vous connaissez très bien, étant donné votre rôle. Car vous avez dit dans votre témoignage, mardi, que vous étiez du Québec. Au Québec, on a aussi les CFIL, les chemins de fer d'intérêt local, qui relèvent de la compétence du Québec.

Je ne veux pas que mon collègue le secrétaire parlementaire commence tout de suite à venir négocier un amendement. Je vais lui annoncer par contre que c'est un sujet sensible pour nous.

Pourquoi n'avez-vous pas mis cela directement dans la loi?

M. Luc Bourdon: La possibilité d'exempter?

M. Michel Guimond: Oui. Pourquoi n'avez-vous pas carrément dit que les agences métropolitaines de transport seront exemptées? À l'alinéa 17(9)a) proposé, on dit que le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour exempter.

N'aurait-il pas été plus simple de dire dans la loi que les agences métropolitaines de transport et les chemins de fer d'intérêt local qui relèvent d'un champ de compétence provinciale sont exemptés? Non?

M. Luc Bourdon: À cela, je peux vous répondre deux choses. Premièrement, aucun chemin de fer de compétence strictement fédérale qui ne circule pas sur des voies fédérales ne sera assujéti au projet de loi C-33.

Or vos CFIL, qui ne circulent que sur des voies de compétence fédérale, ne seront pas du tout assujéti à cela. Seuls les chemins de fer de compétence provinciale qui roulent sur des voies fédérales seront assujéti au projet de loi C-33.

La raison pour laquelle ces derniers ne seront pas exemptés...

• (1550)

M. Michel Guimond: Attendez un peu. Vous avez utilisé le mot « fédéral » à au moins deux reprises. Pouvez-vous répéter cela?

M. Luc Bourdon: D'accord. Les CFIL de compétence provinciale qui ne circulent que sur des voies provinciales sont complètement exclus du projet de loi C-33. On n'y touche pas.

M. Michel Guimond: D'accord.

M. Luc Bourdon: Les seuls qui sont touchés, ce sont les CFIL de compétence provinciale qui circulent sur des voies fédérales. À ce moment-là, ils vont avoir besoin d'un certificat d'exploitation au moment où ils circulent sur les voies fédérales.

M. Michel Guimond: Qui sera responsable? Dans ma circonscription, on a eu le premier CFIL de l'histoire du Québec — la ligne Murray Bay — qui était exploité par le CN, très négligé par le CN, laissé quasiment à l'abandon par le CN. La ligne Murray Bay partait de Limoilou, dans la banlieue de Québec, et allait jusqu'à Clermont, dans Charlevoix. Quand le gouvernement du Québec a adopté la loi prévoyant des CFIL, ça a été le premier du Québec.

Le problème ne se pose pas, car la Société des chemins de fer du Québec inc. a acheté la voie. Je donne un exemple. Si ce CFIL roulait sur une ligne ayant encore appartenu au CN, mais qu'on lui ait donné la permission de rouler... Vous me comprenez?

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Michel Guimond: Dans une telle situation, qui serait responsable des coûts engendrés: le propriétaire de la ligne, de la voie, ou l'opérateur?

M. Luc Bourdon: Cela dépend du contrat établi entre les deux. Si le CN n'utilise plus du tout cette ligne et qu'il la loue au lieu de la céder, cela dépendra davantage d'une clause contractuelle que du projet de loi. Si le CN dit qu'il continue d'être propriétaire de la ligne et qu'il continue à faire l'entretien, mais qu'on circule sur cette ligne, à ce moment-là, ce sera le CN qui sera responsable de l'entretien.

Je veux répondre à la question que vous m'avez posée: pourquoi n'ont-ils pas été exemptés? Une des choses que le panel a entendues de la part de certains des responsables de ces trains de banlieue, c'est qu'ils voulaient avoir l'habilité de déposer leurs propres règles auprès du ministre, et ils voulaient demander des exemptions à des règles existantes.

Au moment où l'on se parle, ils doivent se conformer aux règles du Canadien Pacifique et du Canadien National. Dans certains cas, ils jugeaient que ces règles étaient inadéquates. Ils venaient me voir et me disaient vouloir une exemption à telle règle. On était obligés de répondre que, comme il ne s'agissait pas d'un chemin de fer de compétence fédérale, ils ne pouvaient pas demander une exemption ou déposer leurs propres règles, ils allaient devoir négocier avec le CN et le CP, et ces derniers devaient accepter de déposer une exemption auprès de nous. Dans bien des cas cela n'arrivait pas.

Une des raisons pour lesquelles on les a inclus là-dedans, c'était pour leur fournir l'habilité d'avoir leurs propres règles. C'est ce qu'ils

ont demandé au panel et c'est aussi ce qu'ils m'ont demandé dans le passé, notamment l'AMT.

M. Michel Guimond: Qu'en est-il donc, justement, de l'AMT?

L'AMT, à Montréal, roule sur quel type de voies?

M. Luc Bourdon: En grande partie, l'AMT roule sur les voies du CN et du CP, à part, au nord, du passage à niveau de Blainville jusqu'à Saint-Antoine ou Saint-Jérôme. C'est leur propriété. Cela leur appartient. Donc, on ne touche pas à cela. Pour ce qui est de ce tronçon, cela ne nous regarde pas.

Quand ils s'en vont vers le sud, vers Montréal, et qu'ils traversent le passage de Blainville, sur le boulevard de la Seigneurie, ils roulent alors sur des voies ferrées qui sont la propriété du Canadien Pacifique.

M. Michel Guimond: Donc, le Canadien Pacifique pourrait rouvrir le contrat — cela n'a peut-être pas été prévu — et il pourrait dire qu'ils roulent sur ses voies payées. Au bout du compte, on sait qui va payer.

M. Luc Bourdon: À cela, monsieur Guimond, je pourrais répondre qu'ils peuvent le faire présentement s'ils le veulent, en dépit du projet de loi C-33. Le Canadien Pacifique et le Canadien National pourraient décréter n'importe quand qu'ils changent le contrat conclu avec l'autre et que c'est de cette façon qu'ils vont le faire. Il n'y a rien de prévu dans le projet de loi pour cela.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

[Traduction]

Monsieur Bevington.

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

Connaissez-vous le rapport de sécurité sur Wabamun?

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Dennis Bevington: Il y a eu un déversement important à cet endroit. Nous songeons aussi à la possibilité d'accroître la circulation qui passe dans la région.

Les modifications du projet de loi aideraient-elles à prévenir un autre accident comme celui survenu à Wabamun? Comment s'y prendrait-on?

• (1555)

M. Luc Bourdon: Le déraillement à Wabamun a été causé par la voie et, si je me souviens bien, il s'est produit le 3 août 2005, et ce sont 800 000 litres de mazout brut et 88 000 litres d'huile de traitement de poteaux qui ont été déversés. Concernant certaines des recommandations sur lesquelles nous avons travaillé et qui sont présentées au chapitre 8 du rapport, on nous demande de concevoir un protocole d'intervention relatif aux marchandises qui ne sont pas considérées comme des marchandises dangereuses au sens de la loi, mais qui sont tout de même dangereuses pour l'environnement.

C'est ce qui est arrivé au lac Wabamun. Si vous comparez l'incident du lac Wabamun, survenu le 3 août, à ce qui est arrivé à Cheakamus, le 5, deux jours plus tard — il s'agissait d'hydroxyde de sodium à Cheakamus, substance visée par la Loi sur le TMD et, par conséquent, l'intervention a été immédiate. La réaction n'a pas été aussi rapide à Wabamun, car le liquide transporté était exclu de la catégorie des marchandises dangereuses en raison de sa température.

Nous aimerions établir un mécanisme qui tient compte de toutes les substances qui ne sont pas prévues par la Loi sur le TMD, mais qui sont néanmoins nuisibles pour l'environnement, et qui permet de prévoir les mêmes types de mesures d'intervention d'urgence qui seraient appliquées dans le cas d'un déraillement comme celui-là.

M. Dennis Bevington: Quelle est l'incidence des modifications du projet de loi sur votre capacité de faire cela?

M. Luc Bourdon: La première chose, c'est que, sous le régime de l'article 47 du projet de loi, vous verrez que les compagnies de chemin de fer seront tenues de déposer un plan de gestion de l'environnement auprès de Transports Canada. Nous procéderons alors à une vérification pour que l'information soumise par la compagnie soit intégrée dans le système de gestion de la sécurité.

M. Dennis Bevington: D'accord...

M. Luc Bourdon: C'est là que se trouvait la disposition nous habilitant à évaluer la situation et à prendre des mesures d'application, ce que nous ne pouvons pas faire actuellement.

M. Dennis Bevington: Mais, de façon générale, en ce qui concerne les déraillements — comment le projet de loi réduit-il le risque de déraillements dans le système? Ne fait-il qu'ajouter à votre coffre à outils? A-t-on l'impression que...

M. Luc Bourdon: Premièrement, comme le ministre l'a mentionné mardi, nous avons eu la chance d'obtenir 44 millions de dollars pour notre programme, ce qui signifie que 56 personnes s'ajouteront à Sécurité ferroviaire, alors il y a aura beaucoup plus d'inspecteurs. Nous allons avoir des policiers. Nous allons avoir des analystes et un coordonnateur des services d'approche. Nous allons avoir beaucoup plus de gens qu'avant aux fins de la surveillance.

Nous aurons aussi d'autres outils, comme les sanctions administratives pécuniaires, que nous n'avions pas auparavant. Nous pouvons imposer des restrictions sur le plan de l'exploitation en cas de risque imminent. Par le passé, lorsqu'il y avait des cas de non-conformité, nous demandions habituellement à la compagnie de chemin de fer de corriger la situation, faute de quoi nous allions tenter une action en justice, processus très onéreux et très long. Les sanctions administratives pécuniaires nous permettront de donner une amende pouvant aller jusqu'à 50 000 dollars pour une personne et jusqu'à 250 000 \$ pour une entreprise, alors nous avons plus d'outils.

M. Dennis Bevington: J'essaie de comprendre exactement comment ces sanctions administratives fonctionneront. Je vois dans le livre ici... Vous pénalisez une personne pour le défaut d'agir, puis elle paie l'amende, ou, lorsqu'il s'agit de négligence à l'égard d'une question de sécurité particulière, comme la réparation d'une voie ou quelque chose que vous aurez déterminé.

Où est l'obligation de conformité?

M. Luc Bourdon: La première chose que nous ferions, dans votre exemple, s'il y a un problème avec la voie, serait d'éliminer le risque immédiatement. Il ne sera pas question de simplement payer l'amende et poursuivre ses activités. La première chose, s'il y a un problème sur le plan de la voie, sera d'imposer un ordre de marche au ralenti de 10 milles à l'heure sur 50 milles, disons, ce qui pénaliserait sévèrement la compagnie en compromettant la fluidité du réseau, et nous faisons cela à l'heure actuelle.

En outre, elle devra payer une amende. Si, pour une raison ou une autre, nous intervenons auprès de cette compagnie de chemin de fer trois ou quatre fois et nous découvrons toujours des problèmes, elle devra payer l'amende. Alors, l'amende ne remplacerait jamais les autres mesures que nous prendrions.

● (1600)

M. Dennis Bevington: Qui pénalisons-nous lorsque nous imposons un ordre de marche au ralenti sur 50 milles parce que nous n'arrivons pas à contraindre la compagnie de chemin de fer de réparer une petite portion de la voie?

M. Luc Bourdon: La compagnie de chemin de fer.

M. Dennis Bevington: Et pas les clients?

M. Luc Bourdon: Habituellement, le chemin de fer...

M. Dennis Bevington: Pas les gens qui essaient d'acheminer leur marchandise sur le marché ou au port de Vancouver dans un délai raisonnable, ou le navire qui les attend là-bas?

M. Luc Bourdon: Vous soulevez un bon point, mais, ce qui arrive, c'est que cela nuit à la capacité de son réseau. Cela nuit à sa capacité de livraison à temps. Selon notre expérience, la compagnie s'attaque au problème assez rapidement, car il est essentiel pour elle que ces wagons soient au port. Elle veut ravoir les wagons vides. Habituellement, nous constatons qu'elle agit assez rapidement.

De temps à autre, elle peut décider de se résigner à fonctionner avec un ordre de marche au ralenti sur de courtes distances, mais, habituellement, sur la ligne principale, où la circulation est intense, elle va effectuer la réparation assez rapidement.

M. Dennis Bevington: Lorsque vous infligez la sanction, qu'est-ce que cela signifie? Pourriez-vous l'expliquer un peu plus en détail?

Vous infligez une amende pour une négligence particulière; ensuite, la pénalité est payée. Je constate que le libellé de la loi donne à penser que, une fois que la pénalité est payée, on cesse de prendre des mesures. Est-ce juste? Ou y a-t-il un processus?

Si nous n'avons pas corrigé la situation à l'origine de la pénalité...

M. Luc Bourdon: Premièrement, la sanction administrative pécuniaire sera régie par un règlement. La loi ne nous habilite pas actuellement à le faire.

Tout ce que vous me demandez maintenant sera probablement déterminé au moment où nous concevrons le règlement. Qu'est-ce que cela supposera? Quel sera le montant perçu et pourquoi?

À l'heure actuelle, si nous réussissons un jour à faire adopter le projet de loi... Nous devons élaborer un règlement. C'est là que vous trouverez des réponses aux questions que vous me posez maintenant.

M. Dennis Bevington: Le règlement que vous comptez prendre une fois le projet de loi adopté fera-t-il l'objet d'un contrôle parlementaire?

M. Luc Bourdon: À l'heure actuelle, non.

M. Dennis Bevington: Est-ce la façon de faire habituelle de Transports Canada — ne pas prévoir de contrôle parlementaire?

M. Luc Bourdon: Je peux seulement parler au nom de Sécurité ferroviaire.

Le processus d'établissement des règles est en place. Nous ne prenons pas beaucoup de règlements. Nous passons habituellement par des règles qui ne sont pas un texte réglementaire.

Le peu de règlements que nous avons pris, à ma connaissance, n'ont pas fait l'objet d'un contrôle parlementaire, effectivement.

M. Dennis Bevington: Alors, tout ce processus de réglementation est nouveau pour vous?

Le président: Monsieur Bevington, je dois vous arrêter ici.

M. Luc Bourdon: La charge de travail augmentera, certes.

Le président: Merci.

Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à vous, représentants du ministère, de votre présence et de votre travail sur le projet de loi visant à renforcer la sûreté de nos chemins de fer.

Je vis en Colombie-Britannique. La ligne principale du CP traverse ma ville. De façon générale, environ 37 trains passent dans notre localité chaque jour. Le chemin de fer passe juste à côté du lac Shuswap, qui est pour les gens un lieu d'activité récréative et une source d'eau potable. Alors, la sécurité des chemins de fer est un enjeu de taille dans ma collectivité.

L'une des choses dont j'aimerais parler, c'est le certificat d'exploitation ferroviaire. Les compagnies de chemin de fer sont tenues de déposer un plan d'intervention en cas d'urgence. Dans ma collectivité, une des locomotives du CP a déraillé et a commencé à fuir vers le lac — elle perdait son carburant. Notre région dispose de son propre plan d'intervention en cas d'urgence. Des intervenants ont pu se rendre sur place et sécuriser la zone. Ils étaient les premiers intervenants, les premiers arrivés.

Lorsque les collectivités conçoivent ces plans, y a-t-il une consultation avec la province et l'administration régionale en vue d'intégrer ses plans aux plans liés au certificat d'exploitation ferroviaire?

M. Luc Bourdon: À l'heure actuelle, comme je l'ai mentionné, le certificat d'exploitation ferroviaire sera défini par règlement, alors nous ne savons pas encore ce qu'il supposera. Nous devons consulter tous nos intervenants afin de savoir ce que les compagnies et les syndicats aimeraient voir dans ce certificat.

Du côté de l'environnement et de ce qui est déjà en place, essentiellement, à l'exception d'un certain projet d'infrastructure pour l'évaluation environnementale, peu de dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire traitent de l'environnement. Lorsqu'il est question de marchandises dangereuses, ces dispositions sont dans la loi sur les matières dangereuses et l'annuaire des matières dangereuses à Transports Canada.

Je sais que, habituellement, plusieurs administrations interviennent lorsque surviennent ces incidents — les gouvernements fédéral et provinciaux et les municipalités peuvent intervenir, alors je n'ai pas vraiment de réponse à l'heure actuelle.

M. Colin Mayes: L'une des questions que je tiens à souligner, c'est que, en Colombie-Britannique, on a retiré aux administrations locales le pouvoir fiscal à l'égard des emprises de chemin de fer. Les municipalités ont perdu des centaines de milliers de dollars en recettes fiscales, mais elles fournissent un plan d'intervention d'urgence pour les chemins de fer. Alors, lorsque les compagnies de chemin de fer déposent leur plan conformément au certificat d'exploitation, je crois qu'il leur incombe de collaborer avec l'administration locale et peut-être même d'assumer certains des coûts liés au processus de planification et au personnel affecté à cette fin.

• (1605)

M. Luc Bourdon: C'est probablement quelque chose que nous allons examiner lorsque nous serons arrivés à l'étape de la réglementation.

M. Colin Mayes: D'accord.

Sur combien de kilomètres s'étendent les rails des lignes principales du CP et du CN?

M. Luc Bourdon: En tout et partout, au Canada, les rails s'étendent sur une distance d'environ 48 000 milles.

M. Colin Mayes: C'est une vaste voie ferrée.

Et qu'en est-il de la voie ferrée qui ne relève pas de cette compétence? Avez-vous des estimations?

M. Luc Bourdon: Pardon?

M. Colin Mayes: Qu'en est-il de la voie ferrée qui n'est pas régie par cette loi?

M. Luc Bourdon: Je dois vérifier. Je connais mieux le régime du gouvernement fédéral, le réseau. Cela change assez souvent en fonction de l'achat, de la vente ou de la démolition de voies ferrées.

M. Colin Mayes: Je crois qu'il importe de clarifier ici que nous parlons des lignes principales du CP et du CN.

M. Luc Bourdon: C'est exact.

M. Colin Mayes: Pour ce qui est des certificats d'exploitation et des pénalités, comment en envisagez-vous le fonctionnement? Y aurait-il un avertissement? Au moment de faire le suivi des violations des certificats d'exploitation, accorderiez-vous une certaine période pour que la compagnie règle le problème avant de prendre des mesures? Et quel sera le délai avant que vous la poursuiviez en justice et que vous lui donniez une amende?

M. Luc Bourdon: À l'heure actuelle, cela serait défini par règlement. Mais, à mon avis, cela toucherait beaucoup les récidivistes. Si un cas de non-conformité peut être réglé immédiatement, nous pouvons le faire sous le régime d'un avis assorti d'un ordre, nous allons le faire de cette façon. Cela pourrait dépendre de la gravité de la violation aussi; nous pourrions alors décider d'infliger immédiatement une sanction administrative pécuniaire. Cela pourrait arriver parce que nous trouvons toujours le même type de défaillance, à répétition et que, même si la compagnie règle le problème, nous le découvrons toujours de nouveau, alors, dans une telle situation, nous aurions intérêt à passer à un système de sanction administrative pécuniaire.

Évidemment, on joindra au Règlement une annexe qui déterminerait le coût pour chaque type d'infraction.

M. Colin Mayes: Et qu'en est-il de la protection environnementale des zones d'emprise? Cela ne s'inscrit peut-être pas dans la sécurité ferroviaire.

Par exemple, dans la collectivité où je vivais, l'un des conseillers municipaux et moi-même étions allés sur la voie ferrée pour faire du nettoyage. Nous avons rempli 24 sacs à déchets, et leur contenu provenait surtout des responsables de l'entretien de la voie. Nous n'étions pas impressionnés. Il y avait des contenants d'huile et de l'huile renversée sur les rails, et ce genre de choses.

Est-ce que cela va être intégré à la protection de l'environnement dans ces zones d'emprise?

M. Luc Bourdon: Les ordures dans les zones d'emprise dont vous parlez posent problème depuis bien des années. À moins qu'ils soient la source d'un danger pour les équipes de train ou les gens, il y a très peu de choses que nous pouvons faire.

L'article 47 proposé, à l'article 37 du projet de loi et dans vos cartables, je crois, contient une disposition au sujet du plan environnemental que devront soumettre les compagnies de chemin de fer et qui fera l'objet d'une vérification par Transports Canada.

À quel point cette mesure permettra-t-elle d'aller plus en profondeur? Je l'ignore.

Mais, pour revenir à ce dont vous parliez, par le passé, si les déchets ne pouvaient pas donner lieu à un risque d'accident, la loi ne nous conférerait pas le pouvoir de prendre des mesures.

Pour être honnête, j'ignore si, lorsque nous examinerons les dispositions du Règlement qui touchent le plan environnemental, cet aspect sera intégré ou non.

M. Colin Mayes: Croyez-vous que cela pourrait relever d'un autre ministère, peut-être le ministère provincial de l'Environnement?

M. Luc Bourdon: C'est possible. C'est quelque chose que nous pouvons envisager.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Je poserai mes questions du point de vue des femmes et des hommes, des travailleurs ou des employés.

J'ai entendu beaucoup d'employés dire qu'ils travaillent dans un climat de peur qui les rend hésitants à recourir à toute forme de déclaration non punitive à l'interne. Ne devrait-il pas y avoir dans le projet de loi C-33 un article ou des dispositions qui leur permettrait de signaler un incident directement à Transports Canada ou faire directement ces signalements à Transports Canada?

• (1610)

M. Luc Bourdon: À l'heure actuelle, cette disposition figure à l'article 47.1 de la loi, mais les déclarations seraient adressées à la compagnie, et non pas à nous. C'est l'amendement qui a été proposée.

M. Sukh Dhaliwal: Essentiellement, vous me dites qu'ils feraient leur signalement non pas à vous, mais à la compagnie. C'est ce qui me préoccupe. Je vais vous donner un exemple. Un employé signale à son employeur un problème lié à la sécurité. Dès lors, l'employé est marqué, et la prochaine fois qu'il fait une petite erreur ou quelque chose, on en tient compte, car il s'agit d'un dénonciateur. C'est ce qui m'inquiète.

Toutes ces femmes et tous ces hommes qui sont des employés là-bas ont une épée de Damoclès au-dessus de la tête en tout temps. Comment vous assurerez-vous qu'elle est éliminée? Ils devraient pouvoir communiquer directement avec Transports Canada.

M. Luc Bourdon: À l'heure actuelle, aux termes du projet de loi, le problème serait signalé par l'employeur. Il existe aussi un système, malheureusement inconnu de trop de gens, du Bureau de la sécurité des transports. Il est nommé *Securitas*. Les gens peuvent téléphoner sans révéler leur identité pour signaler un problème. Habituellement, nous sommes appelés à mener une enquête.

Toutefois, si vous parlez d'une question qui relève plutôt du harcèlement, tout d'abord, nous menons une enquête pour chaque plainte déposée. Nous envoyons quelqu'un.

M. Sukh Dhaliwal: Tout ce que je dis, c'est que vous savez que la crainte existe. Vous savez que la loi ne contient aucune disposition pour faire des signalements à Transports Canada. Que faut-il? À mon avis, on n'aurait pas besoin de grand-chose. Il faudrait seulement déployer un petit effort pour modifier le projet de loi de sorte que les employés puissent communiquer directement avec Transports Canada sans craindre l'employeur s'ils signalent un problème de sécurité.

M. Luc Bourdon: À l'heure actuelle, lorsqu'il y a une telle situation, qui nous a été signalée et qui est considérée comme du harcèlement, le cas est habituellement soumis à RHDCC.

Conformément aux principes du système de gestion de sécurité, nous tentons d'en faire le plus possible en vertu des lignes directrices que nous avons publiées et par l'intermédiaire du conseil en place

pour transformer la culture de l'industrie ferroviaire de sorte que ce genre de situation ne survienne plus.

Toutefois, vous n'êtes pas le premier à soulever cette question. J'imagine qu'on pourrait proposer un amendement en ce sens, qui étudié par le ministère.

M. Sukh Dhaliwal: Seriez-vous en faveur d'une telle modification?

M. Luc Bourdon: Je ne dis pas que nous allons l'appuyer. Je dis qu'il ne fait aucun doute que nous allons l'examiner, car nous avons déjà entendu cette préoccupation.

M. Sukh Dhaliwal: Pour ce qui est de l'autre question, la fatigue, vous avez mentionné des lignes directrices ou quelque chose. Quelles sont les lois et les règlements qui régissent les politiques relatives à la fatigue? Les ententes conclues entre la direction et les syndicats suffisent-elles à assurer l'existence de règles adéquates?

M. Luc Bourdon: Nous avons actuellement ce que nous appelons les règles relatives au temps de travail et de repos que tout le monde est tenu de respecter. Si vous occupez un poste que nous considérons comme essentiel à la sécurité — équipes de train, conducteurs de locomotive, CCF ou grutiers —, vous êtes tenu de respecter ces règles. Les règles décrivent le nombre maximal d'heures de service et les périodes de repos obligatoire. Si les règles ne sont pas respectées, on prendra des mesures.

De plus — comme je l'ai dit plus tôt —, lorsqu'il a produit son rapport, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a recommandé que nous nous penchions sur la question de l'épuisement. Nous avons donc mis en place un groupe de travail conjoint qui comprenait des représentants de syndicat, du ministère du Transport et de l'industrie. Nous avons récemment publié de nouvelles directrices pour aider les gens à composer avec la fatigue.

M. Sukh Dhaliwal: Alors, devrions-nous explicitement prévoir des règles liées à l'établissement de l'horaire dans le projet de loi?

M. Luc Bourdon: Ce n'est pas dans le projet de loi. C'est en vertu d'une règle que nous obtenons le pouvoir de le faire aux termes de l'article 18.

M. Sukh Dhaliwal: Mais je suis en train de demander si nous devrions...

Le président: Je dois vous arrêter ici. Une autre occasion se présentera, j'en suis certain.

Monsieur Gaudet.

• (1615)

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Lorsqu'il y a un accident, un déraillement ou autre, Transports Canada est-il obligé d'aller sur les lieux?

M. Luc Bourdon: Quand il y a un accident, la responsabilité de l'enquête en vue de déterminer la cause de l'accident revient au Bureau de la sécurité des transports. Je dirais que nous-mêmes sommes en quelque sorte sous enquête. Le bureau peut arriver à la conclusion que nous avons mal fait notre travail et soumettre une recommandation.

Nous envoyons toujours quelqu'un sur les lieux, surtout s'il y a eu des blessés. Nous devons aussi vérifier si des règles ou des règlements ont été enfreints. Nous avons le droit d'enquêter pour déterminer si des gestes non conformes aux règlements ont été posés.

Par contre, pour ce qui est de la cause de l'accident, c'est au BST d'enquêter. Ce sont ses employés qui se rendent sur les lieux. Nous avons le pouvoir de nommer ce qu'on appelle un observateur du ministre, c'est-à-dire quelqu'un qui va assurer une liaison entre les enquêteurs et le ministre au cas où quelque chose devrait être réglé sur-le-champ.

M. Roger Gaudet: Entre l'observateur, le ministre et votre ministère, n'y a-t-il pas trop de proximité? Le même ministre est responsable du BST et de votre ministère.

M. Luc Bourdon: Non, le BST ne relève pas du ministre des Transports.

M. Roger Gaudet: De qui relève-t-il?

M. Luc Bourdon: Il relève directement du Parlement, je crois. Il ne relève pas de nous.

M. Roger Gaudet: Il ne relève pas de vous?

M. Luc Bourdon: Non, pas du tout. Les gens du bureau font un très bon travail, ils font de bonnes enquêtes et ils ne sont pas toujours très tendres avec nous, non plus.

M. Roger Gaudet: À qui est adressé le rapport en cas d'accident?

M. Luc Bourdon: Il est adressé au ministre. C'est un rapport public, il apparaît sur le site Web du BST. Si vous vous y rendez, vous trouverez tous les rapports produits chaque année. Donc, si un accident dans votre circonscription a fait l'objet d'une enquête, vous aurez un rapport complet.

M. Roger Gaudet: Mon autre question porte sur les changements prévus dans le projet de loi C-33. Il y a des points saillants, mais je ne les comprends pas tous. Pourquoi modifier la loi? Est-ce que ça va si mal que ça? Pourquoi changer la réglementation? Certains de ses aspects dérangent-ils des gens?

M. Luc Bourdon: En 2005, il y eu des accidents qui ont été très médiatisés. Il y a eu une augmentation des accidents entre 2002 et 2005. À ce moment, le ministre a décidé qu'il était temps de réviser la loi, ce qui n'avait pas été fait depuis plusieurs années. Les derniers amendements remontaient à 1999. Au même moment, votre comité — les membres qui en faisaient partie à l'époque — a jugé aussi de l'importance de la situation et a décidé de faire sa propre étude.

Un de vos collègues, M. Bevington, a parlé de l'accident de Wabamun, survenu le 3 août 2005, qui avait causé des dommages environnementaux assez grands. Deux jours plus tard, il y en a eu un autre dans le canyon Cheakamus, où il y a également eu des dommages. Il y a eu une série d'accidents, il y a eu des morts, etc. C'est ce qui a provoqué une révision de la loi.

M. Roger Gaudet: Les normes ont-elles été relâchées tout d'un coup?

M. Luc Bourdon: Je ne dirais pas que...

M. Roger Gaudet: Pendant 15 ou 20 ans, cela allait bien, puis sur une période de deux ou trois ans, il y a eu beaucoup d'accidents. Est-ce parce que les normes ont été relâchées? Y a-t-il eu de la négligence?

M. Luc Bourdon: Il y a eu une augmentation du trafic ferroviaire.

M. Roger Gaudet: Et le nombre d'employés n'a pas augmenté?

M. Luc Bourdon: Nous avons tenté du mieux que nous pouvions de nous acquitter de notre mandat. Le ministre a jugé, à un certain moment, qu'en raison de l'augmentation des accidents et du trafic, il était temps qu'on s'assoie et qu'on révise la loi, qu'on évalue tout cela, parce que ça faisait plusieurs années que cela n'avait pas été

fait. On a obtenu beaucoup de ressources. Je peux dire que nous sommes satisfaits de ce qu'on nous a accordé, pour être bien honnête.

M. Roger Gaudet: Aujourd'hui, vous êtes satisfaits, mais en 2005, vous ne l'étiez pas.

M. Luc Bourdon: C'était plus difficile. Je ne dirais pas que l'industrie devenait moins sécuritaire, mais il y avait eu une augmentation du trafic. La fréquence des accidents aurait donc pu être la même, elle aurait même pu être moindre, mais, en chiffres absolus, il y avait plus d'accidents parce qu'il n'y avait plus de trains. Il fallait qu'on s'adapte à cette situation.

M. Roger Gaudet: Je vous remercie, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Trost.

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

Je veux simplement faire suite à certaines questions de Sukh sur la fatigue.

Vous avez dit que de nouvelles lignes directrices ont été adoptées. Pourriez-vous fournir des détails sur les nouvelles lignes directrices et sur le raisonnement derrière les changements?

M. Luc Bourdon: Tout d'abord, comme je l'ai dit, les deux rapports ont abordé le sujet. Nous savons qu'il s'agit d'un milieu difficile pour les équipes de train. Elles travaillent au milieu de la nuit, parfois sur un territoire peu éclairé. Ce n'est pas toujours facile. Contrairement à ce que beaucoup de gens pensent, c'est un travail très ardu. Nous devons trouver une meilleure façon de les aider à composer avec la fatigue. Nous avons établi des lignes directrices qui visent à les aider à composer avec cela. J'ai parlé plus tôt des règles relatives au temps de travail et de repos. Nous songeons à revoir les règles, et nous allons probablement prévoir moins d'heures par jour par équipe de train pour que ce soit plus facile pour les membres des équipes.

Il faudrait également améliorer l'établissement des horaires des équipes de train pour que les travailleurs puissent savoir à l'avance qu'ils seront peut-être appelés. Contrairement à VIA Rail ou aux services de trains de banlieue, qui ont des trains à horaire fixe, c'est un peu plus difficile pour les trains de marchandises. Il arrive souvent que l'équipe de train doive se reposer durant une certaine période, et elle n'est pas certaine si elle devra sortir. On essaie maintenant du mieux qu'on peut pour améliorer l'établissement des horaires pour que les équipes puissent avoir une idée du moment où elles seront peut-être appelées et devront être bien reposées. Si vous passez 36 heures sans monter à bord d'un train, il y a une possibilité que vous ayez dormi après votre dernier voyage, et vous être peut-être éveillé depuis un certain temps déjà — 12, 14 ou 18 heures. Alors, on va essayer — en collaboration avec les sociétés ferroviaires — d'améliorer l'établissement des horaires pour aider les équipes.

• (1620)

M. Brad Trost: Merci pour ces détails.

L'une des choses que j'ai trouvée de plus intéressante ou qui était différente concernant le projet de loi, c'est la création dans chaque entreprise d'un poste d'agent dont le titulaire s'occuperait de toute la sécurité. La responsabilité finale à l'égard de tous les aspects de la sécurité serait confiée à cette personne. J'aimerais savoir si vous pourriez fournir d'autres détails sur le raisonnement lié à cela. Cela a-t-il déjà été fait ailleurs? D'où provient cette idée? J'aimerais en savoir un peu plus, car cette idée me semble nouvelle.

M. Luc Bourdon: On en parle beaucoup dans les ouvrages liés à la sécurité. Il faut en quelque sorte nommer quelqu'un qui sera entièrement responsable de la sécurité dans une organisation.

La sécurité est, depuis nombre d'années, le travail de beaucoup de gens. Il est très difficile de déterminer précisément qui est vraiment responsable. Tel superviseur fait ceci, et tel superviseur fait cela, et des choses comme cela. Nous voulons maintenant quelqu'un à qui nous pouvons nous adresser — quelqu'un qui a les pleins pouvoirs et qui relève directement du PDG — pour s'assurer que le travail est fait et pour apporter les changements qui seraient nécessaires pour avoir un milieu de travail plus sécuritaire. Nous savons alors à qui il faut s'adresser.

M. Brad Trost: Cela a-t-il été fait ailleurs? Sommes-nous les seuls à essayer cette approche? Avez-vous déjà l'expérience d'une telle formule?

M. Luc Bourdon: C'est assez courant pour toute industrie qui a adopté le système de gestion de la sécurité. Je ne dirais pas que c'est la pierre d'assise du système de gestion de la sécurité, mais il est certainement nécessaire d'avoir un cadre supérieur responsable.

M. Brad Trost: Quelles sont les autres industries qui sont actuellement dotées de ce système?

M. Luc Bourdon: Je crois que l'industrie de l'aviation civile l'a adopté.

M. Brad Trost: D'accord. Alors, ce n'est pas une idée aussi nouvelle qu'on me l'avait dit.

M. Luc Bourdon: Non, non.

M. Brad Trost: Une des autres questions qui sera posée au prochain témoin — comme il a été souligné — vise à savoir si l'ensemble du contrôle de la circulation ferroviaire au Canada devrait se faire au Canada. On a fait remarquer qu'une entreprise pourrait déménager à Chicago ou quelque chose de ce genre. Le ministère s'est-il penché sur l'incidence que cela pourrait avoir sur la sécurité du Canada?

M. Luc Bourdon: C'était une recommandation du comité d'examen de la LSF. C'était la recommandation n° 45 — si je me souviens bien — qui nous demandait de conserver les bureaux des CCF au Canada. À l'époque, lorsque nous nous sommes penchés sur le sujet, nous avons, bien entendu, consulté le ministère de la Justice. On nous a dit en quelque sorte que nous serions en contravention avec l'AGCS — l'Accord général sur le commerce des services — et l'ALENA, si nous limitons les activités des bureaux de CCF au Canada. Aux États-Unis, ils ont plutôt utilisé le motif des raisons de sécurité pour veiller à ce que ses bureaux de CCF restent aux États-Unis.

Le président: Je vais devoir vous arrêter ici, monsieur Trost.

Il nous reste quelques minutes, alors, je vais simplement accorder une minute à tout le monde, puis nous inviterons les nouveaux témoins à se joindre à nous.

Monsieur Dhaliwal, vous avez une minute.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Je vais faire suite à la question de M. Trost. À l'issue de l'examen de la LSF, on a recommandé que les contrôleurs soient tenus de se trouver en personne au Canada afin de pouvoir faire l'objet d'une inspection. Aimerez-vous voir cette disposition dans le projet de loi C-33?

•(1625)

M. Luc Bourdon: Si nous examinons cela d'un point de vue lié strictement à la sécurité — si les bureaux sont situés ailleurs — nous

avons déjà conclu une entente avec la FRA qui nous permet d'effectuer des vérifications et certains types d'inspections. Je crois savoir que le ministre a mentionné mardi qu'il serait ouvert à étudier la question. Mais, selon les conseils que nous avons reçus, nous ne pourrions pas faire cela. C'est ce qu'on nous a dit.

M. Sukh Dhaliwal: Selon le paragraphe 47.2(2) proposé, les sociétés d'État et les provinces sont exemptées de toute sanction pécuniaire. Cela s'applique-t-il également aux sociétés d'État provinciales? Ou devrait-il s'appliquer à elles?

M. Luc Bourdon: Ça, je ne sais pas. Concernant les sociétés d'État, je n'ai pas de réponse à vous fournir. Si vous prenez une entreprise comme VIA Rail, elle serait certainement visée par cette exemption.

Le président: D'accord. Merci.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Nous avons entendu un témoignage selon lequel la protection des dénonciateurs — dans le cadre du SGC de l'aviation — est inadéquate à l'interne. Nous avons maintenant un autre projet de loi qui prévoit que des renseignements sur le dénonciateur peuvent être fournis à l'entreprise. C'est bien cela?

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Dennis Bevington: À la lumière du témoignage, nous avons constaté que, dans le domaine de l'aviation, cela n'est pas efficace. Alors, pourquoi maintenons-nous ce genre de pratique avec cet amendement?

M. Luc Bourdon: Je crois que c'était une suggestion du comité d'examen. Nous nous sommes penchés sur la philosophie du SGC et nous avons constaté que, grâce à une plus grande ouverture et à une meilleure culture de sécurité, cela pourrait fonctionner. Dans le cas contraire, on contreviendrait à la loi, et des mesures pourraient être prises.

Le président: Je vais devoir vous arrêter ici. Merci.

Monsieur Trost.

M. Brad Trost: S'il s'agit d'une question de sécurité pour les États-Unis, pourquoi ne s'agirait-il pas d'une question de sécurité ici?

M. Luc Bourdon: Je ne suis pas un expert de la sécurité, alors je ne peux pas vous répondre.

M. Brad Trost: Pourriez-vous demander au ministère de la Justice de transmettre son opinion et nous le soumettre?

M. Luc Bourdon: Nous pourrions nous renseigner, mais la sécurité ne s'inscrit pas dans mon mandat.

M. Brad Trost: Nous effectuerons un suivi, alors.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, et merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

Au chapitre des responsabilités liées à la sécurité, existe-t-il déjà une façon pour les employés d'aviser Transports Canada ou le BST si un incident se produit?

M. Luc Bourdon: Le BST est avisé, puis il nous transmet les renseignements. Nous ignorons qui est à l'origine du signalement; nous sommes simplement au courant de la situation.

M. Brian Jean: Alors, il existe déjà un système?

M. Luc Bourdon: Oui, mais il n'est peut-être pas bien connu. C'est ça, le problème.

Pour corriger M. Bevington, le système non punitif découlait d'une recommandation du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et non du comité d'examen de la LSF. Je voulais simplement clarifier cela.

Le président: Merci.

Nous allons prendre une courte pause et inviter nos prochains témoins à prendre place.

Encore une fois merci, et je suis certain que nous resterons en contact avant que tout soit terminé.

• (1625) _____ (Pause) _____

• (1630)

Le président: Merci. Nous sommes de retour pour la deuxième partie.

Nous avons avec nous M. Phil Benson, de Teamsters Canada; M. William Brehl, président de la Conférence ferroviaire Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies; et M. Rob Smith, directeur législatif national de la Conférence ferroviaire Teamsters Canada, mécaniciens de locomotive.

Bienvenue.

Je sais que vous avez des déclarations préliminaires à présenter, alors je vais vous inviter à le faire. Nous passerons ensuite aux questions.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier le comité de nous recevoir aujourd'hui. Comme vous le savez, c'était une invitation de dernière minute.

Je veux également remercier le comité d'avoir déployé des efforts importants pour aider le projet de loi à voir le jour — et, plus particulièrement, le gouvernement, de l'avoir déposé en temps opportun.

Nous appuyons le projet de loi. Nous demandons avec instance qu'il soit rapidement adopté, en espérant que ce soit dans les 40 prochains jours — dans la mesure du possible — ou à tout autre moment. Nous croyons savoir que le projet de loi découle de beaucoup de travail effectué par le comité parlementaire par le comité d'examen de la LSF et par le ministère et les membres du personnel. Nous aimerions saluer les efforts de M. Bourdon et de son personnel qui font toujours un excellent travail.

Essentiellement, nous considérons qu'il y a simplement quatre petits éléments à améliorer. Nous vous avons soumis quatre petits amendements.

Le premier est simplement un amendement standard, typique de ce que préconisent les Teamsters à cette étape-ci — c'est en fait un amendement présenté conjointement par les Teamsters et le Parti conservateur; c'est un amendement présenté par le parti, par le gouvernement — qui vise à permettre au comité d'examiner la législation sous l'angle de la sécurité. L'amendement figurait dans la LTMD et dans le projet de loi sur l'aviation — mort au *Feuilleton* —, et nous aimerions que l'amendement revienne.

Il consiste essentiellement à prévoir la possibilité d'une vérification du processus réglementaire pour s'assurer que les organismes de réglementation que nous mettons en place savent que le Parlement jout d'un droit de regard. Cela fonctionne dans d'autres secteurs, et nous vous demandons avec instance de présenter cet amendement à nouveau.

Concernant le deuxième amendement, nous vous demandons simplement avec instance de faire de la Sécurité ferroviaire de

Transports Canada l'un des endroits où l'on pourrait signaler des choses liées à la sécurité. Peu importe ce que vous diront, entre autres, M. Bourdon et les entreprises, il existe un climat de peur. Notre camarade McDavid a été congédié parce que ses bottes n'étaient pas lacées correctement. Nous avons toutes sortes de cas, surtout au CN, où la vision des relations de travail est moins que moderne. Ce ne sont pas des entreprises auxquelles on téléphonerait pour se plaindre.

À l'heure actuelle, la résolution des problèmes passe en fait par la Sécurité ferroviaire. Soit nous communiquons avec la Sécurité ferroviaire, soit le BST communique avec la Sécurité ferroviaire. Alors, laissons simplement tomber l'intermédiaire et adressons-nous directement aux gens qui font leur travail — parce qu'ils le font. Et nous devrions les féliciter de faire un si bon travail.

L'autre amendement porte sur une question qui a été soulevée concernant les CCF — le contrôle des chemins de fer. En fait, en 1999, le Canadien Pacifique avait tenté de faire exactement ce que des entreprises américaines tentent de faire — c'est-à-dire de transférer ses activités des États-Unis au Canada —, et la réponse était non. Si vous examinez les règlements — dont nous pouvons vous donner une copie ou que vous pouvez vous procurer —, c'est essentiellement pour des raisons de sécurité. C'était la raison fournie. Si vous dites que c'est un problème commercial — le commerce est censé être équitable —, alors, s'ils peuvent assurer le service, nous pouvons assurer le service. Mais on ne nous confie jamais le travail, point à la ligne.

À mon avis, à mesure que nous réalisons des progrès au chapitre du système périmétrique nord-américain, nous devrions être conscients du fait qu'il revient au gouvernement canadien de veiller à ce que la sécurité soit assurée au Canada. Ces gens finiront par obtenir une autorisation de sécurité liée aux transports — probablement dans le cadre de la LTMD ou d'une autre loi. C'est la façon dont cela devrait fonctionner.

Le dernier amendement porte sur des règles liées à l'établissement des horaires. Vous avez entendu parler des systèmes de gestion de la fatigue. Eh bien, je vais être honnête avec vous; ce serait bien s'ils étaient mis en place, mais ils ne le sont pas. La vérité, c'est que ces questions sont abordées dans le cadre des négociations collectives. Cela se fait depuis longtemps — depuis la catastrophe à Hinton —, et l'examen qu'on cherche à obtenir...

La vérité, c'est que nous avons presque eu deux grèves nationales à l'égard d'une question: les règles liées à l'établissement des horaires. Et je vais être franc; je vais remercier le ministre, le ministère et les responsables du SGRF pour tout le travail qu'ils ont fait pour nous aider à obtenir une entente. Mais, nous ne croyons pas que les règles liées à l'établissement des horaires devraient être nécessairement établies au moment des négociations collectives, d'autant plus que cela crée des risques de grève.

Si vous aimez l'alinéa 47.1(1)c que je propose, sachez que le libellé est en fait tiré de la loi sur l'aviation, car j'ai travaillé sur ce projet de loi avec le ministre, M. Jean et d'autres personnes. Je l'ai volé de cette loi.

Les règles liées à l'établissement des horaires devraient être conformes aux connaissances scientifiques sur la fatigue, point à la ligne. À mon avis, si nous les intégrons dans la loi, nous n'y aurions peut-être jamais recours, mais cela obligera les entreprises à régler le problème au lieu de simplement en parler.

Sur ce, je vais accorder la parole à M. Brehl pour qu'il puisse poursuivre notre exposé.

•(1635)

M. William Brehl (président, Conférence ferroviaire Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies, Teamsters Canada): Merci Phil.

Mesdames et messieurs les membres du comité, monsieur le président, chers invités, bon après-midi.

Ce n'est pas mon point fort, alors soyez indulgents. Je suis un homme de terrain, et l'art de parler en public n'est pas ma force.

Je m'appelle William Brehl, et je suis le président national élu de la Conférence ferroviaire Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies — ou la CFTC DPEV. Je suis également un membre actif du Conseil consultatif sur la santé ferroviaire — mieux connu comme le CCSF.

Merci de me donner l'occasion de parler du projet de loi C-33 et, chose encore plus importante, de la sécurité des activités ferroviaires au Canada.

La CFTC DPEV représente près de 4 000 Canadiens et Canadiennes qui inspectent, entretiennent, réparent et construisent les voies et les structures du Canadien Pacifique ainsi que ceux qui travaillent sur plus de vingt lignes ferroviaires sur courtes distances, dont trois qui appartiennent au CN et qui sont exploitées par lui.

Pour cette raison, nous sommes les mieux placés pour apprécier réellement toute l'importance de la sécurité ferroviaire au pays. Nous travaillons sur le terrain — dans les tranchées, si on peut le dire ainsi —, et nous luttons pour assurer la sûreté de l'infrastructure ferroviaire. Nous voyons ses défauts et nous pouvons adéquatement recommander des solutions. Nous luttons pour la sécurité ferroviaire comme si nos vies en dépendaient parce que c'est le cas, bien souvent.

Il ne s'est même pas écoulé deux mois en 2011, et les statistiques du Bureau de la sécurité des transports indiquent que plus de 106 déraillements ont été signalés depuis le début de l'année. Au moins 33 des locomotives transportaient des marchandises dangereuses. Trente-et-un accidents aux passages à niveau ont été signalés au BST au cours des six dernières semaines, et plus de 20 violations des règles d'exploitation ferroviaire canadiennes, comme une exploitation excessive ou sans autorisation, ce qui signifie essentiellement qu'un train est entré sur une voie non protégée — cause principale des collisions sur les voies — ont été signalées.

Une fois que vous arrêtez et que vous examinez les chiffres, peu importe la rationalisation mise de l'avant par les compagnies de chemins de fer pour justifier leur rendement en matière de sécurité, vous prenez conscience des possibilités de désastre.

En tant que membres des Teamsters, en tant que cheminots et en tant que citoyens canadiens, nous accueillons toute amélioration apportée aux règlements pour protéger nos membres et l'ensemble du pays contre des dangers liés aux activités ferroviaires non sécuritaires.

Ils peuvent et doivent maintenir des voies sécuritaires et rentables. Nous devons nous assurer, au moyen de règlements adéquats et d'activités d'assurance de la conformité, que les entreprises de transport ferroviaire considèrent la sécurité comme une priorité au lieu de simplement compter sur la chance et la gravité pour maintenir leurs trains sur les voies.

Nous appuyons donc le projet de loi C-33. Nous avons également présenté quatre amendements qui, à notre avis, permettent d'améliorer le projet de loi et de le rendre plus efficace. J'aimerais parler brièvement d'un des amendements — celui qui porte sur le signalement non punitif.

Pour pouvoir vraiment gérer la cause fondamentale des accidents ou des défaillances systémiques, vous devez avoir des données exactes et complètes. Les lacunes au chapitre des procédures et les tendances pourraient ne pas être reconnues s'il manque des renseignements. C'est pourquoi le signalement de tous les incidents est nécessaire.

Les entreprises de transport ferroviaire ont longtemps entretenu un climat de peur — dont nous avons parlé plutôt souvent aujourd'hui — chez leurs travailleurs. Ayant travaillé comme préposé à l'entretien des voies pour le Canadien Pacifique durant 30 ans, je peux confirmer que cela n'a rien de nouveau. Toute violation des règles entraîne une sanction sévère. Une violation accidentelle des règles pourrait entraîner le congédiement. Mais la peur qui règne chez nos membres ne concerne pas seulement le signalement de leurs propres erreurs. Bien souvent, ils ont peur de signaler d'autres contraventions à une personne autre que leur supérieur immédiat, même s'ils croient que leur supérieur dissimule les contraventions. Les employés sont d'avis que, si vous signalez un incident que l'entreprise de transport ferroviaire ne veut pas signaler, vous serez puni. Les sanctions peuvent s'étendre de l'assignation de tâches peu convoitées à la prise de mesures disciplinaires ou au congédiement.

Tant que cette peur sous-jacente est là, nous sommes d'avis que le sous-alinéa 47.1(1a)(iv) ne permettra pas d'atteindre l'objectif de la politique. Nous croyons fermement qu'il faut en faire plus. Le signalement non punitif est nécessaire pour s'assurer que toute violation soit signalée, mais nous devons aussi disposer d'un système de signalement confidentiel afin d'apaiser la peur de représailles occultes. À notre avis, il faudrait ajouter notre amendement à l'article 47.1 proposé pour que les plaintes puissent être directement déposées à la Sécurité ferroviaire de Transports Canada.

Au bout du compte, le signalement confidentiel d'une tierce partie ne présente aucun désavantage, surtout si vous examinez les retombées positives. Après tout, si le but est de réunir des renseignements qui aideraient à appliquer les règlements et à cerner les problèmes, il est donc tout à fait sensé d'éliminer tous les obstacles.

Il faut permettre aux vrais cheminots de parler honnêtement — en toute liberté et en toute sécurité — sans craindre des sanctions ou des représailles. Cela en soi contribuera énormément à améliorer la sécurité ferroviaire.

J'aimerais remercier le comité du travail qu'il fait en notre nom et de l'occasion qu'il me donne d'exprimer les préoccupations de nos membres.

Merci.

•(1640)

Le président: Merci.

Rob.

M. Rob Smith (directeur législatif national, Conférence ferroviaire Teamsters Canada, mécaniciens de locomotive, Teamsters Canada): Merci, Phil et Bill.

Tout d'abord, j'aimerais profiter de l'occasion pour remercier le comité de nous donner l'occasion de témoigner aujourd'hui au nom de la Conférence ferroviaire Teamsters Canada — ou la CFTC.

Je m'appelle Rob Smith, et j'ai récemment été élu directeur législatif national de la CFTC. Je suis également mécanicien de locomotive qualifié, et j'ai travaillé dans ce domaine pour le Canadien Pacifique.

La CFTC représente environ 10 000 membres, dont des chefs de train, des contrôleurs de la circulation ferroviaire, des employés d'atelier, des autocaristes, des représentants du service à la clientèle et des mécaniciens de locomotive des quatre coins du pays.

Nous sommes ici aujourd'hui pour discuter brièvement du projet de loi C-33 et d'amendements proposés de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Notre organisme appuie pleinement le projet de loi, car nous estimons qu'il permettrait de dissiper les préoccupations liées à la sécurité soulevées par les membres de la CFTC.

La CFTC accueille le projet de loi proposé parce qu'il permettra de renforcer les pouvoirs d'exécution de Transports Canada pour ce qui est d'imposer des sanctions pécuniaires en cas de contraventions à l'égard de la sécurité et de l'environnement par les entreprises de transport ferroviaire. C'est un élément essentiel pour assurer la sûreté des chemins de fer pour tous les intervenants.

Le projet de loi proposé vise également les compagnies de chemin de fer locales qui exercent des activités sur des voies réglementées par le gouvernement fédéral qui sont régies par la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cela constitue également un sujet de préoccupations pour notre organisme, car nous représentons les travailleurs de ces compagnies de chemin de fer locales.

La CFTC appuie l'ajout d'un système de signalement interne non punitif au projet de loi proposé, le processus adopté à l'intention de nos membres et la responsabilité supplémentaire des entreprises de transport ferroviaire à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité.

En conclusion, j'aimerais à nouveau remercier le comité de nous avoir donné l'occasion de témoigner au nom des membres syndiqués de la CFTC, qui — comme nous l'avons déjà dit — appuie entièrement le projet de loi. Nous vous demandons avec instance de souscrire à notre position et d'adopter le projet de loi dans l'intérêt de la sécurité ferroviaire et des opérations.

• (1645)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur le président, j'aimerais remercier le président William Brehl, mon ami Phil Benson et M. Smith de leur présence, et non seulement de leur présence aujourd'hui, mais — à vrai dire — du travail qu'ils font. Chaque fois que le comité est saisi d'un projet de loi, vous assurez toujours un rôle de leadership.

Will, vous êtes un grand ambassadeur ici, sur la Colline. Je vous en remercie.

Par ailleurs, je suis très touché de vous entendre parler aujourd'hui de problèmes liés aux travailleurs. Je suis arrivé au pays en 1984, ne parlant pas un mot d'anglais. Je suis passé de représentant syndical à propriétaire d'entreprise — après avoir travaillé en tant que professionnel et gestionnaire —, et, aujourd'hui, je suis ici pour représenter les commettants de Newton—Delta-Nord.

Une chose que j'ai remarquée, c'est que, si les travailleurs peuvent se rendre à leur lieu de travail sans craindre d'être congédiés, ils seront en mesure d'offrir un meilleur rendement. S'ils ont une épée de Damoclès au-dessus de la tête, vous n'obtiendrez aucun résultat. De plus, c'est un risque lié à la santé et à la sécurité qui a une incidence sur leur vie personnelle et sur beaucoup d'autres choses.

Aujourd'hui, vous soulevez cette question. C'est une très bonne question. De fait, j'en ai déjà fait part à Transports Canada.

Bill, j'aimerais vous poser des questions à cet égard parce que je me suis entretenu avec des membres du syndicat des Teamsters dans

la région de Vancouver et j'ai entendu des doléances et des préoccupations semblables. Vos membres sont préoccupés concernant la question du signalement non punitif aux entreprises sans peur de représailles, comme le congédiement.

Êtes-vous d'accord que cela existe toujours?

M. William Brehl: Oui, Sukh, c'est plus présent que jamais. Je me souviens qu'il y a quelques années, vous nous aviez accompagnés pour aller rencontrer des travailleurs à Coquitlam, au service des ponts et de la construction. Deux de nos membres avaient été convoqués par leur superviseur le lendemain, et ce dernier leur avait demandé pourquoi un député était venu leur rendre visite au travail et ce qu'ils lui avaient raconté.

Il y a dans les entreprises de transport ferroviaire une peur bien réelle de se faire prendre pour certaines choses. Il existe maintenant des politiques selon lesquelles vous pouvez être congédié si vous prenez des photos des chemins de fer sans permission et si vous utilisez votre téléphone cellulaire pour prendre des photos. Si une personne se présente sur les lieux d'un déraillement et qu'elle prend des photos avec son téléphone cellulaire, il y a une menace de congédiement.

M. Sukh Dhaliwal: Concernant cette menace de congédiement, vous avez présenté une bonne recommandation — qu'il faudrait probablement intégrer au projet de loi C-33 — selon laquelle les employés seraient en mesure de signaler un incident directement à Transports Canada. Croyez-vous que cela changerait quelque chose?

Par ailleurs, comme vous avez une bonne idée de la quantité de plaintes qui seront déposées, quel est le coût en dollars que cela entraînera pour Transports Canada?

M. William Brehl: Je ne saurais dire combien cela coûtera à Transports Canada. Cela dépendra de son budget. Je suis en tout temps disposé à lutter pour un plus gros budget alloué à Transports Canada.

La nécessité de cette mesure va de soi. Luc Bourdon a parlé de Securitas. Vous avez soulevé un très bon point lorsque vous avez dit que cela ne figurait pas dans la loi. Il y a un endroit où les employés peuvent faire un signalement anonyme à titre de tierce partie, mais ce n'est pas prévu dans la loi. Cela n'est pas protégé. Si c'est déjà en place, ils savent ce qui est nécessaire. Nous devrions établir une protection dans la loi.

M. Sukh Dhaliwal: Essentiellement, les employés peuvent signaler un incident de façon anonyme au Bureau de la sécurité des transports et à Transports Canada...

M. William Brehl: Je dirais Transports Canada, mais pas le Bureau de la sécurité des transports.

• (1650)

M. Sukh Dhaliwal: D'accord. Pas de problème.

La question suivante porte sur les trains canadiens qui entrent aux États-Unis sous la responsabilité des contrôleurs de la circulation ferroviaire. Croyez-vous qu'ils devraient exercer leurs activités au Canada?

M. Phil Benson: Certainement. La question a été rejetée — recommandation n° 45 — pour des raisons commerciales, comme M. Bourdon l'a dit en parlant du GATT et de l'ALENA. Mais, la vérité, c'est que les États-Unis ont déjà interdit aux entreprises canadiennes de faire exactement ce qu'une entreprise américaine tente de faire actuellement — c'est-à-dire transférer le travail de CCF des lignes ferroviaires sur courtes distances aux États-Unis.

Nous sommes tous pour le commerce équitable et, parfois, pour le libre-échange. Toutefois, si des dispositions liées à la sécurité s'appliquent aux Américains et qu'ils les utilisent comme raisons, je crois que les mêmes raisons de sécurité devraient s'appliquer au pays. Si un incident survient, je suis certain que le public canadien voudrait savoir c'est un Canadien — nommé par le Canada — qui pourrait être appelé devant le comité ou tout autre groupe pour en parler. Je ne suis pas certain, si un incident survenait, que vous réussirez à convaincre un Américain de se présenter ici et de témoigner devant vous.

M. Sukh Dhaliwal: Ne serait-ce pas la même chose si on était aux États-Unis et si Transports Canada détenait les pouvoirs?

M. Phil Benson: Nous n'avons aucun pouvoir aux États-Unis. Une fois que vous franchissez la frontière, vous n'avez plus aucun pouvoir.

M. Sukh Dhaliwal: Je peux vous donner un autre exemple dans le sens inverse. Il y a de petites voies, comme la ligne de Burlington Northern Santa Fe à Vancouver, qui ne vont pas très loin au Canada. Si le CCF devait être au Canada, quel genre d'exemptions ou de dispositions relatives aux droits acquis serait approprié dans ces situations?

M. Phil Benson: Si nous suivons les lois américaines, elles prévoient 10 milles, et il y a des dispositions relatives aux droits acquis qui s'appliquent à des entreprises qui faisaient cela avant 1999. Alors, c'est quelque chose que nous pouvons gérer grâce à des règlements visant des circonstances particulières qui existent depuis longtemps. C'est l'exigence actuelle aux États-Unis et je ne verrais aucun inconvénient à ce qu'une règle analogue soit appliquée ici.

Le président: Merci.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Merci, monsieur le président.

Merci de votre présentation. Je veux également vous féliciter de votre excellent service de recherche. Ce n'est pas de l'ironie, au contraire. En plus de soutenir certaines propositions, vous faites des suggestions d'amendement pour améliorer la loi. Vous avez dit dès le départ que vous étiez favorables à la loi et nous en prenons bonne note. Je veux aussi vous féliciter de nous suggérer quatre modifications.

Dans une vie antérieure, j'ai travaillé dans l'industrie des pâtes et papiers. Je m'occupais de relations industrielles, et je dois avouer que j'étais un maudit patron. J'étais du côté des patrons, mais les représentants syndicaux me respectaient. Je suppose que vous remarquez, dans vos établissements, dans les différents lieux de travail, des affiches portant les mots « *safety first* ». Il faut que ce mot d'ordre soit constamment affiché. Personne n'est contre ce principe. C'est bien beau de parler de *safety first*, tout le monde aimerait être canonisé à la fin de son existence terrestre — je ne veux pas entrer dans un débat religieux, cela ferait plaisir aux conservateurs qui commenceraient à s'exciter —, malheureusement parfois, dans les faits, cela ne se traduit pas par des actions.

J'aimerais que vous me parliez des relations de travail avec les compagnies ferroviaires en matière de santé et sécurité. Comment fonctionnent les comités, en général? Je suppose qu'il doit y avoir des comités paritaires de santé et sécurité. Il y a des représentants patronaux et des représentants des travailleurs.

Une phrase de votre présentation m'a fait sursauter. Vous n'y allez pas avec le dos de la cuillère: « Les compagnies de chemins de fer

ont créé un climat de peur sur les chantiers [...] » En anglais, vous dites:

[Traduction]

Rail companies have fostered a climate of fear on the job sites....

[Français]

Cela pourrait peut-être expliquer pourquoi vous voulez qu'on adopte cette loi: elle permettrait de protéger vos membres davantage.

Alors, comment ça va du côté de la santé et sécurité?

• (1655)

[Traduction]

M. Phil Benson: Merci beaucoup, monsieur. J'apprécie vraiment cette question, et elle reflète probablement votre parcours, le fait d'avoir déjà évolué dans le domaine des relations industrielles.

Malheureusement, le Canadien National a adopté une politique de tolérance zéro. Essentiellement, tout ce que vous faites vous attirera des points d'inaptitude et vous rapprochera d'autant plus de la porte. Vu la situation, cela signifie que nous devons déposer des griefs — et je sais que la procédure de grief vous est sans doute familière — et, généralement, nous en sortirons gagnants.

À l'heure actuelle, le CN fait face à plus de 6 000 griefs.

M. Michel Guimond: Combien?

M. Phil Benson: Il y en a 6 000. Et vu la façon dont la procédure liée aux griefs fonctionne dans le secteur du transport ferroviaire, vous et moi serons à la retraite avant qu'un grief soit entendu — si vous êtes le 6 001^e grief.

Nous appelons cela un climat de peur. C'est un style de gestion grâce auquel ils peuvent changer nos vies et menacer nos emplois et nous amener à faire tout ce qu'ils veulent que nous fassions, sans nous plaindre. C'est la façon dont ils dirigent leur entreprise.

Je vais laisser la parole à mes amis qui auront des commentaires ayant un lien plus direct... M. Brehl s'occupe plus du CP que du CN, et je suis certain que M. Smith aura des exemples concrets de son côté.

Lorsque j'ai raconté la première fois l'histoire du camarade McDavid — qui a été congédié parce que ses bottes n'étaient pas lacées correctement lorsqu'il descendait d'un taxi pour confirmer la fin de son quart de travail —, des députés m'ont dit que je mentais et que j'avais tout inventé. Je leur ai décrit en détail le cas du camarade McDavid. J'ai dit à ce dernier que cela ferait de lui un parfait cas d'espèce. Il était retourné travailler, et on lui avait enlevé tous ses points d'inaptitude et remboursé la rémunération perdue avec intérêts — et vous savez ce que cela veut dire. L'entreprise est disposée à payer cela pour obtenir un contrôle absolu sur les membres.

Dieu merci, nous avons le syndicat des Teamsters, car leur réponse est non.

Lorsque vous demandez poliment et gentiment à ces entreprises de faire... Ce ne sont pas des entreprises comme celles du transport aérien qui ont des relations plus stables. Ces entreprises ne sont pas particulièrement amicales avec les travailleurs. Et, très franchement, si elles nous traitent de la sorte, je suis certain qu'elles traitent leurs clients de la même façon.

Cela me choque. Si j'étais un actionnaire, je serais mécontent. Vous avez tout à fait raison lorsque vous dite que les travailleurs qui sont heureux et qui ont un sentiment d'appartenance sont plus productifs et plus rentables pour une entreprise. Je me demande simplement combien d'argent ces entreprises font perdre à leurs actionnaires.

[Français]

M. Michel Guimond: Vous avez bien répondu.

Le deuxième sujet dont j'aimerais que vous me parliez est celui de la fatigue. Un de mes amis du Saguenay—Lac-Saint-Jean est le seul survivant d'une collision frontale entre deux trains. Cette collision s'est produite en pleine nuit, à 3 ou 4 heures du matin. Mon ami, qui était dans la locomotive tirant deux trains de marchandises, a dit à son coéquipier qu'il pensait bien qu'un autre train s'en venait, car il venait de voir de la lumière à travers les arbres. Il avait raison. Il s'est jeté à l'extérieur du wagon, mais son compagnon est mort ainsi que les deux personnes qui prenaient place dans l'autre locomotive. Il a été le seul survivant.

Vous parlez de fatigue et vous suggérez un amendement qu'on va étudier de façon sérieuse. Les heures d'attente avant le travail sont-elles calculées? Pour avoir parlé à des pilotes d'avion et à des agents de bord, on sait qu'il y a des heures d'attente avant d'entreprendre le travail. Ce n'est comme si la personne se présentait au travail à 8 h 2 le matin et que le train partait à 8 h 3. Ce n'est pas comme ça que ça se passe. Je n'ai jamais conduit de train et vous non plus, puisque vous êtes lobbyiste, mais comment cela fonctionne-t-il?

[Traduction]

M. Phil Benson: C'est une très importante question.

Les règles relatives aux périodes de repos et de travail dont M. Bourdon parlait sont tout à fait risibles selon le savoir scientifique moderne sur la fatigue.

Teamsters Canada a pris l'initiative d'aider le précédent gouvernement à faire avancer les choses au chapitre des heures de travail des camionneurs, qui sont toujours un peu trop longues. Toutefois, ces règles reflètent les connaissances scientifiques sur la fatigue. La journée est tout simplement trop longue.

Je siége actuellement à titre de représentant des Teamsters à un comité qui examine la question de la gestion de la fatigue chez les pilotes. Laissez-moi vous dire qu'ils nous dépassent de plusieurs années-lumières.

Le principal problème, selon la direction du syndicat, ce sont les horaires. Voilà pourquoi nous parlons des horaires. Le problème ne concerne pas toujours les heures de travail; c'est parfois les heures d'attente.

Je suis allé un jour chez un de mes bons amis. Il observait l'ordinateur — voilà ce qui se passe. Vous êtes censé partir à minuit, puis à 2 heures du matin, puis à 4, puis à 6, puis à 8 et puis à 10 heures. Est-ce que vous retournez vous coucher? On ne le sait jamais.

Lorsque vous vous présentez enfin au travail, vous avez peut-être déjà toute une journée dans le corps. C'est pourquoi nous sommes passés tout près de vivre deux grèves, pour obtenir un règlement sur les horaires. En outre, les entreprises, lorsqu'elles ont témoigné ici, ont dit qu'elles étaient prêtes à faire quelque chose. M. Bourdon dit qu'elles sont prêtes. Alors pourquoi faut-il presque déclencher une grève nationale pour l'obtenir? Il s'agit des règles sur les horaires.

Nous proposons d'établir des plages où, par exemple, une personne doit être disponible pendant quatre ou six heures — peu importe —

et c'est tout. Nous avons offert à l'entreprise de faire cela avec elle gratuitement. Plus de période d'attente, plus rien. Pourquoi? C'est ça, le problème des cheminots: la fatigue.

Tout le monde a fait la sourde oreille, sauf vous. Je remercie le bon Dieu de ce qu'ont fait les membres du comité. Vous avez fait là un travail incroyable. Tout ce que nous essayons de faire, c'est de le terminer et de lui donner un poids législatif qui convaincra le ministre, si les entreprises ne veulent pas le faire.

Je suis très content que vous ayez posé la question. C'est vraiment un enjeu très important; je suis désolé que votre ami ait perdu la vie de cette façon. Mais ce n'est pas un cas unique. Les gens ont des accidents.

• (1700)

M. Michel Guimond: Non. Il était le seul survivant. Il y a eu trois morts.

Le président: Je dois vous arrêter.

M. Phil Benson: Je suis désolé pour les trois autres camarades.

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Et je veux aussi vous remercier d'être ici aujourd'hui.

J'apprécie vraiment le travail que vous avez accompli. Les enjeux soulevés par les autres membres du comité sont tout à fait compatibles avec ce que vous dites. J'ai parlé un peu plus tôt de la nécessité de superviser la réglementation. J'aime cela. Je crois qu'il est merveilleux que le Parlement ait cette responsabilité. Les gestionnaires ont dit: donnez-nous une boîte à outils, et nous réglerons le problème. Eh bien, une bonne loi ne fait pas que procurer des clés anglaises et des pinces: elle doit aussi nous dire comment les utiliser. Nous devons savoir cela. Et tant qu'on n'aura pas ces règlements, on ne pourra pas aller au fond des choses.

C'est pourquoi j'aime vraiment beaucoup cette idée, et nous allons certainement chercher à savoir comment l'intégrer à un amendement.

Deuxièmement, les témoins précédents ont dit que l'idée du signalement à l'interne venait du comité. Eh bien, le comité a peut-être proposé cette idée avant que j'arrive, mais je n'ai rien entendu de probant, quand il a été question d'aviation, qui donnerait à penser que le signalement à l'interne serait une bonne idée. En fait, ce serait plutôt le contraire, il me semble; cela ne fonctionne pas très bien. Si nous ne pouvons pas apprendre de nos erreurs, comment allons-nous évoluer? Je crois que c'est un autre point auquel nous donnerions certainement notre appui.

Les deux autres éléments, encore un fois, sont à coup sûr excellents.

Je donne mon appui à ce que vous avez présenté, et je crois vraiment que ce sont tous là des amendements très sensés. Mais ce qui me trouble, c'est le nombre de décès sur les voies ferrées et aux passages à niveau. J'ai demandé au ministre combien d'argent a été injecté dans le système pour l'amélioration des passages à niveau. Est-ce que cela est acceptable, à votre avis?

M. Phil Benson: En ce qui concerne les décès, je vais laisser à d'autres le soin de répondre; ils ont davantage d'information. Je crois, en fait, que M. Smith pourrait en parler, je crois qu'ils viennent tout juste de terminer une étude.

Je vais laisser M. Smith parler de ce sujet.

M. Rob Smith: Transports Canada est en train de mener une étude en ce moment même. L'étude porte sur les suicides. Une ébauche a déjà été produite. Je sais que les auteurs ont parlé à des intervenants de Washington et qu'en fait ils travaillent également avec les États-Unis.

Le taux de suicide sur les voies ferrées est beaucoup plus faible aux États-Unis qu'ici. Je crois que c'est peut-être parce que les armes à feu sont plus facilement accessibles aux États-Unis. Mais les suicides représentent pour nous un grave problème, et ceux de nos membres qui voient de telles choses sont parfois incapables de jamais revenir au travail. Certes, cela nous préoccupe énormément. Le congé prévu après un incident de ce type n'est pas assez long. Je crois vraiment qu'il faut poursuivre cette étude. Je crois qu'il faudrait accorder du financement à cette fin. Je crois qu'elle doit durer encore deux ans.

C'est tout ce que je peux dire sur le sujet pour l'instant; mais l'étude se poursuit, et c'est un enjeu très important.

• (1705)

M. William Brehl: Monsieur Bevington, vous avez demandé si le budget réservé au réaménagement des passages à niveau était suffisant. Ce ne sera jamais suffisant: tant que nous aurons des chemins de fer, nous aurons des passages à niveau. Chaque fois qu'une route publique croise un chemin de fer, il y a un danger. Mais cela va beaucoup aider à réduire au minimum ce danger et les risques. Nous avons besoin d'ajouter des barrières — évidemment, il faut ajouter des barrières —, il faut davantage de feux clignotants, il faut davantage de panneaux d'avertissement pour tous les passages à niveau du pays, mais cela ne va arriver que lorsque les coffres de l'État seront inépuisables.

M. Dennis Bevington: Si vous avez 21 millions de dollars pour 44 000 passages à niveau, à mon avis, le calcul ne tient pas. C'est une goutte d'eau dans l'océan par rapport à ce qu'il faudrait pour réaménager tous ces passages.

Nous parlons ensuite des barrières. J'ai regardé les informations à la télévision, hier soir, et il était question du gars qui s'est fait frapper par un train. J'ai vu des résidences le long du chemin de fer, et j'ai vu qu'il n'y avait aucune clôture ni aucune construction visible destinée à empêcher les gens de s'approcher des rails. Est-ce que cela est acceptable?

M. Phil Benson: Je dois le reconnaître, c'était probablement la première fois que nous recevions de l'argent neuf depuis des années. Nous devons donc vous remercier de nous avoir donné de l'argent. C'était vraiment utile.

N'oubliez pas, cependant, qu'il y a des différences. Quand vous approchez des villes — de petites ou de grandes villes, surtout —, les municipalités ont un pouvoir décisionnel plus grand sur ce qui se passe. Par exemple, elles ne veulent pas que nous utilisions le sifflet, car cela réveille les gens. Alors, comment dois-je faire pour dire aux gens de libérer la voie?

Et quand vous parlez des clôtures, il faudrait peut-être se demander si la ville ou la municipalité n'a pas pris une ordonnance. C'est peut-être à la ville qu'il appartient de décider d'installer des clôtures. Les villes se développent, le long des chemins de fer. Est-ce que c'est nécessairement la compagnie de chemin de fer qui a la responsabilité d'installer des clôtures? Est-ce que c'est le gouvernement? Est-ce que c'est la municipalité?

Je ne sais pas trop qui est censé...

M. Dennis Bevington: Les chemins de fer sont des propriétés privées. Les voies appartiennent aux compagnies. Elles n'ont aucun

concurrent, elles peuvent donc refiler leurs coûts d'exploitation à leurs clients. N'est-ce pas?

M. William Brehl: Oui.

M. Dennis Bevington: Alors, pourquoi ne pourrions-nous pas prendre un règlement exigeant que les compagnies de chemin de fer prennent des mesures appropriées pour assurer la sécurité des piétons, comme aménager des trottoirs, et fassent tout ce qu'il faut pour assurer la sécurité des gens? Où est le problème? Elles n'auraient qu'à refiler les coûts à leurs clients.

M. William Brehl: Je ne saurais le contester, mon ami.

M. Phil Benson: Ce n'est pas à nous de décider, monsieur Bevington. C'est au comité de décider s'il veut proposer un amendement. Nous reviendrions ensuite pour l'appuyer.

Le président: Je remercie M. Bevington de son intervention.

Merci.

M. Dennis Bevington: Merci.

Le président: C'est maintenant au tour de madame Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Merci, monsieur le président.

Vous-même et d'autres témoins passés ont exprimé au nom des Teamsters leurs préoccupations concernant le processus de réglementation. Quel serait l'avantage pour les Teamsters de soumettre à l'examen d'un comité parlementaire un règlement pris en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Phil Benson: Merci d'avoir posé la question.

Oui, nous avons fait état de nombreuses préoccupations dans le passé. Avant le pot, voici les fleurs. Le conseil consultatif — en ce qui concerne la Loi sur la sécurité ferroviaire — tel qu'on voulait l'établir, courait au désastre. Je dois donner tout le mérite au ministre et à notre secrétaire parlementaire, ici présent, qui ont proposé une procédure qui, je le crois, à long terme, produira les mêmes résultats que dans le cas du transport des matières dangereuses. Nous n'en sommes pas encore là.

Puisque l'on parle du transport des matières dangereuses et du monde de l'aviation, les commentaires que j'ai reçus de hauts fonctionnaires indiquent que l'amendement que nous avons apporté à d'autres projets de loi leur a procuré l'un des meilleurs mécanismes régulateurs qu'ils aient jamais eus. Voici, madame Gallant, ce qu'ils ont dit tout simplement aux hauts fonctionnaires: « Oui, nous pourrions faire cela, mais ces maudits Teamsters vont se présenter devant le comité des transports. Et qu'est-ce que le public va en penser? »

Voilà l'un des petits outils de notre boîte à outils. J'espère ne jamais avoir à revenir devant le comité pour parler de la sécurité. C'est seulement un outil que l'on garde dans notre boîte à outils pour nous assurer que le processus de réglementation fonctionne mieux.

• (1710)

Mme Cheryl Gallant: Les Teamsters ont dit qu'ils voulaient un amendement qui leur permettrait de signaler directement à Transports Canada les préoccupations concernant la sécurité et les violations des règles de sécurité. Comment, à votre avis, ce système devrait-il fonctionner?

M. Phil Benson: En fait, il fonctionne déjà.

Vous avez entendu le témoignage de M. Bourdon et vous savez que, lorsqu'une personne se présente au bureau de la sécurité, le bureau va tout de suite communiquer avec la Sécurité ferroviaire. Ce ne sont pas nos membres qui appellent l'entreprise; ce sont eux qui nous appellent. Nous appelons la Sécurité ferroviaire.

À l'heure actuelle, c'est bien cela que fait la Sécurité ferroviaire. Alors, ne faisons pas semblant qu'elle ne le fait pas. Je dois vraiment en féliciter M. Bourdon, de la Sécurité ferroviaire. Et je dois aussi féliciter les gens qui travaillent dans le domaine des transports routiers. Avec leur effectif, faire tout ce travail, c'est vraiment extraordinaire. Je ne sais pas qui pourrait le faire mieux qu'eux. Je n'ai qu'une seule chose à dire, c'est qu'il faudrait donner à ces deux groupes davantage de financement. Nous pourrions prendre une partie de l'effectif du transport aérien et l'affecter aux chemins de fer et aux routes. Ce sont eux qui font le travail, aujourd'hui, alors, trêve de balivernes, donnons-leur ces ressources, parce que ce sont déjà eux qui le font.

Mme Cheryl Gallant: Les Teamsters ont dit croire que le contrôle de la circulation ferroviaire sur tous les chemins de fer du Canada devrait être fait à partir du Canada. Disent-ils cela parce qu'ils se préoccupent de la sûreté des systèmes actuels?

M. Phil Benson: Non. Je crois que tous les contrôleurs de la circulation ferroviaire — les CCF — sont des Teamsters, et nous n'avons aucune inquiétude au sujet de leurs emplois.

C'est pour des raisons de sécurité, et je crois aussi au regard de la souveraineté du Canada, que nous ne pouvons tout simplement pas permettre que des compagnies américaines fassent ce que des compagnies canadiennes ne peuvent pas faire aux États-Unis. Ils ont dit que c'était pour une question de sécurité. Aucun CCF ne peut être posté à plus de 10 milles, s'il ne le faisait pas avant 1998 ou 1999. Ils ne le peuvent pas. Le Canadien Pacifique a essayé de muter certains employés de ses bureaux du Vermont au Canada, je crois, mais on le leur a refusé pour des raisons de sécurité. Nous avons en quelque sorte l'impression que, lorsqu'on fait affaire avec des gens... Ce n'est pas la loi du talion, mais on s'arrange pour que les choses soient justes.

De plus, au chapitre des procédures, si nous passons à ce système de sécurité du périmètre et au protocole en matière de sécurité... Je crois que, en tant que Canadiens, nous avons toujours fait valoir que la sécurité au Canada devrait être assurée par des Canadiens. Je crois vraiment que cela devrait être confié à un Canadien. Ce devrait être une personne mandatée par les Canadiens font confiance, qui est comptable au comité et au Canada, pas à un pays étranger, même si c'est un de nos grands amis. Et nous parlons bel et bien ici d'un grand ami.

Mme Cheryl Gallant: Vous en avez parlé lorsque vous parliez des horaires, mais la fatigue est souvent un problème des travailleurs de première ligne. Pourriez-vous décrire le régime actuel touchant la gestion de la fatigue et nous dire comment vous voudriez l'améliorer?

M. Phil Benson: Je pourrais laisser Rob répondre, mais je vais répondre rapidement.

La plus belle réplique que j'ai entendue à ce sujet, je l'ai entendue lorsqu'un représentant du ministère s'est rendu dans les bureaux d'une entreprise pour examiner son programme de gestion de la fatigue. L'entreprise a répondu que le programme était rangé dans une armoire. Le représentant a demandé si le programme était en place. L'entreprise a répondu qu'on lui avait dit qu'elle devait avoir un programme, mais qu'on ne lui avait pas dit qu'elle devait le mettre en oeuvre.

En réalité, le problème de la fatigue dans les chemins de fer est reconnu. M. Harrison Hunter a déjà déclaré à ses actionnaires que la fatigue était la principale cause d'accidents. Lorsqu'il a dit cela, nous étions au beau milieu de négociations où ils disaient qu'ils ne voulaient pas revenir sur les règles concernant l'établissement des horaires.

Nous avons failli vivre deux grèves nationales, et ce n'était au sujet ni de l'argent, ni des conditions, ni des pensions, ni de quoi que ce soit d'autre que l'établissement des horaires. Les gens s'endorment.

La science nous l'a appris: les gens meurent plus jeunes lorsqu'ils sont épuisés. C'est un problème de nature médicale. C'est un problème qui concerne notre système de santé, pour lequel nous devons payer. C'est un problème auquel nous devons nous attaquer.

C'est comme ça que nous fonctionnons — j'espère que ce n'est pas d'une manière trop rigoureuse ou axée sur la réglementation. Ce n'est peut-être pas le lieu de le faire, mais si une disposition comme cela se retrouve dans le projet de loi, les entreprises pourraient prendre conscience du fait qu'elles doivent s'en occuper.

Nous allons nous en occuper demain. Nous allons présenter un protocole d'entente. Nous ferions n'importe quoi pour obtenir des règles plus appropriées relativement à l'établissement des horaires.

Je vais vous dire à quel point cela devient absurde. La moitié de leurs employés sont soumis à des règles touchant les horaires — je crois que peut-être les deux tiers en ont —, et environ le tiers ou la moitié peut-être n'en ont pas. Cela dépend dans quelle région du pays ils travaillent. Cela dépend du corps de métier auquel ils appartiennent. Ce n'est pas tant le fait qu'il n'y en a pas, que celui qu'ils s'obstinent — ils ne veulent pas le faire.

Pourtant, ils se sont présentés devant votre comité, je crois, en 2007 — du moins, c'est ce que l'on m'a dit —, et ils ont dit qu'ils allaient s'en occuper parce que c'était un problème lié à la fatigue. Nous sommes en 2011. Le temps est venu d'aller de l'avant.

Tout ce que nous voulons, c'est que vous nous aidiez. La disposition dont on parle vise tout simplement à nous aider à obtenir ce que nous devrions avoir.

Mme Cheryl Gallant: Pensez-vous que les modifications apportées à ce projet de loi, en particulier celles qui concernent le SGS, suffiront à favoriser la naissance d'une culture de la sécurité au sein des compagnies ferroviaires?

• (1715)

M. Phil Benson: Les Teamsters et moi-même critiquons les systèmes de gestion de la sécurité depuis, probablement, une décennie. De fait, je crois que les chemins de fer ont des systèmes de gestion de la sécurité. Leur échec a été retentissant. C'est la raison pour laquelle le projet de loi est ici.

Les intervenants du milieu du transport aérien disent qu'ils vont mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité, mais qu'ils ne vont pas répéter les erreurs du milieu du transport ferroviaire.

Je crois que, dans un monde idéal, il n'est pas nécessaire d'intégrer les SGS dans une loi. Je vais être honnête avec vous. Je vais donner mon appui, mais je vais aussi vous dire pourquoi vous n'en avez pas besoin. C'est une question de pratiques exemplaires. Aucune entreprise n'a besoin que quelqu'un lui dise qu'elle doit mettre en place des pratiques exemplaires. Les systèmes de gestion de la sécurité sont des pratiques exemplaires.

Voici le problème: le premier modèle de SGS a été présenté comme une forme de déréglementation. Autrement dit, s'il y a un système de gestion de la sécurité, vous nous dites que nous serons en sécurité, et nous vous croyons. Le projet de loi veille à ce que ces systèmes fassent l'objet de vérifications et d'inspections.

C'est pourquoi, quand il a été question d'une loi sur le transport aérien, sur laquelle j'aimerais vraiment que le gouvernement revienne, nous avons réussi à faire adopter des amendements afin qu'il y ait des inspections.

Je tiens à vous remercier pour le modèle du conseil consultatif. Je crois qu'avec le temps, le SGS, tout ce processus qui est le nôtre, prendra de l'expansion. Cela ne sera pas fait aujourd'hui. Cela ne sera pas fait demain. Je vais vous le dire franchement, cela ne sera pas fait dans les trois, quatre ou cinq prochaines années. Mais peut-être que, avant que je prenne ma retraite, disons dans 10, 15 ou 20 ans, je pourrai venir faire un tour et je pourrai dire en souriant que c'est magnifique.

C'est un bon modèle, mais vous n'aviez pas à le régler. Cela aurait dû être fait, tout simplement. Les compagnies auraient dû le faire elles-mêmes. C'est ça qui est malheureux.

Nous allons donc donner notre appui, en faisant ces mises en garde.

Le président: Merci.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président, encore une fois.

Monsieur Brehl, j'ai été assez troublé d'entendre les problèmes que vous avez soulevés, lorsque vous avez dit que les compagnies ferroviaires vont mettre à pied des employés qui ont fait de petites choses comme prendre des photos ou attacher une botte. Un autre problème... Monsieur Tweed, en tant que président du comité, va du Manitoba jusqu'à Coquitlam pour parler aux gens, et, dès qu'ils l'apprennent, ils demandent pourquoi cet homme est venu d'aussi loin que du Manitoba pour leur parler. Cela me trouble beaucoup.

Vous dites qu'il n'y a pas de mécanisme, que ce soit une entente réciproque ou des négociations ou quelque autre processus que ce soit, qui donne à ces travailleurs la protection dont ils ont besoin pour travailler sans crainte dans cette organisation.

Que peuvent faire les membres du comité, devant qui vous êtes assis aujourd'hui, pour régler ce type de problème? Existe-t-il d'autres problèmes, en plus de ceux que vous avez mentionnés, que nous devrions connaître et pour lesquels nous devrions chercher une solution?

M. Phil Benson: Merci de ces bons commentaires à mon égard, monsieur Dhaliwal. J'aime le travail que je fais en tant que membre des Teamsters, mais j'apprécie les commentaires favorables. De plus, je reconnais que vous êtes l'un des rares membres du comité que j'aie vus visiter des installations ferroviaires, et je l'apprécie.

Je crois que vous devriez adopter ce projet de loi. Je crois que vous devriez accepter les modifications que nous proposons. Je suis sérieux: adoptez-le d'ici 35 ou 40 jours. Faites-la adopter par la Chambre; faites-la adopter par le Sénat. Pourquoi? Le projet de loi sur le transport aérien est mort au *Feuilleton* à cause de la dernière élection. C'était vraiment un bon projet de loi. Il nous aurait beaucoup aidé, dans le secteur du transport aérien — à mon avis. Ce n'est pas l'avis de tous les syndicats ni de toutes les parties, mais nous pensions que c'était un bon projet de loi.

J'ajouterais que vos travaux n'intéressent pas les médias parce qu'il n'y a pas de conflit. Le vôtre est le seul comité sur la Colline du

Parlement dont les membres semblent travailler de concert afin de faire adopter des amendements, de faire adopter des projets de loi, sans controverse, sans toutes les plaintes que nous entendons partout ailleurs.

Si vous pouviez faire avancer ce projet de loi, c'est ce que vous pourriez faire pour nous aider. Faites avancer le projet de loi le plus vite possible.

M. Sukh Dhaliwal: Je comprends cela, et, au nom de mes amis du comité, l'honorable Gerry Byrne de Terre-Neuve, et M. Russell, qui remplace M. McCallum... Et je suis sûr que M. McCallum est d'accord. Ce sont là de bons amendements, qui permettront aux travailleurs d'avoir l'esprit tranquille et qui amélioreront le projet de loi. Je suis en faveur de cela.

Mais, dans un autre ordre d'idées, concernant le ministère, qui dit avoir reçu des avis juridiques selon lesquels les centres de contrôle de la circulation ferroviaire du Canada ne seraient pas conformes au GATT; comment pourrions-nous faire pour que cela soit conforme au GATT?

• (1720)

M. Phil Benson: C'est facile; il faut faire exactement ce que les Américains ont fait: la sécurité l'emporte sur le GATT. C'est une question de sécurité. Vous avez adopté une loi sur les matières dangereuses, c'était du bon travail, et nous y avons inclus les habilitations de sécurité dans les transports. Mais ces gens-là vont se buter aux habilitations de sécurité dans les transports. Il s'agit clairement d'une question de sécurité, point à la ligne.

Comme aux États-Unis, nous pouvons fonder notre décision sur la leur. Ils ont pris leur décision; nous pouvons prendre la même. Je ne vois pas cela comme une question commerciale, pas du tout.

M. Sukh Dhaliwal: Vous ne voyez pas cela comme une question commerciale?

M. Phil Benson: Pas du tout.

M. Sukh Dhaliwal: Eh bien, si c'est le cas, monsieur le président, je suis plutôt convaincu. J'aimerais vous remercier de m'avoir donné cette occasion.

Merci, encore une fois, à tous.

M. Phil Benson: Merci, monsieur Dhaliwal, et merci à vos collègues.

Le président: Merci.

Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci, monsieur le président.

Monsieur Benson, vous avez parlé à quelques reprises de rapports non punitifs. Pouvez-vous expliquer un peu ce que vous entendez par là et me donner plus d'exemples?

[Traduction]

M. Phil Benson: Dans d'autres secteurs, « non punitif » signifie tout simplement que je peux dire à mon patron tout ce que je veux dans une situation particulière, et il n'y aura pas de sa part de représailles.

Je vais laisser la parole à M. Brehl, qui pourra donner davantage d'explications.

M. William Brehl: Je peut vous donner un assez bon exemple de ce qui se passerait.

Si quelqu'un contrevient à un règlement, par exemple un ingénieur ou un employé d'entretien, pendant que la voie est protégée, et que cette personne enfreint le règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, mais que personne ne le sait — elle ne l'a pas dit à personne —, comment allez-vous corriger l'erreur à sa source? Comment allez-vous savoir ce qui achoppe, voir où la communication s'est brisée et où était le problème? L'employé ne l'a pas signalé, parce que, même s'il n'y a pas eu de répercussions, il l'a remarqué. Disons qu'il a reculé malgré un signal ou qu'il a dû enrailler son camion sur la voie. Personne ne l'a jamais su, et il peut s'en tirer, mais il est possible qu'il ne signale pas le problème de crainte de faire l'objet de mesures disciplinaires.

Je vais vous le dire, les mesures disciplinaires vont pleuvoir. Nous suivons le système progressif disciplinaire de Brown axé sur les points d'inaptitude: les points s'accumulent, et quand vous avez accumulé 60 points d'inaptitude, vous êtes renvoyé. Il y a donc des gens qui accumulent 45 ou 50 points et, qui, essentiellement, devront faire tout ce qu'on leur demande, car ils leur manquent seulement 10 points pour être renvoyés. C'est vraiment quelque chose qui fait peur à nos gens. Ils pourraient perdre leur emploi en une seconde, alors ils ne signalent pas ce genre de choses.

Si nous avons un système de signalement non punitif... Si, disons, le signal est allumé et que quelqu'un recule — cela ne peut pas se produire dans un train, le CCF le verrait. Mais si l'employé conduit un véhicule rail-route et qu'il reculait, encore une fois, et que quelqu'un le signalait, on pourrait venir faire une inspection. On pourrait chercher la source du problème. On pourrait déterminer pourquoi cela s'est passé comme ça. On peut chercher des tendances et empêcher que se produisent des situations où des gens perdent la vie. Il y a des gens qui perdent la vie, beaucoup de gens — des membres, des employés du CP, des employés du CN, des sous-traitants. C'est pour cela qu'il est important que le système de signalement ne soit pas punitif.

Il est important de pouvoir signaler anonymement et directement un incident à Transports Canada. Disons que vous avez observé sur le chemin de fer quelque chose qui vous semble être un problème systémique. Nous avons déjà eu un problème avec les éclisses, et les roues frappaient les éclisses qui maintiennent ensemble les voies. Elles n'ont pas été construites pour cela. Nous avons constaté que le problème devenait de plus en plus courant. Nous avons compris que les voies ferrées étaient extrêmement usées — les roues et la voie —, et qu'à cause de cela, les éclisses entrent en contact avec les roues. Nous l'avons dit à Luc Bourdon. Il a examiné le problème et, en effet, ils ont découvert qu'il fallait baisser un peu les traverses des éclisses et les dégager un peu mieux. Mais ce qu'il faut retenir — je ne vais pas m'étendre sur le sujet —, c'est qu'un de nos membres a vu ce qui se passait, parce qu'il était sur le terrain, et qu'il l'a signalé à son superviseur. Il a dit: « Pas de problème. Prends une machine à meuler et va effacer la marque laissée par la roue. » C'était sa solution.

Alors, ils sont venus nous voir et nous ont dit: « Ça ne peut pas marcher! Quand un boudin de roue frappe une gueuse de fonte à 60 milles à l'heure, c'est sûr qu'il y aura des dommages. » Ils ont commencé à trouver des morceaux de roue partout sur le réseau. Il y avait partout de petits morceaux de boudin de roue. Les roues étaient en train de casser. Le dernier déraillement, à Buckskin, ils disent que c'est à cause d'un problème de roulement.

Nous avons donc pris les choses en main à partir de ce moment-là, comme je l'ai dit à Luc, mais si nos membres avaient pu signaler le problème immédiatement à Transports Canada plutôt qu'à leur

superviseur, on aurait peut-être découvert le problème beaucoup plus tôt. Voilà pourquoi nous en avons besoin.

À notre avis, il est impossible pour un travailleur de dire à l'entreprise qui lui offre un gagne-pain qu'elle n'arrête pas de faire des erreurs, et il n'est pas possible non plus de signaler ces erreurs à Transports Canada, en donnant votre nom, parce que ça va coûter beaucoup d'argent à l'entreprise. On ne peut tout simplement pas faire ça. On craindrait toujours des représailles.

• (1725)

[Français]

M. Roger Gaudet: Je viens de comprendre la raison pour laquelle vous aviez 6 000 griefs envers les compagnies ferroviaires.

[Traduction]

M. William Brehl: C'est contre une seule compagnie ferroviaire. Doublez ce nombre pour le CP.

M. Phil Benson: Non, le CP n'est pas si mal que ça.

Le président: Merci.

Je laisse la parole à M. Watson, pour le dernier tour de table.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici aujourd'hui et d'avoir également soumis des documents écrits.

Monsieur Brehl, vous avez dit que vous êtes un homme de terrain. J'ai moi-même été monteur de grosses pièces, sur une chaîne d'assemblage, chez Chrysler, alors je n'ai aucune peine à m'identifier aux travailleurs.

Pour commencer, laissez-moi seulement vous dire merci de votre approche. J'apprécie son équilibre, le fait que vous rendez à César ce qui appartient à César, en ramenant les choses à leur place: c'est une question de sécurité publique qui ne laisse aucune place à la partisanerie, n'est-ce pas? Je crois que les membres du comité sont très sérieux dans leur désir d'en arriver à une entente.

Malgré tout, il existe encore certaines différences. Sur la question des signalements non punitifs, si je me rappelle bien, en ce qui concerne la Loi sur l'aéronautique, nous avons eu un consensus chez trois partis sur ce sujet. La question a même été soumise au comité, et l'un des partis a fait de l'obstruction systématique, puis le projet a été renvoyé devant la Chambre, et nous n'avions donc plus la possibilité de faire adopter le projet de loi. Il fallait passer par la réglementation. Nous allons voir si nous allons réussir, dans le domaine de la sécurité du transport ferroviaire, à régler aussi cette question-là.

J'ai un communiqué de presse qui a été diffusé en juin. Vous parlez du fait que l'adoption d'une loi était « la bonne chose à faire ». Pourriez-vous nous dire en quoi — excusez le jeu de mots — nous sommes sur la bonne voie? J'aimerais que vous donniez rapidement quelques éclaircissements, et nous nous en servirions comme point de départ; j'aurais ensuite quelques questions supplémentaires.

M. Phil Benson: Je crois que la clé serait de laisser Sécurité ferroviaire de Transports Canada faire son travail et mener des inspections afin d'aller de l'avant. Même si je me préoccupe énormément de la question du système de gestion de la sécurité, toute cette approche, à long terme, avec des gens qui sont tous impartiaux, c'est quelque chose qui pourra servir à mettre en place un meilleur modèle de travail sur les chemins de fer.

M. Jeff Watson: Ou encore, comme nous l'avons dit quand il était question du SGS dans le transport aérien, c'est un niveau supplémentaire de sécurité qui s'ajoute au régime réglementaire.

M. Phil Benson: C'est ce que me dit le ministère, c'est ce que vous me dites, mais ce n'est pas ce que les compagnies me disent. Quand je les rencontre, dans le cadre d'audiences ou de réunions sur la réglementation auxquelles je participe, elles ont une interprétation différente.

Je crois que, si le programme est appliqué comme il faut, ce sera vraiment une bonne méthode qui permettra d'améliorer constamment la sécurité et de l'intégrer à une culture de la sécurité. Et avec le temps, monsieur Watson, je crois que c'est ce qui va se produire. C'est ce que ce projet de loi permettra vraiment de faire — pas à court terme, mais à long terme. C'est un bon projet de loi, à long terme.

M. Jeff Watson: Est-ce que les sanctions administratives pécuniaires y sont pour quelque chose, peut-être, dans l'évolution continue de la culture de la sécurité? Il ne s'agit pas seulement d'attendre que les gens du coin montent aux barricades.

M. Phil Benson: Je sais qu'il y en aura toujours. J'espère qu'avec le temps, on va finir en quelque sorte par en rire. Si le projet de loi est bien appliqué, les sanctions administratives n'auront pas d'incidence à long terme. Mais à court terme, elles sont nécessaires.

M. Jeff Watson: Êtes-vous en train de dire qu'elles ne sont pas assez élevées ou que, à un moment donné, elles seront dépassées?

M. Phil Benson: Pour être honnête, qu'elles soient élevées ou non, pour une entreprise qui fait des milliards de dollars — jusqu'où peut-on les élever?

Faites-moi une faveur. Changez la loi en ce qui concerne le montant que l'on peut demander dans une poursuite en responsabilité délictuelle. Faites comme en Louisiane, fixez le montant à 100 milliards de dollars, et ils vont respecter la loi. Voilà le problème des sanctions administratives; bien souvent, elles finissent par faire partie des coûts d'exploitation. Espérons que la culture évoluera sans que ce soit en raison des sanctions administratives.

• (1730)

M. Jeff Watson: En ce qui concerne votre avis sur les signalements non punitifs, je crois que j'ai entendu deux choses aujourd'hui, mais je ne suis pas sûr si elles se contredisent ou non. Excusez-moi — c'est peut-être pour vous l'occasion de fournir quelques éclaircissements à ce sujet.

Je crois avoir entendu quelqu'un dire qu'il y a un certain accord à l'égard de l'intégration des signalements non punitifs dans le SGS, mais on a aussi demandé l'établissement d'un mécanisme de signalement direct à Transports Canada. Est-ce que ces deux éléments sont indissociables de la position qui est la vôtre aujourd'hui? Est-ce que j'ai bien compris?

M. Phil Benson: Disons les choses de cette façon. Je crois que le projet de loi, sous sa forme actuelle, fera l'affaire. J'espère un jour pouvoir revenir devant vous pour vous dire que les membres ont tout à fait confiance lorsqu'ils appellent leur agent de sécurité. Comme M. Bourdon l'a dit, c'est l'un des aspects du SGS que nous voulons avoir.

M. Jeff Watson: Je m'excuse de vous interrompre, mais je n'ai pas beaucoup de temps. Est-ce que cela fait partie de votre position, le fait d'avoir ces deux éléments?

M. Phil Benson: Oui.

M. Jeff Watson: C'est ce que j'ai un peu de difficulté à comprendre, logiquement: s'il existe un mécanisme de signalement direct à Transports Canada, est-ce que le système de signalements non punitifs du SGS va servir?

M. Phil Benson: J'espère qu'au bout du compte, je pourrai répondre par l'affirmative à ces deux questions.

Le président: Je dois vous interrompre, maintenant.

M. Brian Jean: Oui, j'invoque le Règlement.

Le président: Vous invoquez le Règlement, monsieur Jean.

M. Brian Jean: M. Watson a dit que l'un des partis avait fait perdre des centaines d'heures au comité et aux témoins, il y a quelques années, en renvoyant le projet de loi devant la Chambre, en faisant perdre leur temps aux membres du comité. Je me demandais s'il pouvait préciser de quel parti il s'agit. S'agissait-il du NPD? J'aimerais que ce soit clair.

Le président: Cela n'a rien à voir avec le Règlement.

Merci.

M. Brian Jean: J'aurais aimé le savoir.

M. Sukh Dhaliwal: Oubliez cela. Pour le moment, laissez-moi...

M. Brian Jean: Est-ce que vous défendez vos copains du NPD?

Le président: Silence, s'il vous plaît. L'un de nos invités vient tout juste de complimenter le comité sur sa façon de travailler.

Sur ce, je vais vous remercier...

Des voix: [Note de la rédaction: inaudible]

Le président: Silence, s'il vous plaît.

Merci d'être venus. Nous apprécions vos commentaires, et nous avons hâte de discuter avec vous à nouveau.

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>