



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 032 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 24 avril 2012

Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 24 avril 2012

•(0835)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la 32^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 5 avril 2012, nous étudions aujourd'hui le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Aujourd'hui, comparait le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable Denis Lebel dont la présence ici est presque de coutume. Nous avons un autre témoin, Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire.

Merci d'être venus. Je pense que vous connaissez notre routine. Nous allons écouter vos exposés et ensuite les membres du comité vous poseront des questions.

Monsieur le ministre, vous avez la parole.

L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci beaucoup, monsieur le président, monsieur Bourdon et mesdames et messieurs les membres du comité.

[Français]

Je vous remercie de me donner l'occasion de prendre la parole devant vous pour discuter des modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ce comité comprend déjà très bien le sujet. Pour notre part, nous reconnaissons votre soutien continu à l'amélioration de la sécurité de notre réseau ferroviaire et nous l'apprécions.

Comme vous le savez, ces modifications proposées ont déjà été examinées par ce comité lorsqu'elles ont été présentées à la Chambre des communes en tant que projet de loi C-33 au printemps 2010. À l'époque, après plusieurs semaines de discussions et d'analyses exhaustives, tous les membres ont convenu d'appuyer les modifications, sous réserve d'un changement mineur relatif au rapport sur la sécurité. Même si le projet de loi est mort au *Feuilleton* lorsque l'opposition a forcé la dernière élection, les mêmes modifications avec les changements déjà approuvés par ce comité ont été déposées au Sénat sous la forme du projet de loi S-4, où elles ont été approuvées une fois de plus, pratiquement inchangées et soumises à nouveau à la Chambre des communes.

Après la présentation du projet de loi à l'étape de la deuxième lecture, le 13 mars, nous avons reçu plusieurs commentaires positifs de la part des honorables députés de l'autre côté de la Chambre. Bref, tous les partis ont encore une fois renouvelé leur appui au projet de loi.

[Traduction]

Je crois que le député néo-démocrate de Vancouver—Kingsway a résumé l'impression générale de la Chambre des communes lorsqu'il

a déclaré que le projet de loi S-4 est « un excellent document législatif... qui a obtenu l'approbation de l'industrie, des syndicats et du gouvernement. C'est un projet de loi solide. »

Un grand nombre de députés ont aussi exprimé un appui vigoureux au projet de loi S-4. Tous les députés qui ont pris la parole en chambre ont reconnu que ce projet de loi améliore la sécurité ferroviaire et qu'il a été endossé par un grand nombre d'intervenants, après avoir été longuement débattu et analysé et qu'il importe qu'il soit adopté dans les plus brefs délais.

Je dois dire qu'à titre de ministre des Transports, j'apprécie grandement cet appui enthousiaste provenant de tous les horizons politiques. Tous s'entendent sur l'importance d'une industrie ferroviaire plus sécuritaire pour notre économie et nos collectivités. Nous reconnaissons tous que l'industrie évolue rapidement et que la Loi sur la sécurité ferroviaire doit être mise à jour en conséquence. Aussi, nous sommes tous d'avis que ces modifications, qui ont déjà fait l'objet de consultations et de débats et qui ont été approuvées à l'unanimité deux fois plutôt qu'une par le comité, sont le meilleur moyen de veiller à ce que les Canadiens puissent profiter de tous les avantages d'un réseau ferroviaire sécuritaire. L'amélioration de la sécurité est évidemment un objectif que nous appuyons tous.

•(0840)

[Français]

Le projet de loi, comme on l'a mentionné à la Chambre des communes, est un projet de loi solide. Il arrive au bon moment, il est complet et il demeure fermement axé sur les importantes améliorations réalisables à apporter à notre régime de sécurité ferroviaire. Je crois qu'une grande partie de la force de ce projet de loi provient de la grande qualité des consultations des intervenants qui ont précédé et suivi sa présentation à la Chambre des communes.

L'examen initial de la Loi sur la sécurité ferroviaire, lancé en 2007, comprenait les commentaires de l'ensemble des principaux acteurs de l'industrie ferroviaire, notamment ceux de l'industrie du chemin de fer, des expéditeurs, des fournisseurs et des syndicats, ainsi que du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux, des administrations municipales, des associations nationales, des chercheurs indépendants et du public. Finalement, tous les groupes, dans notre pays, ont été consultés.

[Traduction]

Tous ont eu un mot à dire et nous avons prêté une oreille attentive à leurs préoccupations. Ce projet de loi constitue notre réponse globale. Nous avons cerné les enjeux, nous avons consulté les joueurs clés au sujet des diverses options et nous sommes ensuite passés aux actes d'abord avec le projet de loi C-33, et maintenant avec le projet de loi S-4, pour veiller à ce que les préoccupations des Canadiens en matière de sécurité soient prises en considération. Il semblerait que nous soyons tous d'accord pour dire que nous avons bien répondu aux préoccupations de nos concitoyens. Le député de Chambly—Borduas a déclaré lors de la deuxième lecture du projet de loi que le NPD l'appuyait sans réserve. De la même façon, le député de Markham—Unionville a dit : « Le parti libéral appuiera sans doute ce projet de loi ».

Personnellement, je dois dire que je suis fier de ce document législatif. J'en suis fier parce qu'il contient un plan détaillé pour l'amélioration de la sécurité dans l'industrie ferroviaire. J'en suis également très fier parce qu'il démontre que notre régime parlementaire peut être très efficace lorsque nous décidons de collaborer dans l'intérêt national. Le résultat final prend donc la forme du projet de loi S-4, un document législatif solide, sans faille et pratique. J'aimerais rafraîchir votre mémoire au sujet de certaines modifications importantes de ce projet de loi.

En tout premier lieu, le projet de loi S-4 améliorera la sécurité ferroviaire au Canada en augmentant les pouvoirs des organismes de réglementation afin d'obtenir une surveillance et une application de la loi plus strictes.

[Français]

Par ailleurs, ces nouveaux pouvoirs permettront l'ajout du certificat d'exploitation des chemins de fer axé sur la sécurité et destiné à toutes les compagnies de chemin de fer. Cela signifie que toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale au Canada devront démontrer qu'elles respectent les normes établies en matière de sécurité d'exploitation avant de commencer leur exploitation.

Ce projet de loi accorde également à l'organisme de réglementation le pouvoir d'imposer des sanctions administratives pécuniaires en cas de non-conformité à la réglementation sur le transport ferroviaire. Ces sanctions pécuniaires ont une incidence très positive sur la sécurité et, comme vous le savez, se sont déjà révélées efficaces dans le cas d'autres modes de transport, notamment les transports maritime et aérien.

En outre, votre approbation du projet de loi S-4 nous permettra d'augmenter le niveau actuel des sanctions judiciaires qui ont été établies il y a 20 ans et qui sont désuètes. Le fait d'augmenter le niveau de ces sanctions afin qu'il corresponde à celui d'autres modes ajoutera un outil important à notre boîte à outils portant sur la conformité et l'application de la loi en matière de sécurité.

Un autre facteur clé de ces modifications est le fort accent mis sur l'importance de responsabiliser les compagnies de chemin de fer et de mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité efficaces. Avec la mise en vigueur de ces modifications, les compagnies de chemin de fer devront nommer un cadre supérieur responsable de la question de la sécurité. Elles devront également établir des systèmes de signalement non punitifs, de manière à ce que les employés puissent exprimer leurs préoccupations en matière de sécurité sans avoir à craindre de représailles. Par ailleurs, les compagnies de chemin de fer devront démontrer leurs méthodes de surveillance et d'évaluation continues du niveau de sécurité de leurs activités.

Il s'agit d'étapes essentielles à l'établissement d'une culture de sécurité solide. Aussi bien les compagnies de chemin de fer que les syndicats sont fortement en faveur de ces mesures.

[Traduction]

En plus de ces améliorations clés, le projet de loi S-4 définira également le pouvoir du ministre concernant les questions nationales relatives au transport ferroviaire et élargira les pouvoirs de réglementation qui nous permettent de mettre en oeuvre des exigences à l'égard des plans de gestion de l'environnement et de la collecte de données sur les émissions.

En résumé, les modifications proposées qui vous sont présentées aujourd'hui permettront de renforcer et de moderniser considérablement la Loi sur la sécurité ferroviaire afin de refléter les besoins de la génération actuelle et des suivantes. Les chemins de fer représentent la pierre angulaire de notre économie. À ce titre, ils occupent une place importante dans notre histoire et notre avenir. Nous avons la responsabilité commune de veiller à ce qu'ils restent sécuritaires.

Comme nous le savons tous, et comme la récente tragédie de Burlington nous l'a rappelé, un accident est toujours un accident de trop. Nous ne pouvons pas nous accorder le luxe d'hésiter. Il est temps d'aller de l'avant.

En conclusion, j'aimerais encore une fois remercier tous les partis de la Chambre des communes de leur appui continu. J'aimerais également remercier une fois de plus ce comité de m'avoir donné l'occasion d'être ici. J'admire particulièrement votre niveau d'engagement à l'égard de cet important projet de loi et au sujet de toutes les questions d'infrastructure en matière de transport.

Nous répondrons volontiers à toute éventuelle question.

Merci, monsieur le président.

• (0845)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Bonjour, monsieur le ministre.

L'hon. Denis Lebel: Bonjour.

Mme Olivia Chow: Je suis heureuse de vous voir ici.

Je suis heureuse de voir que ce projet de loi nous a finalement été renvoyé. Je suis très heureuse que nous ayons la chance d'étudier la Loi sur la sécurité ferroviaire. Elle a été renvoyée devant des comités à de nombreuses reprises.

Nous savons que l'enregistreur de conversations et le système de commande intégrale des trains amélioreront la sécurité, tant des trains de passagers que des trains de marchandises. Ce qui me préoccupe, c'est que VIA Rail a subi des compressions en matière de financement pour un tiers de ses projets d'immobilisations et que la réduction permanente annuelle est de 4 p. 100. Je pense que VIA Rail aura un manque à gagner de près de 20 millions de dollars par année pour ce qui est du financement offert par le gouvernement.

Les récentes discussions relativement à la privatisation de ses lignes de train rentables empireraient la situation. Même si VIA Rail veut procéder à l'installation d'un enregistreur de conversations dans la cabine de la locomotive, et j'espère que cela se produira bientôt, et que la société songe sérieusement à installer le système de commande intégrale des trains, elle ne disposera pas des fonds pour procéder à ses installations.

Que pouvons-nous faire pour donner à VIA Rail les moyens financiers nécessaires pour améliorer ses systèmes de sécurité?

L'hon. Denis Lebel: Votre question comprend de nombreux éléments?

Nous n'avons pas réduit les budgets touchant la sécurité et la sûreté des opérations de VIA Rail. Nous comprimons... il s'agissait plutôt de la fin des investissements que nous avions faits dans le cadre du plan d'action économique. Nous avons investi 923 millions de dollars pour aider VIA Rail à améliorer la sécurité de ses services, et vous avez voté contre tout cela. C'est la fin du Plan d'action économique. C'est tout, il ne s'agit pas de nouvelles compressions.

Pour ce qui est des enregistreurs de conversations, comme vous le savez, en 2009, le groupe de travail sur la Loi sur la sécurité ferroviaire voulait discuter de cette question. Mais la possibilité de problèmes découlant de la Charte a été soulevée, selon qu'il s'agirait de programmes facultatifs ou réglementaires. Les syndicats ont exprimé des préoccupations et leur opposition à l'installation d'enregistreurs de conversations dans la cabine de la locomotive si la compagnie ferroviaire allait s'en servir pour surveiller la conformité.

Immédiatement après l'accident qui est survenu à Burlington, j'ai demandé au comité de faire en sorte que nous obtenions une réponse rapide relativement à cette question... Le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire réexamine la possibilité d'obliger l'installation d'enregistreurs de conversations dans les cabines des locomotives. Des consultations sont en cours. Et le comité me fera rapport dès que possible. J'attends avec impatience ses recommandations. Et il a déjà tenu des réunions sur ce sujet.

Aux États-Unis, les enregistreurs de conversations ne sont pas obligatoires, mais étant donné que les locomotives sont déjà dotées d'un système de commande intégrale des trains, les Américains discutent de la possibilité d'installer les enregistreurs. Toutefois, à l'heure actuelle, aux États-Unis, la mise en oeuvre pose de nombreux problèmes. La réglementation devrait être en vigueur en 2015. Voilà l'information que j'en ai.

Je pense qu'ils tenteront de reporter le tout jusqu'en 2020, n'est-ce pas monsieur Bourdon?

M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): C'est ce qu'ils essaient de faire.

• (0850)

L'hon. Denis Lebel: Oui, c'est ce qu'ils veulent faire. Ils ont connu de nombreux problèmes dans la mise en oeuvre de cette initiative. Transports Canada suit la situation de très près, mais comme les États-Unis ont beaucoup de problèmes relativement à la mise en oeuvre de cette mesure, cela fait que nous n'avons aucune assurance à cet égard, du moins pour le moment, qui pourrait nous aider. Bien sûr, nous continuons de suivre la situation de très près, mais étant donné ce qui se passe là-bas et leur expérience et les défis techniques qui retarderont très certainement la mise en oeuvre des mesures aux États-Unis constituent un sujet de préoccupation pour nous.

Mais cela n'a rien à voir avec l'argent attribué à VIA Rail pour ses mesures. Aux États-Unis, ils estiment que le déploiement des divers dispositifs coûtera environ 13 milliards de dollars. C'est excessivement cher.

Mme Olivia Chow: Ils ont beaucoup plus de trains qu'au Canada.

L'hon. Denis Lebel: Les États-Unis estiment que cela leur coûtera 13 milliards de dollars. Pour l'heure, nous estimons que nous

devons continuer d'investir dans la sécurité et la sûreté, mais ce n'est pas la meilleure façon d'investir nos fonds à l'heure actuelle.

Mme Olivia Chow: Êtes-vous favorable à l'idée de rendre les enregistreurs de conversations obligatoires plutôt que facultatifs maintenant, si notre comité adoptait une motion dans ce sens? C'est ce que le Bureau de la sécurité des transports recommande depuis nombre d'années. Il y a eu des pourparlers à ce sujet. Dans un entretien privé, le syndicat m'a dit qu'il n'est pas contre cette idée. Si c'était là l'obstacle, je ne vois pas pourquoi vous ne voudriez pas que ces appareils soient obligatoires. Quelle est votre position?

L'hon. Denis Lebel: Les raisons pour lesquelles on a refusé de le faire en 2009 sont toujours valables. Ce n'est pas le moment d'instaurer une telle obligation. Il faut plutôt laisser le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire faire son travail. Il examine en ce moment la possibilité de rendre les enregistreurs de conversations obligatoires. Il devrait nous remettre son rapport dès que possible, et je l'attends très bientôt. Par la suite, nous prendrons une décision de concert avec les syndicats et tous nos autres partenaires qui ont déjà pris part à la démarche du projet de loi S-4.

Mme Olivia Chow: Mais cela pourrait prendre encore trois ans, voire cinq ans, alors qu'on parle d'enregistreurs de conversations depuis des années. Votre conseil consultatif étudie ce dossier depuis des années et rien n'a été fait encore. Chaque fois qu'il y a un accident, nous ne pouvons en élucider toutes les causes parce que nous ne savons pas ce qui s'est passé dans la cabine de la locomotive.

Pourquoi ne pas les rendre obligatoires? Vous avez dit vous-même que vous êtes en faveur personnellement. Le ministère des Transports appuie également cette idée. Pourquoi ne pas les rendre obligatoires? Je ne comprends pas votre hésitation.

Avez-vous une date butoir? Avez-vous fixé une date limite à laquelle le conseil consultatif doit prendre une décision, sinon vous allez exiger que ces dispositifs soient obligatoires? Prévoyez-vous prendre des mesures de ce genre?

L'hon. Denis Lebel: C'est très important, mais il faut adopter le projet de loi S-4. Je suis le quatrième ministre des Transports à travailler sur ce projet de loi. Le ministre Cannon l'a déposé, puis le ministre Baird et le ministre Strahl l'ont pris en charge. Je suis le quatrième. Je ne veux plus de retard avec le projet de loi S-4.

Nous devons adopter le projet de loi S-4 dès que possible non pas dans mon intérêt à moi, mais dans l'intérêt de la population canadienne et de la sécurité de notre système de transport. J'espère que nous sommes tous d'accord sur ce point.

La question des enregistreurs de conversations est à l'étude. Je suis sûr que vous suivrez l'évolution du dossier. C'était important en 2006 et en 2009, et c'est encore important aujourd'hui. Ces dispositifs ne sont pas obligatoires aux États-Unis. Nous verrons ce qui est dans l'intérêt du Canada et continuerons à faire cheminer le dossier. Pour l'instant, j'attends le rapport du conseil consultatif.

Allez-y, monsieur Bourdon.

M. Luc Bourdon: Pour répondre à votre question, je vous dirais que nous attendons en ce moment un avis juridique pour savoir qui serait autorisé à écouter ces enregistrements. Par le passé, on a probablement essayé d'en arriver à un accord volontaire, le syndicat et la compagnie pourraient s'entendre sur un protocole prévoyant probablement que l'enregistrement puisse être utilisé pour des fins non disciplinaires, par exemple les tests de compétence. À l'heure actuelle, même le Bureau de la sécurité des transports ne sait pas si ces enregistrements seraient confidentiels et réservés au bureau.

D'ici deux semaines, on devrait être en mesure de nous donner un avis juridique définitif. Mais jusque-là, il serait difficile de réunir un groupe de travail pour étudier cette question, parce qu'on n'a pas de paramètres clairs. Quand nous aurons reçu cet avis, et si le BST est le seul à être autorisé à écouter les enregistrements, nous saurons mieux dans quelle direction nous orienter.

Ces appareils pourraient améliorer la sécurité selon ce qu'on y trouverait, mais il demeure essentiellement un outil d'enquête. Lorsque ce sont les wagons derrière la locomotive qui déraillent, on n'a généralement aucune indication vocale d'un problème, parce que le train se met en mode d'urgence. L'équipe s'arrête et se déplace vers l'arrière du train.

Nous examinons la question sérieusement. Franchement, si nos conseillers juridiques nous disent que l'usage de ces enregistrements est réservé au BST, nous n'aurons peut-être pas d'autre choix que d'adopter un règlement.

• (0855)

Le président: Merci.

L'hon. Denis Lebel: N'avez-vous pas parlé du système de commande intégrale des trains?

Le président: Soyez bref, je vous prie.

M. Luc Bourdon: Nous y reviendrons dans quelques minutes.

Le président: Allez-y, monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci de me donner la parole.

Monsieur le ministre, je pense aussi que le projet de loi S-4 doit être approuvé le plus rapidement possible.

Monsieur le président, vous me permettrez de saluer mes collègues du Sénat qui ont fait un travail remarquable. Comme tous nos amendements ont été approuvés, cette fois-ci, ce projet de loi ne pourra pas mourir au *Feuilleton*; il faudra l'adopter. On ne présentera donc pas d'autres amendements. Comme l'a dit mon collègue de Markham, on est d'accord qu'il faut approuver ce projet de loi.

Monsieur le ministre, on va vous tester un peu ce matin en vous posant quelques questions, au profit des milliers de téléspectateurs qui vous regardent. On doit se poser des questions concrètes sur les répercussions de ce projet de loi au chapitre de la sécurité. Y a-t-il suffisamment d'inspecteurs pour assurer l'application de ce projet de loi?

L'hon. Denis Lebel: Il y a un nombre suffisant d'inspecteurs. Nous avons bonifié le budget de 72 millions de dollars au cours des cinq dernières années pour augmenter le nombre d'inspecteurs. Quinze millions de dollars ont été ajoutés de façon permanente. Vous avez raison, monsieur le député, de rappeler que le projet de loi permet d'améliorer la capacité de surveillance de Transports Canada en matière d'application de la loi et d'accroître les pouvoirs de ce ministère. Il renforce également l'importance des responsabilités des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer. Pour nous, c'est vraiment important pour ce qui est de la sécurité et nous avons les équipes nécessaires pour le faire.

L'hon. Denis Coderre: Cela veut dire qu'on augmente le nombre d'inspecteurs pour s'en assurer.

L'hon. Denis Lebel: Monsieur Bourdon, pouvez-vous parler des inspecteurs?

M. Luc Bourdon: On a déjà engagé 56 personnes.

L'hon. Denis Coderre: Combien y a-t-il d'inspecteurs en tout?

M. Luc Bourdon: Au total, ils sont 120.

L'hon. Denis Coderre: D'accord.

L'hon. Denis Lebel: Il y a 56 nouveaux inspecteurs.

M. Luc Bourdon: Il y en a 33 en région et 23 à Ottawa pour les programmes.

L'hon. Denis Coderre: On a dit que si des travailleurs n'appréciaient pas certaines choses ou étaient témoins de certains faits, ce projet de loi permettrait de les protéger. On appelle ces gens des dénonciateurs.

L'hon. Denis Lebel: Absolument, monsieur le député. Rappelons aussi que toutes les entreprises devront désigner un cadre supérieur responsable du volet touchant la sécurité et qu'un processus permettra aux employés de rapporter les faits, afin de nous aider à améliorer le système de sécurité de chaque compagnie et, plus globalement, dans tout le pays, sans pénalités, avec un bon partenariat, comme on le fait actuellement. Les employés syndiqués qui relèveront certaines choses pouvant être améliorées dans le système de sécurité ferroviaire pourront les rapporter à leur patron et nous en faire part sans qu'on leur impose des pénalités. C'est vraiment quelque chose d'important, car l'approche est axée sur la sécurité et ça ajoute l'environnement à nos préoccupations majeures.

L'hon. Denis Coderre: On a parlé de certification et de pénalités. Si le projet de loi est approuvé — et il va l'être —, qu'est-ce que cela voudra dire pour ce qui est de la proximité des chemins de fer dans un milieu urbain où vivent des gens, par exemple, quand ils doivent traverser des passages à niveau? On peut imposer des pénalités, mais concrètement, quel effet le projet de loi aura-t-il dans ces cas-là? Est-ce qu'on va s'assurer que les passages à niveau sont conformes? Concrètement, comment ce projet de loi améliorera-t-il la sécurité?

L'hon. Denis Lebel: Comme vous le savez, on a fait un travail important relativement à la sécurité des passages à niveau, et on va continuer à le faire. Le projet de loi S-4 représente la volonté d'aller encore plus loin en ce qui a trait à la responsabilisation des compagnies. Auparavant, on s'assurait de l'assurabilité des compagnies et du fait qu'elles oeuvraient dans le domaine de l'industrie du chemin de fer. Dorénavant, pour obtenir le certificat, elles devront se conformer à nos normes de sécurité. On analysera chacune des étapes de leurs mesures de sécurité avant d'émettre le certificat.

Évidemment, monsieur le député, il est très difficile de contrôler les accès en milieu urbain. On a malheureusement — je sympathise avec les familles — perdu des jeunes, encore récemment. Il s'agissait de jeunes qui marchaient sur les voies ferrées avec des écouteurs sur les oreilles le soir et la nuit. C'est immensément dangereux. On a vu des jeunes dans la région de Montréal traverser deux autoroutes et sauter par-dessus des clôtures pour se rendre dans un endroit où, malheureusement, il est arrivé un accident en pleine nuit. Il y avait déjà des barrières de sécurité, mais, depuis, un événement s'est passé à Montréal, dans les environs de l'échangeur Turcot. La compagnie a rajouté des clôtures de sécurité.

Notre intention, avec le projet de loi S-4, est de nous assurer qu'il y a encore davantage de sécurité. Toutefois, on ne peut pas prendre chaque personne du pays par la main. On fait déjà énormément d'éducation dans les écoles. On fait plus de 2 000 présentations par année dans des écoles et dans des municipalités, partout au pays, pour sensibiliser les gens au danger que représente le transport ferroviaire pour les gens qui circulent sur les voies ferrées. Malheureusement, encore aujourd'hui, il y a des pertes de vie. C'est toujours déplorable, mais il y a des gens qui sautent quand même par-dessus les clôtures de 12 pieds avec des barbelés.

• (0900)

L'hon. Denis Coderre: Cela veut dire, monsieur le ministre, qu'il ne s'agit pas seulement d'avoir un papier. Le certificat est une chose. Il y aura un suivi.

L'hon. Denis Lebel: C'est exact.

L'hon. Denis Coderre: Il y aura une surveillance continue.

M. Luc Bourdon: Pour répondre à votre question, monsieur Coderre, je vous dirai que dans six à neuf mois, on va sortir un règlement sur les passages à niveau qui va mieux encadrer la sécurité pour les passages à niveau et qui va imposer de nouvelles normes à l'industrie.

L'hon. Denis Lebel: Parlons des fonds annuels qu'on consacre aux passages à niveau.

M. Luc Bourdon: L'année passée, on a investi plus de 14 millions de dollars dans le programme visant à aider les chemins de fer et les municipalités.

L'hon. Denis Coderre: Je veux m'assurer qu'il y aura un suivi, parce que ce n'est pas seulement en donnant une amende qu'on réglerait cela.

M. Luc Bourdon: Non. Un nouveau règlement sortira dans les prochains mois. Il devrait être dans la *Gazette du Canada* d'ici à l'automne.

L'hon. Denis Coderre: On apprend maintenant que VIA Rail veut privatiser certaines routes. Quel lien y a-t-il entre le projet de loi S-4 et une privatisation quelconque ou des compagnies privées? Allez-vous être en mesure d'appliquer cela quand même?

L'hon. Denis Lebel: Cela ne change absolument rien.

L'hon. Denis Coderre: Quand c'est une entreprise privée, vous laissez faire les choses, mais pas dans ce cas.

L'hon. Denis Lebel: Il y a beaucoup de rumeurs. On verra dans les faits, monsieur le député. Pour l'instant, il n'y a rien à court terme sur la planche à dessin. On entend bien sûr des réflexions. On a des informations et on a aussi, bien sûr, des avis qui nous permettent de voir vers où l'industrie peut aller. Toutefois, cela ne changera absolument rien à l'aspect du projet de loi S-4 lié à la sécurité. Il a pour but de renforcer la sécurité de notre système.

M. Luc Bourdon: Je voudrais seulement ajouter que le projet de loi S-4 augmente le niveau de responsabilité des chemins de fer. En effet, grâce à ce projet de loi, les véhicules des chemins de fer de compétence provinciale qui circulent sur des voies fédérales seront assujettis à la loi, ce qui n'est pas le cas présentement.

L'hon. Denis Coderre: J'imagine que vous travaillez aussi avec les municipalités.

M. Luc Bourdon: On travaille avec les provinces aussi.

L'hon. Denis Lebel: La Fédération canadienne des municipalités, qui regroupe toutes les unions municipales du pays, est associée à la démarche. Elle y est associée depuis le début et elle y est encore associée pour ce qui s'en vient.

Merci beaucoup.

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Merci d'être ici.

Mme Chow a qualifié, à juste titre, le Bureau de la sécurité des transports de source fiable en ce qui concerne la sécurité ferroviaire. Elle a également préconisé le système de commande intégrale des trains.

C'est un peu contradictoire, parce que le Bureau de la sécurité des transports n'a pas recommandé que Transports Canada adopte un système de commande intégrale des trains.

Monsieur le ministre, vous avez signalé, à bon droit, que les États-Unis se heurtent à de graves problèmes avec la mise en oeuvre de ce système. Les coûts semblent s'élever entre 10 et 13 milliards de dollars. Les chemins de fer demandent à ce que la mise en oeuvre soit reportée de cinq ans. À l'origine, elle était prévue pour le mois de décembre 2015. On souhaite maintenant qu'elle soit repoussée cinq ans de plus, c'est-à-dire jusqu'en 2020.

Cela montre bien les coûts énormes et le niveau de complexité associés à ce système.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous parler de notre approche à l'égard de ce système ici au Canada?

L'hon. Denis Lebel: Comme je l'ai dit plus tôt, nous surveillons ce qui se passe aux États-Unis et partout dans le monde. Tout dépend du type de réseau ferroviaire. Nombre de chemins de fer américains achoppent actuellement sur de nombreux problèmes, notamment les coûts faramineux de la mise en oeuvre du système de commande intégrale des trains, alors nous ne savons pas à quoi cela aboutira. Transports Canada... Nous espérons aller de l'avant, et qu'au bout du compte nous atteindrons notre objectif et le leur, soit de rendre les services ferroviaires plus sûrs. Pour l'instant, nous continuons de suivre le processus de près.

Je demanderai à M. Bourdon de vous donner davantage de détails sur l'état d'avancement de ce projet.

M. Luc Bourdon: Comme vous le savez, le Congrès américain a rendu ce système obligatoire en adoptant la Rail Safety Improvement Act, le 16 octobre 2008. Tous les lignes de chemins de fer de catégorie 1 qui transportent plus de cinq millions de tonnes brutes et ce qu'on appelle des matières toxiques par inhalation, de même que les lignes de banlieue et les lignes interurbaines de passagers doivent adopter un système de commande intégrale des trains d'ici le 30 décembre 2015.

Cependant, ce système est excellent en service captif, si une seule entreprise opère sur son propre réseau. Ce qui est problématique, c'est l'interopérabilité avec d'autres lignes de chemins de fer. Aux États-Unis, le système s'appliquera à 41 compagnies ferroviaires et 60 000 milles de voie ferrée. Au moment où on se parle, plusieurs systèmes sont en cours d'élaboration, mais en vase clos; par conséquent, les compagnies ferroviaires américaines considèrent qu'elles ne seront pas prêtes à temps et demandent une prolongation de cinq ans.

Puisque de nombreuses compagnies ferroviaires essaient de se procurer ce système aux États-Unis en ce moment, il y a une pénurie de main-d'oeuvre pour travailler à cette technologie. Le coût est extrêmement élevé. Le rapport avantages-coûts est de 21:1, c'est-à-dire qu'on économise 1 \$ pour chaque 21 \$ investis dans le système de commande intégrale des trains.

Nous surveillons la situation de très près. Nous avons des contacts au sein des comités là-bas. Je siège moi-même à certains comités. En outre, nous avons rencontré le fournisseur de la technologie, Wabtec, qui fournit le système de ETCS aux cinq chemins de fer de catégorie 1. L'entreprise nous recommande d'attendre que les États-Unis aient terminé la mise en oeuvre et résolu les problèmes. On pourrait alors avoir un service clé en main si on décide d'adopter cette technologie au Canada.

La situation est la même en Europe. On y trouve un système, appelé ETCS, qui a été mis en place il y a environ 30 ans. Il y a 20 ans, on a lancé...

• (0905)

M. Pierre Poilievre: Vous avez donné l'acronyme du système européen. Pourriez-vous l'expliquer?

M. Luc Bourdon: Le ETCS est le système européen de commande intégrale des trains, c'est un type de système de commande intégrale des trains qui fonctionne à l'aide de transpondeurs sur les voies ferrées, un peu comme ce que Amtrak a développé, qui n'est pas compatible avec le système électronique de gestion des trains adopté par d'autres réseaux aux États-Unis. Toutefois, il y a 20 ans il a été décidé en Europe que les 30 pays devaient être uniformisés à cet égard, de sorte qu'ils ont créé quelque chose appelée le système de gestion du trafic ferroviaire européen.

M. Pierre Poilievre: Est-ce que cela a bien fonctionné?

M. Luc Bourdon: Ça ne fonctionne pas à l'heure actuelle. Voilà le problème. La revue *Railway Gazette* a publié le mois dernier un article dans lequel il est écrit qu'après 20 ans, les locomotives d'une compagnie ferroviaire ne sont toujours pas compatibles avec celles des autres. Alors ce système comporte des problèmes. La technologie est merveilleuse. Il faut tout simplement la peaufiner. Puis, à un moment donné, une fois que les États-Unis auront réglé tous les problèmes, le Canada pourrait s'y pencher sérieusement et voir comment il pourrait mettre en oeuvre ce système de façon plus économique.

M. Pierre Poilievre: Monsieur, vous avez dit que c'est quelque chose que nous pourrions adopter au Canada. S'agit-il du système européen?

M. Luc Bourdon: Cela s'applique à tout système que nous voudrions adopter, mais ce système devrait être entièrement compatible.

M. Pierre Poilievre: Très bien.

Pour ce qui est des coûts, le système de commande intégrale des trains adopté aux États-Unis coûtera dans les environs de 13 milliards de dollars.

M. Luc Bourdon: C'est ce que nous croyons, oui.

M. Pierre Poilievre: Comme dans tous les pays, les États-Unis n'ont qu'un budget restreint à allouer au transport ferroviaire. Je suppose que si vous retirez 13 milliards de dollars de l'enveloppe des transports ferroviaires — qui représente l'un des projets de transport par rail le plus coûteux de toute l'histoire des États-Unis pour le gouvernement fédéral —, cela signifie qu'il y aura moins d'argent pour les autres secteurs du transport ferroviaire, n'est-ce pas?

M. Luc Bourdon: Oui, tout à fait.

M. Pierre Poilievre: Si vous retirez 13 milliards de dollars de l'enveloppe des transports ferroviaires pour l'affecter à un système qui ne sera pas mis en oeuvre avant huit ans encore, est-il possible qu'une partie de ces 13 milliards de dollars ne seront pas investis

dans un autre système de sécurité efficace qui aurait pu être mis en oeuvre plus rapidement?

M. Luc Bourdon: Selon l'information que nous avons reçue du Federal Railroad Administrator et de l'Association of American Railroads, si l'accident de Chatsworth n'avait pas eu lieu, c'est-à-dire celui qui a mis en branle l'adoption du système de commande intégrale des trains aux États-Unis, on nous dit qu'en 20 ans il y a eu deux accidents avec victimes multiples qui auraient pu être empêchés grâce au système de commande intégrale. Selon eux, si les États-Unis prenaient ces 13 milliards de dollars et s'en servaient pour améliorer les passages à niveau cela permettrait de sauver de nombreuses vies chaque année. Mais se serviraient-ils ainsi de cet argent? Il faudrait voir.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président et merci à notre ministre et aux représentants de Transports Canada d'être venus témoigner aujourd'hui.

Manifestement, la sécurité ferroviaire est une question importante au Canada. Le projet de loi S-4 a connu de nombreuses moutures qui ont été déposées au Parlement, et il découle lui-même de deux examens qui résultaient, si on remonte assez loin, d'une série de déraillements de trains très médiatisés au Canada qui ont été coûteux en pertes de vie et en dommages environnementaux considérables. Transports Canada, pour sa part, a nommé un comité d'experts qui a mené un examen exhaustif et produit un rapport majeur — je pense qu'il compte environ 240 pages et 56 recommandations.

À la même époque, je faisais partie du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités qui menait également une étude sur la sécurité ferroviaire. Nous avons produit un rapport contenant 14 recommandations supplémentaires, ce qui fait 70 recommandations en tout. Si je me souviens bien de certains éléments du rapport d'experts, la cote des compagnies ferroviaires en matière de sécurité sur une échelle d'un à cinq, cinq étant la plus importante intégration des mesures de sécurité dans la culture d'entreprise... Via Rail avait obtenu la cote de quatre sur cinq, le Canadien Pacifique trois sur cinq et le CN deux sur cinq.

Parmi les façons d'améliorer la sécurité ferroviaire ou la culture en matière de sécurité ferroviaire dans les compagnies de chemin de fer canadiennes — parmi ces 70 recommandations au total —, est-il possible de se faire une idée, quatre ans plus tard, des progrès qui ont été réalisés dans la mise en oeuvre tant des recommandations du groupe d'experts que celles du Comité permanent des transports? Où en sommes-nous à cet égard?

• (0910)

L'hon. Denis Lebel: Une fois que le projet de loi S-4 sera adopté, nous aurons mis en oeuvre 83 p. 100 des recommandations.

Luc, où en sommes-nous à l'heure actuelle?

M. Luc Bourdon: Parmi les 56 formulées par le groupe d'experts, nous en avons étudié 47. Certaines ne seront jamais abordées parce que nous n'avons pas la compétence constitutionnelle pour les mettre en oeuvre ou bien parce que nous estimons qu'elles n'ont pas de valeur. Pour ce qui est des 14 recommandations formulées par le Comité permanent des transports, nous les avons toutes étudiées, sauf celles pour lesquelles nous avons dû comparaître devant le comité, parce qu'il y a eu des élections après cette comparution et que le comité a disparu. Mais dans la plupart des cas, comme l'a mentionné le ministre, plus de 80 p. 100 des recommandations ont été examinées.

M. Jeff Watson: Le processus de consultation a été très large, conformément aux amendements proposés à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Comment décririez-vous la relation entre les compagnies de chemin de fer, le syndicat et le gouvernement en matière de consultation? Où en sommes-nous? Et quel est le niveau de maturité, si l'on veut, de ces relations? Pouvez-vous nous donner quelques indications?

L'hon. Denis Lebel: Allez-y.

M. Luc Bourdon: Je pense que ça fonctionnait très bien. La plupart des recommandations étaient des recommandations conjointes; nous avons mis sur pied des groupes de travail mixtes avec les syndicats, le ministère des Transports et l'industrie ferroviaire, et les recommandations étaient examinées par ces groupes de travail mixtes. Par exemple, pour ce qui est des systèmes de gestion de la sécurité, nous en sommes arrivés à des lignes directrices qui sont maintenant endossées par le syndicat, la haute direction et le MTC, et j'ai eu le plaisir de les présenter à l'occasion d'une conférence internationale l'an dernier. Je pense que nous figurons peut-être parmi un des seuls pays qui a été en mesure de s'entendre sur une initiative semblable et qui a atteint ce niveau de maturité dans ses relations avec les syndicats et les compagnies de chemin de fer. Ce fut excellent.

M. Jeff Watson: Il serait donc prudent pour le comité, par exemple, de ne pas devancer cette relation en imposant l'adoption d'une technologie particulière. Comme l'a dit le ministre, je pense que nous devrions attendre que le groupe de travail en arrive à un consensus solide sur sa façon de procéder avant que nous utilisions le marteau de la réglementation, pour ainsi dire.

L'hon. Denis Lebel: Il est très important de procéder ainsi. Comme nous l'avons dit, les outils dont nous disposerons grâce au projet de loi S-4 permettront aux syndicats et aux travailleurs de faire partie de la solution. Nous avons déjà fait du bon travail à cet égard, parce que depuis 2007 nous n'avons fait aucune compression dans le domaine de la sécurité ferroviaire; nous avons même accru le financement. Depuis 2007, les accidents de trains ont chuté de 23 p. 100 tandis que les déraillements ont connu une diminution de 26 p. 100. Mais nous voulons poursuivre sur cette lancée. Nous voulons améliorer ces statistiques.

M. Jeff Watson: Vous avez mentionné les travailleurs. Bien sûr, les amendements proposés dans le projet de loi S-4 permettraient aux travailleurs de participer en présentant leurs préoccupations en matière de sécurité à Transports Canada sans craindre des représailles. Ce serait un pas dans la bonne direction. Pouvez-vous m'expliquer de quoi il s'agit?

L'hon. Denis Lebel: Allez-y Luc.

M. Luc Bourdon: Il y a en fait deux composantes à cet égard à l'onglet 37 de votre cahier. L'une porte sur le signallement d'activités non sécuritaires directement à Transports Canada sans crainte de représailles. Cette composante sera mise en place.

Deuxièmement, les règlements antérieurs sur les systèmes de gestion de la sécurité exigeaient que les compagnies impliquent les employés dans la mise en oeuvre quotidienne des systèmes de gestion de la sécurité. Le projet de loi S-4 propose qu'un agent négociateur participe à ce processus, de sorte qu'un représentant syndical contribuera directement à la sélection de particuliers appropriés. Il s'agit également d'une excellente amélioration.

• (0915)

M. Jeff Watson: Il y a également des propositions ayant trait aux exigences concernant les plans environnementaux. Les déraillements

de trains antérieurs ont entraîné des coûts environnementaux, il en va de même de certaines activités opérationnelles dans les cours de triage par exemple. S'il y a un déversement dans une cour de triage, ce n'est pas forcément couvert.

Pouvez-vous parler des exigences en matière de plans environnementaux? Cela s'applique-t-il aux propriétés des compagnies ferroviaires ainsi qu'aux emprises de chemin de fer?

M. Luc Bourdon: Il y a une disposition dans ce projet de loi qui permettrait au gouverneur en conseil d'élaborer des règlements concernant les plans environnementaux et qui exigeraient que les compagnies de chemin de fer déposent un plan environnemental auprès de Transports Canada pour montrer comment elles mesurent leur conformité par rapport à ce plan et pour permettre à notre propre inspecteur de mesurer la conformité des compagnies ferroviaires par rapport aux plans qu'elles nous ont soumis.

M. Jeff Watson: Pouvez-vous brièvement décrire les exigences de sécurité désormais imposées par les changements du nouveau certificat d'exploitation ferroviaire? En d'autres termes, avant cette proposition, que devait faire une compagnie ferroviaire pour s'établir?

M. Luc Bourdon: Pendant des années, lorsque quelqu'un voulait commencer à exploiter une voie ferroviaire, il suffisait d'aller à l'Office des transports du Canada et prouver que l'on avait suffisamment d'argent pour couvrir sa responsabilité. Lors de son étude, le groupe a décidé, entre autres choses, qu'il y avait probablement un vide, à savoir qu'il n'y avait aucune exigence en matière de sécurité pour déterminer si une compagnie pouvait fonctionner en toute sécurité. À Transports Canada, grâce à un projet que l'on appelle la « surveillance réglementaire », nous nous sommes aperçus que certaines nouvelles compagnies ferroviaires menaient leurs activités sans avoir de règles. Désormais, toutes les compagnies ferroviaires en activité dans les provinces et qui exploitent des voies fédérales devront obtenir un certificat d'exploitation ferroviaire qui sera basé sur un règlement fixant les critères qu'elles devront respecter pour l'obtenir. Nous allons pouvoir l'enlever ou le modifier.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président, et merci, monsieur le ministre, d'être venus ici.

Le vérificateur général a trouvé — parce que l'on parle de sécurité — que Transports Canada ne savait pas en quelle mesure les organisations transportant des marchandises dangereuses suivaient la réglementation existante. Son examen des plans d'intervention d'urgence que lui soumettent les compagnies n'est ni rapide ni juste. Le ministère a donné son approbation temporaire à près de la moitié des plans exigés pour le transport des marchandises réglementées les plus dangereuses, telles que l'ammoniaque, les acides et les explosifs. Les approbations temporaires sont assujetties à moins de vérifications et elles sont en place pendant 10 ans et plus, dans certains cas. La plupart des lacunes identifiées à Transports Canada l'ont été il y a plus de cinq ans et on n'y a toujours pas remédié.

Ce projet de loi ne propose rien pour vous aider à ce chapitre, n'est-ce pas, monsieur le ministre?

L'hon. Denis Lebel: Il s'agit là d'une autre question.

M. Mike Sullivan: Ne s'agit-il pas de sécurité?

L'hon. Denis Lebel: Ce n'est pas de sécurité dont il est question, mais du transport de marchandises dangereuses, comme vous l'avez dit. Le projet de loi S-4 va couvrir de nombreuses choses.

Pour ce qui est des questions environnementales, comme l'a dit M. Bourdon, nous disposerons de meilleurs outils. Pour les marchandises dangereuses, nous suivrons ce que le vérificateur général a dit à ce sujet. Nous continuerons à améliorer nos résultats et nous continuerons à résoudre ce problème.

Monsieur Bourdon, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Luc Bourdon: Le transport des marchandises dangereuses est régi par une loi différente de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cela relève d'une différente direction, quand on parle de TMD.

M. Mike Sullivan: C'est ce dont nous parlons. Nous sommes ici pour parler de sécurité ferroviaire et c'est un des enjeux.

L'hon. Denis Lebel: Nous sommes ici pour parler de l'adoption du projet de loi S-4, monsieur.

M. Mike Sullivan: Passons à la suite, donc, puisque nous ne semblons pas avoir de réponse claire là-dessus...

Le président: Monsieur Holder, vous invoquez le Règlement.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Sans vouloir manquer de respect à l'égard de mon collègue d'en face, je croyais qu'en fait le sujet à l'étude aujourd'hui était la Loi sur la sécurité ferroviaire. Je crois que le député d'en face devrait savoir très clairement qu'il y a une différence entre les deux. Mais si cela ne lui semble pas évident, je voudrais le lui faire remarquer pour pouvoir nous concentrer sur le sujet dont nous discutons ici avec le ministre qui est présent. Personne ne dit que la sécurité n'est pas importante. Je crois que nous voulons être clairs et je sais que le député d'en face voudrait faire clairement la distinction entre les deux.

Le président: Merci, monsieur Holder.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Ce que la question essayait de souligner était le fait que ce projet de loi ne vient pas, en réalité, améliorer la capacité de Transports Canada de réglementer le transport des marchandises dangereuses. Le ministre en a convenu.

L'hon. Denis Lebel: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

[Français]

J'ai dit que nous parlions du projet de loi S-4 aujourd'hui, or vous abordez un autre article de loi. C'est complètement différent de ce dont nous parlons aujourd'hui. Je vais le dire en français parce que je suis plus à l'aise dans cette langue. J'ai dit que ce n'était pas le sujet dont nous parlions aujourd'hui. Vous nous amenez à débattre d'un autre élément de la loi. Je n'ai jamais dit que la sécurité n'était pas importante.

Tout ce que nous faisons aujourd'hui, et tout ce que nous faisons à Transports Canada, est fait dans l'esprit de rendre tous les modes de transport dans notre pays plus sécuritaires. On parle du projet de loi S-4 depuis 2006, déjà, pour faire avancer les choses sur le plan de la sécurité ferroviaire.

On demande aux gens de se concentrer sur l'adoption du projet de loi S-4 et de faire avancer ce projet de loi pour qu'il soit adopté le plus rapidement possible, afin d'améliorer la sécurité ferroviaire du pays. C'est ce que nous faisons aujourd'hui.

• (0920)

[Traduction]

M. Mike Sullivan: Passons à l'exigence pour un certificat d'exploitation ferroviaire, ce qui fait partie du projet de loi S-4. Pouvez-vous m'indiquer les exigences pour en obtenir un? Les organismes de transport en commun, comme GO Transit, Metrolinx, le nouveau Air Rail Link, TransLink, et autres organismes de

transport urbain ont-ils besoin d'en obtenir un? Et que devront-ils faire pour en obtenir un?

M. Luc Bourdon: Tout d'abord, dans le projet de loi, il y a une disposition pour élaborer un règlement. Une fois que le projet de loi sera adopté, la première chose à faire sera d'élaborer le règlement pour établir les critères d'obtention du certificat. D'abord, il faut que le projet de loi reçoive l'autorité pour élaborer le règlement, ce qui déterminera les critères.

Pour ce qui est de ceux qui seront visés par le certificat, bien évidemment si vous n'exploitez pas des voies ferrées fédérales, vous n'aurez pas besoin d'obtenir un certificat d'exploitation ferroviaire. Les trains de banlieue, comme ceux de Calgary ou Edmonton, ne seront pas visés par cela. Le West Coast Express le sera, parce qu'il roule sur des voies fédérales, sur des voies du CP. AMT, à Montréal, sera visé, parce qu'il roule en partie sur des rails du CN et du CP, tout comme GO Transit pour le tronçon qu'ils exploitent sur le réseau du CN.

M. Mike Sullivan: GO Transit, lorsqu'ils sont eux-mêmes les propriétaires des voies ferrées, n'en auraient pas besoin.

M. Luc Bourdon: Non, parce qu'ils ne seraient pas sur des voies ferrées fédérales. Nous n'avons aucune autorité sur eux lorsqu'ils...

M. Mike Sullivan: Mais le CN et le CP circulent sur ces voies.

M. Luc Bourdon: Lorsque le CN et le CP circulent sur ces voies, le CN et le CP devront avoir un certificat d'exploitation ferroviaire. Ainsi, ils circuleront sur ce que l'on appelle une voie hôte. Ainsi, nous allons rechercher les indices qui nous indiquent qu'ils l'exploitent ensemble.

M. Mike Sullivan: Seuls certains tronçons de GO Transit nécessiteront un certificat. Comment cela va-t-il fonctionner? Pour les voies qu'ils exploitent eux-mêmes, ils n'ont pas besoin d'avoir un certificat. Comment cela va-t-il fonctionner?

M. Luc Bourdon: Nous ne pouvons pas les forcer à obtenir un certificat, mais je ne pense pas qu'ils aient deux types de documents, un programme de sécurité pour leur propre voie ferrée et un programme différent pour le CN et le CP. Nous avons longuement discuté avec GO Transit. En fait, nous avons mis sur pied un groupe de travail responsable du certificat d'exploitation ferroviaire, et un représentant de GO Transit en est membre.

Le président: Je dois vous arrêter ici. Je suis désolé.

Monsieur Adler.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, merci d'être ici, aujourd'hui, pour parler du projet de loi S-4. Comme vous le savez, il s'agit d'un projet de loi qui arrive à point nommé, qui est nécessaire et important. Je suis heureux que vous soyez ici.

Je veux simplement vous poser quelques questions. Pour ce qui est du processus de préparation, pourriez-vous parler un peu du processus de consultation et nous indiquer s'il était exhaustif?

L'hon. Denis Lebel: Oui. Cela a commencé en 2006, lorsque notre gouvernement conservateur a entrepris un examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cet examen était dirigé par un groupe d'experts indépendants qui a commandé une étude et organisé des consultations publiques exhaustives, à travers tout le pays.

Au même moment, ce comité a entrepris son propre examen de la sécurité ferroviaire. Cet examen comprenait des consultations auprès des parties intéressées, y compris des compagnies ferroviaires, des associations, les organisations syndicales, les municipalités, les membres du public et autres ordres de gouvernement.

Ensemble, les deux études ont formulé 70 recommandations, comme nous l'avons dit auparavant. Notre gouvernement a déjà couvert et mis en oeuvre un bon nombre d'entre elles.

Avez-vous dit 47, Luc?

M. Luc Bourdon: Oui, il y en avait 47.

L'hon. Denis Lebel: En 2010, notre gouvernement a déposé le projet de loi C-33, lequel est quasiment le même que le projet de loi dont nous discutons aujourd'hui. Depuis le dépôt du projet de loi C-33, notre gouvernement a continué à discuter des amendements proposés avec les partis intéressés. De plus amples consultations auront lieu dans le cadre du processus d'élaboration des règlements. D'ailleurs, de nombreux députés ont félicité notre gouvernement pour les consultations exhaustives menées sur cette ébauche avant la rédaction de ce projet de loi.

M. Mark Adler: Merci.

Vous avez dit plus tôt que dans le Plan d'action économique, lequel n'a pas été appuyé par l'opposition, on retrouvait un investissement proposé de 923 millions de dollars consacrés à la sécurité ferroviaire. Pourriez-vous mettre en évidence certaines des mesures qui étaient proposées à l'intérieur de cette enveloppe de 923 millions de dollars et que le NPD a choisi de ne pas appuyer?

● (0925)

L'hon. Denis Lebel: Depuis 2007, nous investissons dans VIA. Nous avons affecté 923 millions de dollars à VIA pour moderniser ses services. Cet investissement inclut différentes initiatives pour améliorer la sécurité, comme l'installation de signaux pour contrôler les mouvements de train et améliorer la protection aux passages à niveau. Nos efforts ne doivent rien à l'opposition. Ils ont voté contre, et le président et le PDG ont dit que c'était très important pour eux et ils ont fait un bon travail dans le couloir le plus achalandé du pays. Nous allons continuer à les appuyer de cette manière.

M. Mark Adler: Merci.

Je cède la parole à M. Holder.

Le président: Monsieur Holder.

M. Ed Holder: Merci, monsieur le président, et je remercie mon collègue de bien vouloir partager son temps.

Monsieur le ministre et monsieur Bourdon, merci beaucoup de participer à la réunion d'aujourd'hui.

J'essaie de comprendre plus pleinement les différents amendements qui sont en place, et d'abord j'aimerais vous dire qu'il est important d'entendre que certains députés d'en face appuient le projet de loi. J'espère quand tout cela sera fini, tous les députés d'en face l'appuieront. Ce projet de loi a donné lieu à un processus plus d'une fois, et même avec un gouvernement minoritaire nous avons reçu l'appui de tous les partis. Si nous y sommes arrivés alors, je crois sincèrement que nous pouvons le faire maintenant. Avec le bon travail de tous les membres du Sénat, je dirais que tout c'est extrêmement passé.

Un des amendements que j'ai remarqué, monsieur le ministre, porte sur l'élargissement du pouvoir de réglementation, notamment dans les domaines de la protection environnementale. Pouvez-vous m'aider à comprendre un petit peu plus ce que cela signifie? Peut-être

que M. Bourdon pourrait nous en dire un peu plus long et nous expliquer pourquoi c'est important.

M. Luc Bourdon: Le groupe s'est dit, surtout en ce qui a trait aux voies de triage lorsqu'il y a un déversement... il s'agit d'une zone confinée, et personne ne savait exactement ce qui arriverait après ces déversements une fois que tout le nettoyage serait fait. Ils se sont donc dits qu'il fallait exiger des compagnies ferroviaires qu'elle présentent des plans environnementaux pour nous dire, tout d'abord, ce qu'elles feraient pour prévenir ces déversements et, en cas de déversements, comment elles allaient les nettoyer. Elles devraient déposer leurs plans auprès de Transports Canada et nous expliquer comment elles mesureraient leur conformité et elles autoriseraient notre inspecteur à venir les vérifier pour s'assurer qu'elles se conforment entièrement à leur propre plan. Cela irait au-delà des voies de triage et inclurait également les emprises ferroviaires.

M. Ed Holder: Une autre question porte sur le fait que ces amendements visent à éclaircir l'autorité et les responsabilités du ministre. Du point de vue de ces changements, à quoi ressembleraient ces autorités et ces responsabilités?

M. Luc Bourdon: Ils visaient davantage à éclaircir le rôle du ministre dans certains domaines où nous intervenons déjà. Par exemple, dans la recherche et le développement ainsi que l'évaluation de nouvelles technologies, nous gérons des projets depuis des années, mais la loi n'avait jamais clairement indiqué quelle était notre autorité. Nous avons mis cela dans la loi pour permettre au ministre de faire enquête et d'entamer certaines études et certaines analyses. La plupart d'entre eux visent simplement à ce que cette loi soit en parfaite harmonie avec l'aviation civile et le transport maritime.

Le président: Je dois vous interrompre. Nous allons faire une courte pause.

Monsieur le ministre, merci d'avoir été ici aujourd'hui. Monsieur Bourdon, vous restez avec nous. Votre témoignage est prévu pour une heure, de 9 h 30 à 10 h 30.

Nous allons faire une pause de deux minutes et remettre le chronomètre à zéro.

● (0925)

_____ (Pause) _____

● (0935)

Le président: Merci. Bienvenue à la deuxième heure. Nous allons poursuivre avec l'ordre que nous suivions pour les questions.

Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Bourdon. Je vous remercie d'être venu nous rencontrer.

J'aimerais qu'on parle des règlements sur les passages à niveau. Ce sujet a été abordé brièvement par M. Coderre, plus tôt. Vous avez dit qu'il y aurait un nouveau règlement. Je me demande si les dispositions du projet de loi à ce sujet sont suffisantes. M. le ministre a dit que des accidents survenaient, que des jeunes franchissaient les clôtures, etc. Ne devrait-on pas se concentrer sur les passages à niveau les plus dangereux, où des accidents surviennent, où il y a plus de jeunes et où il n'y a pas de surveillance? Dans les villes, ne devrait-on pas construire des tunnels ou des tranchées pour s'assurer que c'est le plus sécuritaire possible?

M. Luc Bourdon: Exiger que des tunnels passent au-dessus ou en-dessous des voies ne serait pas de notre ressort. En ce qui nous concerne, le règlement va faire en sorte que la protection soit meilleure aux passages à niveau. Par contre, si on voit que la situation n'est pas maîtrisée, on va prendre des mesures, par exemple faire diminuer la vitesse des trains, les obliger à émettre un sifflement. Dans certains cas, on va même les obliger à s'immobiliser aux passages à niveau pour qu'un employé descende au sol pour protéger le train et les gens pendant que le train traverse le passage à niveau. Ce sont des mesures de ce genre qu'on propose.

Pour ce qui est des tunnels, j'ai été impliqué une ou deux fois dans des situations où des gens se plaignaient qu'il était dangereux de les emprunter le soir. Quand j'étais affecté à la région du Québec, j'ai été convoqué. Dans le secteur de Notre-Dame-de-Grâce, les gens voulaient même qu'un tunnel soit fermé parce qu'ils le considéraient dangereux pour la population.

En général, on essaie de travailler avec les gens des chemins de fer et d'imposer des mesures qui vont rendre la situation plus sécuritaire. Le règlement, par contre, va imposer de nouvelles normes.

Mme Isabelle Morin: Merci.

En vertu du nouveau projet de loi, c'est uniquement à Transports Canada que les employeurs pourront soumettre des problèmes en matière de sécurité.

Pourquoi avez-vous décidé que le Bureau de la sécurité des transports ne pourrait plus recevoir de plaintes?

M. Luc Bourdon: Parce que le Bureau de la sécurité des transports applique déjà le système Securitas, qui va un peu plus loin que le nôtre. Ces gens reçoivent également les plaintes du public. Dans notre cas, c'est à l'interne. Cet ajout a été fait du côté des systèmes de gestion de la sécurité. Cela s'adresse aux employés qui sont témoins d'actes non sécuritaires ou à ceux qui pourraient commettre un acte non sécuritaire peut-être en raison d'un manque de formation.

Mme Isabelle Morin: Cependant, l'employé ne pourra pas s'adresser directement au Bureau de la sécurité des transports, n'est-ce pas?

M. Luc Bourdon: L'employé va déposer une plainte à Transports Canada et ce dernier va tout de suite enquêter. Souvent, ce sont des cas de non-conformité à nos règles ou règlements. Quand les gens passent par le Bureau de la sécurité des transports, il faut que ce dernier nous envoie un avis de sécurité et qu'il écrive une lettre. Il y a des délais. Or dorénavant, ça va nous parvenir directement.

Par exemple, si un employé ayant inspecté un train juge que certains wagons n'auraient pas dû être retirés du train pour être réparés, mais qu'un superviseur a laissé partir le train, cet employé va pouvoir nous aviser de la situation. Ça arrive déjà, à l'occasion. Dans bien des cas, on va pouvoir envoyer un inspecteur inspecter de nouveau le train sur les lieux de sa destination. Ça va peut-être éliminer certains délais.

Toutefois, le Bureau de la sécurité des transports va conserver le volet destiné au public. Les employés pourront aussi s'en prévaloir.

Mme Isabelle Morin: D'accord.

Le système de gestion de la sécurité comporte plusieurs volets intéressants. Je trouve qu'il est positif qu'une personne soit responsable en ce qui a trait à l'aspect juridique des fautes commises.

Par contre, comment pourra-t-on s'assurer que les inspecteurs resteront? On note présentement, notamment dans le domaine de l'aviation, qu'il existe sur papier un certain nombre d'inspecteurs,

mais ils ne sont pas nécessairement sur place et ils ne sont pas assez nombreux.

Comment va-t-on s'assurer, dans le cadre de ce projet de loi, qu'un nombre suffisant d'inspecteurs vont conserver leur emploi? Vous avez parlé de 120 inspecteurs, mais si le nombre de trains augmente au Canada, sommes-nous certains que la quantité d'inspecteurs sera suffisante? Comment allons-nous nous en assurer?

M. Luc Bourdon: Notre régime de surveillance comporte deux volets. Le premier touche d'abord les inspections. Il s'agit de vérifier l'équipement, la voie ferrée et la formation des gens à bord des trains. C'est toujours en fonction des règles et règlements en vigueur. Il y a aussi le règlement sur le système de gestion de la sécurité. La vérification se fait généralement au moyen des audits et elle est étayée par des entrevues avec les employés ainsi que par des inspections.

Même si le CN ou le CP, par exemple, augmentent leur trafic ferroviaire, le travail d'un auditeur est généralement à peu près le même, parce qu'il s'agit surtout de vérification de documents. Il y a ensuite une vérification auprès des employés ainsi que sur le terrain, afin de voir comment les choses se passent.

Pour ce qui est des systèmes de gestion de la sécurité, le projet de loi nous a permis d'obtenir 20 inspecteurs additionnels. Je pense que nous disposons des ressources nécessaires.

● (0940)

Mme Isabelle Morin: Vous confirmez qu'ils faisaient surtout de la vérification de documents?

M. Luc Bourdon: En fait, il y a deux volets dans ce qu'on appelle un audit. D'abord, quand on veut vérifier si une compagnie se conforme à son système de gestion de la sécurité, il faut d'abord vérifier si les procédures et les politiques ont été établies. Ensuite, on vérifie si elles ont été mises en vigueur, et ce, au moyen d'entrevues avec les employés et d'inspections.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je dois passer à M. Toet.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Bourdon.

Vous avez parlé d'une diminution du nombre d'incidents depuis 2007. Pouvez-vous répéter les chiffres? Était-ce 23 p. 100 en 2007?

M. Luc Bourdon: J'ai ici les chiffres du BST. Les collisions aux passages à niveau ont diminué d'environ 22 p. 100, les accidents causés par des intrusions ont diminué de 34 p. 100 et les déraillements sur les voies principales, d'environ 26 p. 100. De façon globale, si on prend les chiffres pour les voies principales, les intrusions et les passages à niveau — les chiffres que nous surveillons en réalité — il y a eu une diminution, oui.

M. Lawrence Toet: Je vous pose la question parce qu'il semble y avoir une coïncidence avec le début des deux examens exhaustifs qui ont été entamés depuis 2006. Il semble que tous les partenaires travaillaient ensemble de façon très efficace: les employés et les syndicats, la direction, le secteur et le gouvernement. Nous avons constaté une grande cohésion.

Selon vous, y a-t-il eu un virage culturel qui s'est produit pendant ce processus?

M. Luc Bourdon: Sans aucun doute. Je pense que pour de nombreuses personnes dans le secteur ferroviaire, cela a été très édifiant. Je pense que le groupe de travail a obtenu de très bons résultats. Il a mené des consultations exhaustives. Il a tenu 15 consultations publiques. Plus de 70 personnes se sont présentées pour déposer leurs propres mémoires. Je pense que 185 documents ont été déposés. Le groupe de travail a tenu 83 réunions bilatérales avec des partenaires. Je pense donc que le contenu de ce rapport était assez exact et reflétait bien ce qui se produit dans le secteur ferroviaire. Je pense que certaines compagnies de chemin de fer devaient réellement se ressaisir. Après le dépôt du rapport, nous avons vu certaines des principales compagnies ferroviaires faire volte-face.

Au tout début, lorsque nous avons proposé que les recommandations soient mises en oeuvre par les syndicats et les entreprises de façon concertée, il y a eu une légère appréhension. Je pense qu'aujourd'hui, tous s'entendraient pour dire que tout s'est très bien déroulé. Je pense que le processus a permis d'apporter des changements au sein des compagnies de chemin de fer qui devaient s'améliorer. Nous constatons actuellement un réel virage culturel, et les statistiques le reflètent.

M. Lawrence Toet: Ce que je veux dire, j'imagine, c'est que nous pouvons avoir des règlements, et que les règlements en soi sont une bonne chose. Ils sont requis et nécessaires, mais, pour avoir un environnement vraiment sûr, il faut un virage culturel.

Constatons-nous le même virage effectué par le public? Vous avez parlé d'une diminution des incidents aux passages à niveau. Nous avons parlé d'une diminution des incidents causés par les intrusions. Avez-vous vu les entreprises communiquer avec la population afin de mieux l'éduquer?

M. Luc Bourdon: Nous avons accru les ressources affectées aux communications. Nous avons maintenant cinq personnes de plus qu'auparavant, dont la seule responsabilité concerne l'éducation au sujet des passages à niveau et des intrusions. Le gouvernement a également injecté plus d'argent grâce à l'Opération Gareautrain, qui met l'accent sur la prévention concernant les passages à niveau et les intrusions. Ce programme permet de donner environ 2 000 exposés par année et compte plus de 500 bénévoles. Cela a des effets. Nous avons aussi plus de gens sur le terrain. Nous avons obtenu davantage de fonds pour le programme d'amélioration des passages à niveau. Ainsi, de toute évidence, ça fonctionne vraiment.

Pour vous donner des statistiques, le nombre de décès a diminué de 81 p. 100 aux passages à niveau qui ont été mis à niveau au moyen du programme d'amélioration des passages à niveau, de sorte que ça fonctionne.

Nous avons également commandé une étude sur les décès liés aux intrusions. L'Université du Québec à Montréal a examiné plus de 800 rapports de coroner au cours des 10 dernières années. On a pu déterminer que 48 p. 100 des décès causés par les intrusions étaient en fait des suicides. Ces événements sont malheureux, mais environ un incident sur deux était en fait un suicide. C'est la même chose aux États-Unis. Ces incidents sont un peu plus difficiles à prévenir, mais je pense que grâce à nos efforts d'éducation, nous avons fait un meilleur travail.

• (0945)

M. Lawrence Toet: Dois-je comprendre que la cause de décès la plus probable des incidents réels serait l'intrusion.

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Lawrence Toet: J'aimerais revenir en arrière très brièvement — je ne veux pas m'attarder à cette question. La commande intégrale des trains aurait-elle des incidences sur ces types d'incidents?

M. Luc Bourdon: Non.

M. Lawrence Toet: Ainsi...

M. Luc Bourdon: La commande intégrale des trains permet essentiellement de prévenir quatre situations: la vitesse excessive, si un équipage dépasse la limite permise, une collision entre deux trains, les incidents causés par un dispositif d'aiguillage laissé en position renversée en ralentissant le train et les accidents causés par un train qui ne ralentit pas à l'approche d'une zone de construction parce qu'il n'a pas obtenu la permission de passage de la part du contremaître, en ralentissant le train.

Pour prévenir le genre d'incidents dont vous parlez — c'est-à-dire les intrusions — il faudrait un dispositif de détection sur la voie. Avec 72 000 kilomètres de voies ferrées au Canada, ce serait presque impossible. De nombreux systèmes semblables sont actuellement testés partout dans le monde, mais un animal peut les déclencher. Il y a toutes sortes de choses qui peuvent... Quelqu'un qui traverse très rapidement peut déclencher le système. Pour l'instant, ces systèmes ne sont pas à jour.

Le président: Merci.

Je cède la parole à notre plus récent membre du comité, M. Aubin. Bienvenue.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, monsieur le président.

Je profite de l'occasion pour remercier tous les membres de ce comité de leur accueil ce matin. C'est fort apprécié.

Monsieur Bourdon, merci de partager votre expertise avec nous.

Vous avez devant vous probablement le plus néophyte de ce comité ce matin. Il y a quand même quelques questions qui m'intéressent. Vous pourriez peut-être me donner une image globale.

Les catastrophes aériennes et ferroviaires sont toujours les plus spectaculaires. Dans l'esprit de tous, malgré le côté catastrophique d'un accident aérien, l'avion est toujours le moyen de transport le plus sécuritaire. Avec le projet de loi S-4, peut-on dire que la sécurité du transport ferroviaire s'approche de celle du moyen de transport le plus sécuritaire qu'est l'avion?

M. Luc Bourdon: Selon moi, le chemin de fer est aussi sécuritaire. Nos données démontrent qu'il y a une amélioration constante. Il est sûr que le projet de loi S-4 nous permet d'améliorer la sécurité. Par exemple, il y a l'obligation d'obtenir un certificat d'exploitation ferroviaire. Déjà, le fait que toutes les compagnies de chemin de fer, avant de commencer leurs activités, devront démontrer qu'elles ont tous les moyens de bien gérer la sécurité, c'est positif. Il en est de même pour les compagnies de chemin de fer existantes. On va ajouter des sanctions pécuniaires, ce qui pourrait inciter certaines compagnies à se conformer aux exigences réglementaires.

Sur le plan de l'environnement, il y a un règlement stipulant qu'elles devront déposer des plans environnementaux à notre ministère. Il y a beaucoup de matière dans ce projet de loi, qui prévoit aussi l'ajout de pénalités judiciaires.

M. Robert Aubin: Je ne veux pas dénigrer la portée de ces éléments qui sont sûrement très importants, mais on reste quand même beaucoup dans le domaine administratif. Or il me semble que la sécurité des transports doit aussi passer par l'amélioration ou la mise à jour des technologies, qui sont en constante évolution. Le ministère dispose-t-il de fonds pour la recherche-développement?

M. Luc Bourdon: Oui, absolument. On a un comité conjoint où siègent des compagnies de chemin de fer et l'Université de Calgary, avec qui on a mis sur pied un laboratoire d'études ferroviaires. On collabore aussi avec l'Association of American Railroads, l'AAR, qui a un centre d'essai appelé TTCI à Pueblo, au Colorado, en finançant des projets. On s'inspire beaucoup de ce que font les Américains, qui disposent de 35 millions de dollars par année. On n'a pas de tels fonds, mais tout ce qu'ils utilisent ou développent s'applique à notre contexte parce qu'il s'agit du même équipement.

En ce qui concerne la sécurité, il est important de savoir que dans plus de 51 p. 100 des déraillements, un seul wagon est en cause. On ne peut pas voir un train avec un wagon à l'envers. S'il s'agit d'un seul wagon, c'est une paire de roues qui a quitté la voie. Près de 85 p. 100 des déraillements de train impliquent moins de quatre wagons. Il y a très peu de catastrophes.

M. Robert Aubin: Le projet de loi S-4 impose-t-il au ministère des Transports l'obligation de rechercher de nouvelles technologies? Y a-t-il une quelconque façon de mettre les fonds accordés à la recherche-développement à l'abri d'éventuelles compressions que pourrait faire le ministère?

M. Luc Bourdon: Rien dans le projet de loi S-4 n'oblige à faire de la recherche-développement. Cependant, des lois comme la Loi sur la sécurité ferroviaire, dont les dispositions se retrouveront dans le projet de loi S-4, sont celles qui favorisent le plus l'introduction de nouvelles technologies avec les règles existantes. Cela nous permet, dans un délai d'environ 35 jours, d'essayer une nouvelle technologie. Si tout va bien, en moins de quatre mois environ, on peut donner une exemption permanente à une règle ou à un règlement. Cela favorise l'introduction de nouvelles technologies.

On est en train de tester une nouvelle technologie avec le Canadien Pacifique, qui permet d'éliminer les essais de freins. Ce sont des détecteurs qui vont déterminer, par la chaleur des roues, si les freins fonctionnent ou pas. Presque toutes les compagnies de chemin de fer en Amérique du Nord examinent cette nouvelle technologie assez révolutionnaire.

• (0950)

M. Robert Aubin: Il a été question plus tôt du système PTC. Il semblerait que le rapport coût-avantage de cette technologie soit trop éloigné de ce qu'on veut pour qu'on songe vraiment à la mettre en oeuvre. Du côté de la recherche-développement, est-ce que d'autres systèmes plus abordables mais aussi efficaces sont proposés?

M. Luc Bourdon: Il y a ce qu'on pourrait appeler un système de signaux dans la cabine. Ces signaux apparaissent sur un lecteur. Ça permet à l'équipage de voir le prochain signal, ce qu'il va indiquer en fait de restrictions ou de vitesse. Cependant, aucun chemin de fer canadien n'est doté de ce système. On se penche vraiment sur cette question pour déterminer ce qui se fait du côté du système PTC aux États Unis.

Premièrement, je dois vous dire que selon la loi, on pourrait dès demain matin obliger les compagnies de chemin de fer à implanter le système PTC. On n'aurait pas besoin d'amendement pour ce faire.

Quoi qu'il en soit, on suit l'évolution de la technologie. Lorsque ces gens auront déterminé tout ce qui ne va pas dans ce système, que

la compatibilité sera complète, on aura une meilleure idée de la situation et, probablement, un système à bien meilleur marché.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Richards.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux que vous soyez ici aujourd'hui.

Ce n'est pas la première fois qu'un tel projet de loi, ou un projet de loi semblable à celui-ci, est étudié par notre comité. À l'évidence, il y a de nombreuses consultations et discussions portant sur ce projet de loi, tant au sein de notre comité qu'ailleurs. Il semble aussi que le projet de loi fasse l'objet d'un appui généralisé.

J'aimerais que vous m'aidiez à comprendre. Puisque le ministre est un être aussi attachant, je suis certain qu'il y a eu de nombreuses consultations. Que ce soit avec le secteur, le public ou d'autres acteurs, je sais que de nombreuses consultations ont eu lieu.

J'aimerais que vous nous résumiez une partie des consultations qui ont eu lieu, que vous nous disiez quelle forme ces consultations ont pris et quelles discussions ont été tenues au sujet de ce projet de loi avec le secteur, le public ainsi que les autres intervenants.

M. Luc Bourdon: Nous avons discuté avec toutes les provinces de ce projet de loi, dans sa forme actuelle, et lorsqu'il s'agissait du projet de loi C-33. Nous avons discuté de chaque article... et nous n'avons constaté aucun problème et aucune préoccupation.

Nous avons rencontré tous les syndicats des chemins de fer. Nous avons rencontré la plupart des entreprises. Nous avons participé à de nombreuses conférences partout au Canada auxquelles, et nous le savions, participeraient des intervenants.

Ce fut une entreprise assez massive... Il ne s'agit pas nécessairement d'une consultation parce que nous avons dit aux gens ce qui figurerait dans le projet de loi. Je pense que nous avons pu désamorcer de nombreuses préoccupations des gens, en particulier en ce qui concerne le certificat d'exploitation ferroviaire. Les gens se demandaient ce que cela impliquerait et quand ils en auraient besoin.

Tous ont appris que nous créerions un groupe consolidé avec des membres du secteur et des syndicats pour déterminer les critères; il y aura également une période de grâce de deux ans, une fois que les règlements seront en place. Il s'agit d'un exemple de situations qui préoccupaient les gens, mais après que nous leur ayons expliqué le processus, ils estimaient que ça fonctionnerait bien.

C'était la même chose pour les sanctions administratives pécuniaires. De nombreuses compagnies de chemin de fer pensaient au début que nous aurions des envoyés sur le terrain ayant en main un carnet de contraventions; elles pensaient que nous allions leur imposer des amendes. C'est un maximum de 50 000 \$ pour une personne et 250 000 \$ pour une entreprise. Nous leur avons expliqué le processus qui serait mis en place: un règlement, avec un agent d'application du règlement par région et un à Ottawa qui formule des recommandations au sujet du montant des SAP.

Le projet de loi comprend aussi une disposition prévoyant la possibilité d'interjeter appel auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada. Il s'agit du seul tribunal qui sera en mesure d'infirmier notre décision ou de réduire l'amende imposée.

En discutant avec nos partenaires, je pense que nous sommes en très bonne position pour faire accepter le projet de loi. C'est pour cette raison qu'il y a eu si peu d'amendements proposés au comité la dernière fois.

● (0955)

M. Blake Richards: Je ne suis certainement pas surpris du fait qu'il y ait eu beaucoup de consultations et de discussions. D'après ce que vous avez entendu ainsi que les observations et suggestions qui ont été faites, il semble que le projet de loi reflète une certaine réceptivité aux remarques formulées.

Pour poursuivre dans la même veine, je crois que certaines modifications ont été apportées par rapport au projet de loi C-33. Pouvez-vous me dire quels sont ces changements et quelles en seront les conséquences?

M. Luc Bourdon: De mémoire, je vous dirais que la plupart de ces changements présentent une valeur ajoutée. Certains changements sont le résultat de propositions faites par les teamsters. Par exemple, en ce qui a trait à la protection des dénonciateurs, le projet de loi C-33 exigeait des employés qu'ils fassent directement rapport aux entreprises. Le syndicat estimait que, compte tenu de la relation de confiance entretenue avec Transports Canada, nous étions en mesure d'accueillir ces allégations. Voilà l'un des changements apportés.

Au moment de la rédaction, des membres de votre comité ont également fait des propositions sur les données scientifiques relatives à la fatigue qui devraient être intégrées dans le système de gestion de la sécurité. On a également invoqué l'option d'un examen de la réglementation adoptée par Transports Canada qui serait effectué par votre comité.

Des changements relatifs à la régie interne ont également été apportés. Par exemple, les nombreux intervenants qui ont travaillé à la révision du projet de loi, nous y compris, ont relevé des omissions. Des amendements ont donc été proposés en vue d'ajouter les mots manquants. Par exemple, à l'article 11 de la Loi sur la sécurité ferroviaire — qui correspond à l'article 8 du projet de loi — il est question des principes d'ingénierie bien établis et le mot « entretien » ne figurait pas au libellé. Nous avons donc corrigé cette omission.

En gros, il s'agit des amendements qui ont été proposés par le comité et, comme je l'ai mentionné, il y en avait très peu.

M. Blake Richards: Merci beaucoup.

Le président: Cela conclut nos séries de questions, mais je vais donner la parole à chaque parti pour cinq minutes.

Madame Chow ou monsieur Sullivan? Je sais que vous voulez partager vos cinq minutes.

Mme Olivia Chow: Vous pouvez commencer.

M. Mike Sullivan: D'accord.

Au sujet des passages à niveau et de la sécurité des piétons, d'après mon expérience personnelle, j'ai l'impression qu'on n'entretient pas les passages à niveau ni les clôtures comme il se doit, et par conséquent, les gens traversent bien sûr la voie ferrée.

Nous avons organisé une activité dans le cadre de la Journée de la Terre il y a de cela quelques années, et les participants se sont vu donner des contraventions parce qu'ils avaient traversé une clôture, même si cette dernière est rabattue au sol depuis de nombreuses années.

Qu'est-ce que Transports Canada peut faire pour assurer le respect de cette mesure de sécurité?

M. Luc Bourdon: Pour ce qui est des passages à niveau, je crois qu'ils sont en assez bonne condition. Nous effectuons des tests, nous les inspectons et, en général, les résultats sont assez bons. Ces structures sont d'ailleurs rehaussées par la réglementation relative aux passages à niveau.

Toutefois, je suis d'accord avec vous: les intrusions constituent un problème. Les clôtures aussi, car elles sont constamment coupées et détruites. Dans les quelques zones à risque élevé dont j'ai fait mention plus tôt, nous imposons des ordres de limitation de vitesse. Nous allons réinstaller le signal sonore, ce qui force bien souvent le service du rail et les municipalités à s'asseoir ensemble et à décider conjointement de ce qu'ils doivent faire.

Il semble presque qu'il y ait une corrélation entre les clôtures et les intrusions. Dans certaines zones, il y a ni clôture ni intrusion. Là où l'on érige des clôtures, il y a des intrusions constantes. Comme je l'ai dit, ces clôtures sont constamment coupées. C'est un très grave problème.

Dans certaines régions du Canada, par exemple à Canmore, les mesures de protection sont musclées, et des passages pour piétons sont installés avec des clôtures de chaque côté de la voie ferrée, et pourtant, le taux d'intrusions est tout de même élevé.

Nous faisons de notre mieux pour maîtriser la situation. Ultimement, nous espérons qu'un règlement sera pris pour contrôler l'accès et nous aider à régler cette question. Entre-temps, je dois admettre que le problème continue bel et bien d'exister.

● (1000)

Mme Olivia Chow: À quelle fréquence les clôtures sont-elles inspectées? Je sais que dans la région de Toronto, et je pourrais même préciser le quartier, les clôtures sont complètement brisées. En théorie, le CN est obligé de les réparer — puisque c'est leur chemin de fer — mais, bien souvent, la compagnie ne le fait pas, et ce n'est pas parce qu'elle n'a pas assez d'argent. Je crois que la dernière fois que j'ai fait des recherches, le CN avait empoché environ 2 milliards de dollars en profits, soit une augmentation de 13 p. 100. Elle n'entretient vraiment pas bien ses clôtures.

Comment Transports Canada peut-il intervenir? Faut-il davantage d'inspections ou de contraventions? Faudrait-il confier cette responsabilité au CN? La compagnie est déjà censée réparer ces clôtures.

M. Luc Bourdon: La Loi sur la sécurité ferroviaire reconnaissait, entre autres, que nous n'avions pas assez d'employés pour s'occuper de ces questions. Maintenant, notre effectif est suffisant. Je crois que la dernière embauche s'est faite il y a quelques mois. Dorénavant, nous aurons assez d'employés pour ce dossier.

Nous avons maintenant davantage d'employés qui travaillent à l'éducation et la sensibilisation. Très souvent, quand nous inspectons une clôture et que nous détectons un problème, nous intervenons et nous informons les autorités responsables du chemin de fer. Si tout indique qu'il y a eu intrusion, nous imposons des mesures que la compagnie responsable doit appliquer. Par contre, comme les chemins de fer s'étirent sur 72 000 kilomètres, nos inspecteurs ne peuvent se concentrer sur un seul tronçon de sorte qu'une clôture qui vient d'être réparée pourra toujours être brisée à nouveau. Dans certains cas, des clôtures ont été sectionnées moins de quatre heures après avoir été réparées.

Mme Olivia Chow: Pourriez-vous mettre en évidence, sur votre site Web, un numéro de téléphone pour formuler des plaintes afin que la population sache qu'on peut faire des plaintes publiques?

Plutôt que de constamment envoyer vos inspecteurs sur le terrain, vous pourriez faire appel aux yeux et aux oreilles de la population. J'ai recommandé ce genre de partenariat pour notre système d'immigration. Ainsi, lorsque les gens sont au fait d'experts-conseils véreux, ils peuvent les dénoncer. Ce système a été porté à l'attention de la population et s'est avéré très utile.

Ce système existe-t-il au sein de Transports Canada?

M. Luc Bourdon: Oui. Par le passé, Transports Canada avait un numéro 1-800 que les gens pouvaient composer pour signaler tous les problèmes liés à la sécurité ferroviaire. Je vais devoir vérifier si ce numéro existe toujours. Actuellement, le site Web est restructuré parce qu'il y a trop de numéros de la sorte, et la population était...

Mme Olivia Chow: Mais je ne sais pas de quel numéro il s'agit. Pourriez-vous nous le donner?

M. Luc Bourdon: Oui. Ce numéro unique se retrouvera sur notre site Web. Comme je l'ai dit, nous en avions un par le passé, mais un sondage récent a révélé qu'il y en avait plusieurs à Transports Canada. Certaines divisions recevaient des plaintes liées au chemin de fer alors que nous recevions des plaintes destinées à d'autres divisions. Nous essayons de simplifier le système. Les gens peuvent nous envoyer une plainte formelle par courriel en tout temps.

Nous traitons toutes les plaintes que nous recevons, même si elles semblent complètement frivoles. Dans chacun des cas, nous envoyons un de nos employés sur le terrain parce que pour les plaignants, ces plaintes ne sont pas frivoles.

Mme Olivia Chow: J'aimerais que vous envoyiez ce numéro de téléphone aux membres du comité par l'entremise du président. Vous avez raison: il y a différentes façons de procéder, et il serait très utile que vous nous indiquiez quelle est la meilleure façon de faire.

[Français]

Le président: Monsieur Coderre, vous avez la parole.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, j'aimerais poursuivre sur la question du pouvoir ministériel. Cela veut dire que le ministre peut, à son gré, régler une situation donnée grâce au pouvoir discrétionnaire qui lui est accordé en vertu de la loi S-4. Le projet de loi donne des pouvoirs supplémentaires au ministre.

M. Luc Bourdon: Oui, et plusieurs de ces pouvoirs seront délégués directement aux inspecteurs sur le terrain.

L'hon. Denis Coderre: Ce sont des pouvoirs délégués.

M. Luc Bourdon: Oui.

L'hon. Denis Coderre: L'inspecteur agit au nom du ministre.

M. Luc Bourdon: Oui, ce pouvoir lui est délégué par le ministre.

L'hon. Denis Coderre: Ce n'est pas seulement dans un but curatif, mais également de prévention.

M. Luc Bourdon: Absolument.

L'hon. Denis Coderre: Si le ministre voit quelque chose, on peut s'adresser à lui directement et il a le pouvoir d'agir immédiatement.

M. Luc Bourdon: Le projet de loi accorde beaucoup de pouvoirs au ministre. Il n'y a pas de pouvoirs accordés au directeur général. Les pouvoirs sont accordés par un instrument de délégation.

L'hon. Denis Coderre: Cependant, le ministre peut vous déléguer son pouvoir.

M. Luc Bourdon: Oui, je l'ai.

L'hon. Denis Coderre: De façon concrète, le projet de loi accorde-t-il tous les pouvoirs nécessaires au ministre pour agir et réagir en matière de sécurité ferroviaire?

M. Luc Bourdon: Je crois que oui.

L'hon. Denis Coderre: Y a-t-il autre chose dont on ait besoin?

M. Luc Bourdon: Je ne pense pas. Lorsqu'on a travaillé là-dessus, on a tenté d'inclure tout ce qui manquait. Il s'agit d'un très bon projet de loi.

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Holder, pour votre dernière intervention.

• (1005)

M. Ed Holder: Merci, monsieur le président. Si vous me le permettez, je vais profiter de l'occasion pour souhaiter la bienvenue à M. Aubin en bonne et due forme.

Je vous promets que vous serez toujours très bien traité par les membres de ce côté-ci de la salle — toujours.

[Français]

Vous serez toujours le bienvenu.

[Traduction]

Monsieur Bourdon, j'aimerais que vous clarifiez quelque chose que vous avez dit tout à l'heure dans votre déclaration préliminaire, parce que c'était au tout début et je ne suis pas sûr d'avoir bien compris le sens de vos propos.

On vous a posé plusieurs questions au sujet du système de commande intégrale des trains. Si j'ai bien compris, vous avez dit qu'à votre avis il ne s'agissait pas d'un investissement valable; autrement dit, ce ne serait pas un bon investissement. Quand on vous a interrogé au sujet du ratio, vous avez dit que le ratio d'économie serait de 21 pour 1. Qu'est-ce que cela veut dire au juste? Pourriez-vous clarifier vos propos?

M. Luc Bourdon: Je parlais du rapport coût-bénéfice. Autrement dit, on obtiendrait des économies de 1 \$ pour 21 \$ d'investissement.

M. Ed Holder: Trouvez-vous que c'est un bon investissement?

M. Luc Bourdon: Non, je ne crois pas.

M. Ed Holder: Pas du tout?

M. Luc Bourdon: Du point de vue financier, ce n'est pas un bon investissement, mais du point de vue de la sécurité, cela permettrait évidemment de prévenir certaines collisions. Ce serait mentir que de dire le contraire.

Toutefois, nous regardons en ce moment ce que font les États-Unis. Il y a de graves problèmes chez eux. Une fois qu'ils les auront réglés, on pourra peut-être avoir un ratio coût-avantage un peu plus acceptable que 21 pour 1.

Il faudrait également évaluer l'impact sur les chemins de fer secondaires. Si vous imposez ce dispositif à CN, à CP et à Via, qu'allez-vous faire des lignes de service secondaires qui roulent sur des voies ferrées fédérales?

M. Ed Holder: Alors si j'ai bien compris, vous ne disiez pas que le ratio 21 pour 1 était une question d'économies, mais plutôt de coût-avantage.

M. Luc Bourdon: Exactement.

M. Ed Holder: Merci pour cette précision.

J'ai trouvé intéressant d'entendre le ministre Lebel dire que les modifications contenues dans le projet de loi visent à renforcer la responsabilisation des compagnies ferroviaires. J'ai examiné certaines dispositions du projet de loi, et constaté que certains de ses articles renforcent les pouvoirs du ministère de faire respecter la loi. Les contrevenants seront passibles de différentes sanctions pécuniaires et judiciaires en cas de non-conformité.

Croyez-vous que ces sanctions seront suffisantes pour provoquer un changement d'attitude, si c'est nécessaire?

M. Luc Bourdon: Je crois que oui. Quand nous nous sommes penchés sur la question, nous avons examiné l'expérience d'autres modes de transport quant à l'application de sanctions administratives pécuniaires. Comme je le disais, la peine maximale sera de 50 000 \$ pour un particulier et de 250 000 \$ pour une compagnie. Il s'agit de peines assez lourdes.

Du reste, nous pourrions toujours tenter des poursuites. Par exemple les amendes pouvant être imposées par les tribunaux aux entreprises, sur déclaration sommaire de culpabilité, passeront des 100 000 \$ prévus dans la Loi sur la sécurité ferroviaire actuelle à 500 000 \$. Pour un particulier, elle passera de 5 000 à 25 000 \$ sur déclaration sommaire de culpabilité. Un particulier reconnu coupable d'un acte criminel sera passible d'une amende de 10 000 à 50 000 \$, et dans le cas d'une entreprise, le montant sera de 200 000 \$ à 1 million de dollars et cela, c'est par jour de non-respect de la loi, c'est donc assez conséquent.

M. Ed Holder: C'est donc assez considérable?

M. Luc Bourdon: Effectivement.

M. Ed Holder: Comme il s'agit en fait de garantir la sécurité...

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Ed Holder: ... je me réjouis de ces initiatives si elles contribuent à changer les mentalités. Espérons que ce sera le cas.

M. Luc Bourdon: De plus, il faut savoir que depuis 1997, nous n'avons intenté des poursuites contre des entreprises ferroviaires que 13 fois. C'est très coûteux et ça prend beaucoup de temps. Il arrive parfois qu'au bout du compte, la peine imposée à la compagnie ferroviaire n'est pas très lourde; on peut donc penser que l'imposition de sanctions administratives pécuniaires accélérera le processus. Il sera beaucoup plus facile de mettre en application et...

M. Ed Holder: À titre de précision, au sujet des sanctions, où va l'argent?

M. Luc Bourdon: Ces sommes seront administrées conformément à la Loi sur la gestion des finances publiques. Une fois que nous sommes rendus là, je ne sais pas. Mais ce que je sais, c'est que ce n'est pas nous qui recevons l'argent.

M. Ed Holder: Merci pour cette précision, et merci d'avoir été ici aujourd'hui.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Étant donné qu'il n'y a plus de questions, monsieur Bourdon, je vous remercie d'avoir été ici et d'avoir fait preuve de franchise et d'honnêteté avec nous. Nous l'apprecions.

M. Luc Bourdon: Merci.

Le président: Je demanderais aux membres du comité de rester. Nous avons modifié l'ordre du jour afin de pouvoir nommer un nouveau membre du NPD au poste de vice-président. Pour ce faire, je cède la parole à Alexandre. Il doit diriger la réunion.

Le greffier du comité (M. Alexandre Roger): Nous procéderons maintenant à l'élection du premier vice-président. Conformément au paragraphe 106(2) du Règlement, le premier vice-président doit être issu de l'opposition officielle.

Je suis maintenant prêt à recevoir des motions pour l'élection du premier vice-président.

Monsieur Watson.

•(1010)

M. Jeff Watson: Merci.

J'aimerais proposer la candidature de Mme Chow au poste de premier vice-président.

M. Ed Holder: J'aime Mike...

Des voix: Oh, oh!

M. Jeff Watson: Peu importe ce que dit M. Holder...

Le président: Je rappelle aux membres du comité que nos délibérations sont télévisées.

Allez-y.

Le greffier: M. Watson propose que Mme Chow soit élue première vice-présidente du comité. Y a-t-il d'autres motions?

Plaît-il au comité d'adopter la motion?

(La motion est adoptée.)

Le greffier: Je déclare la motion adoptée. Mme Chow a été dûment élue première vice-présidente du comité.

[*Applaudissements*]

Le président: Merci.

Avant de passer à huis clos, écoutons M. Coderre.

[*Français*]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, j'aimerais faire la suggestion suivante. Étant donné qu'on a déjà travaillé sur ce projet de loi et que je ne pense pas — j'imagine que c'est la même chose pour le NPD — qu'on aura des amendements, je ne vois pas pourquoi on tiendrait une autre réunion pour faire l'étude article par article du projet de loi. Je propose donc qu'on appuie tout de suite ce projet de loi et qu'on l'envoie immédiatement à la Chambre pour pouvoir passer à d'autres projets. Si c'est le voeu de mes collègues, je pense qu'on devrait appuyer immédiatement le projet de loi S-4 et le renvoyer à la Chambre pour que nous puissions passer immédiatement à nos autres travaux.

[*Traduction*]

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Ça me va en principe, mais je crois comprendre que vous avez invité l'Association des chemins de fer du Canada à comparaître jeudi. Il serait impoli de revenir sur notre invitation.

Le président: Permettez-moi de préciser. L'Association des chemins de fer nous a indiqué qu'elle ne pouvait pas comparaître jeudi, de sorte que nous pourrions raisonnablement envisager de faire ceci aujourd'hui.

Mme Olivia Chow: D'accord. Je n'ai donc aucun problème à procéder aujourd'hui.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Nous sommes heureux de procéder de cette façon.

Le président: Très bien.

Nous avons invité un greffier législatif. Il arrive, alors nous pourrions peut-être faire une pause de deux minutes.

Rafraîchissez votre verre d'eau et nous reviendrons ici pour terminer.

• (1010) _____ (Pause) _____

• (1015)

Le président: Très bien, nous reprenons.

M. Coderre a proposé de terminer aussi rapidement que possible.

À l'évidence, l'étude de l'article 1 est reportée jusqu'à la fin, de sorte que je vous demande si les articles 2 à 45 sont adoptés.

(Les articles 2 à 45 inclusivement sont adoptés.)

Le président: L'article 1 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je faire rapport à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Sur ce, nous avons terminé l'étude du projet de loi S-4. Félicitations.

Monsieur Watson.

• (1020)

M. Jeff Watson: Si vous me le permettez, j'aimerais brièvement remercier M. Coderre et les autres membres des partis d'opposition pour leur bon esprit de collaboration à l'égard de ce projet de loi.

Une voix: Bravo!

Le président: Merci.

J'aimerais remercier la greffière législative d'être venue ici aussi rapidement qu'elle a pu pour nous aider dans nos délibérations.

Nous allons maintenant mettre un terme à la réunion d'aujourd'hui, mais nous avons une réunion du sous-comité tout de suite après afin de planifier les travaux futurs.

Quelqu'un a-t-il des commentaires tout d'abord? Sinon, je lève la séance.

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>