



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 025 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 6 mai 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 6 mai 2014

•(0845)

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD)): Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue à la 25^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude sur le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité.

Les témoins que nous recevons représentent l'Institut canadien des engrais, l'Association canadienne de l'industrie de la chimie et l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques.

Vous aurez chacun 10 minutes pour faire une présentation. Par la suite, nous passerons aux questions des membres du comité.

Je cède la parole à M. Larson, de l'Institut canadien des engrais.

Vous disposez de 10 minutes.

[Traduction]

M. Roger Larson (président, Institut canadien des engrais): Merci de cette présentation, monsieur le président.

Bonjour aux membres du comité.

Je suis le président de l'Institut canadien des engrais. L'ICE représente les fabricants d'engrais à l'azote, au phosphate, à la potasse et au soufre, de même que de grands détaillants et grossistes d'engrais au Canada. Nos membres produisent 25 millions de tonnes métriques d'engrais par an, dont 75 % sont exportées vers les États-Unis et dans 60 autres pays dans le monde. Le Canada représente environ un tiers de la production mondiale de potasse et assure 45 % du commerce mondial de potasse. Les agriculteurs canadiens achètent pour 3,5 milliards de dollars d'engrais chaque année pour leurs cultures.

Nous apprécions l'occasion qui nous est donnée de faire valoir l'opinion de notre secteur sur le transport au Canada. À titre de clients importants des services ferroviaires, nos sociétés membres ont considérablement recours aux chemins de fer canadiens et en dépendent pour transporter en toute sécurité leurs produits et les acheminer aux agriculteurs du Canada et de partout dans le monde. La sécurité est au cœur des activités du secteur des engrais, qu'il s'agisse de production ou de chargement et de déchargement des wagons.

Deux de nos produits, l'ammoniac et le nitrate d'ammonium, sont classés comme matières dangereuses en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Nos membres transportent environ 1,5 million de tonnes d'ammoniac et 1 million de tonnes de nitrate d'ammonium par an.

Étant donné l'expérience de notre secteur, je mettrai en relief trois points clés. Tout d'abord, le secteur des engrais fait preuve d'une grande diligence pour assurer le transport en toute sécurité de nos produits. Deuxièmement, le secteur des engrais s'est engagé à assurer

la sécurité par l'entremise de programmes obligatoires dirigés par l'industrie. Troisièmement, les chemins de fer doivent être tenus entièrement responsables de la sécurité des activités qu'ils contrôlent.

Tout d'abord, nos sociétés membres assument l'entière responsabilité des incidents liés aux activités dont elles sont responsables et prennent très au sérieux les politiques et les initiatives qui facilitent la manutention et le transport sécuritaires de nos produits. À cette fin, le secteur canadien des engrais a deux codes de pratique pour l'ammoniac et le nitrate d'ammonium, auxquels nos membres doivent obligatoirement adhérer.

L'ammoniac est utilisé de façon sécuritaire par les agriculteurs de partout au pays, mais doit être manipulé avec soin. Notre secteur a mis en oeuvre le code de pratique concernant l'ammoniac afin d'établir des exigences de distribution, de stockage et de manutention. Le code de pratique relatif au nitrate d'ammonium est un outil destiné aux exploitants d'installations de stockage et de manutention afin de leur permettre de former et d'informer leurs employés pour qu'ils se conforment à la réglementation fédérale et provinciale concernant ce produit. Ces codes sont examinés régulièrement afin de tenir compte de nouvelles technologies et procédures et prévoient des vérifications indépendantes par des tiers de toutes les installations qui assurent la manutention et le stockage de ces engrais.

L'ICE a élaboré des outils disponibles en ligne pour les employés, les travailleurs du domaine des transports, les premiers intervenants, les détaillants agricoles et les agriculteurs. Ces outils aident à former le personnel à gérer les engrais tout au long de leur cycle de vie et à bien informer le grand public.

Comme l'exige la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, certains engrais exigent un PIU, un plan d'intervention d'urgence. Ces plans sont mis sur pied par les expéditeurs afin d'aider les premiers intervenants et les transporteurs à gérer les incidents. Les membres de l'ICE participent aussi à des programmes d'aide mutuelle dans le cadre desquels les ressources d'intervention d'urgence d'une société donnée peuvent être utilisées plus efficacement pour intervenir en cas d'incident, quelle que soit la société qui ait expédié le produit. Notre secteur a aussi un programme d'entretien intensif pour s'assurer que nos wagons répondent aux normes de sécurité les plus élevées.

Comme vous le savez, le gouvernement a récemment annoncé un programme obligatoire de remise en état de tous les wagons-citernes DOT-111 utilisés pour transporter les marchandises dangereuses. Nos membres se conformeront à ce programme. Cependant, nous demanderons à Transports Canada de confirmer que la capacité du secteur de l'entretien des wagons est suffisante pour gérer à la fois le programme de remise en état et les activités continues et essentielles d'entretien du parc de wagons existant. Si le secteur de l'entretien n'a pas les capacités nécessaires, cela pourrait avoir des répercussions graves sur la capacité de nos membres de livrer les engrais aux agriculteurs.

Pour ce qui est des chemins de fer en soi, notre secteur est d'avis que ces sociétés doivent être tenues responsables de la sécurité de leurs activités et de leurs réseaux. Lorsqu'une cargaison est confiée à un chemin de fer, ce dernier a la responsabilité juridique de s'assurer que celle-ci arrive à bon port. Cette responsabilité est clairement énoncée dans la Loi sur les transports au Canada.

• (0850)

Le fait de permettre aux chemins de fer de transférer unilatéralement la responsabilité des accidents ferroviaires aux clients ne fera rien pour renforcer le niveau de protection disponible pour dédommager les tiers. Les efforts des chemins de fer pour transférer la responsabilité aux clients va à l'encontre de l'intérêt public, étant donné que cela limite les incitatifs que les chemins de fer ont de réduire au minimum les risques d'incidents dans le cadre des activités dont ils sont responsables et d'améliorer la sécurité.

En outre, les chemins de fer doivent respecter leurs obligations en matière de niveau de service en vertu de la LTC. Depuis 1903, ces obligations empêchent les sociétés ferroviaires de faire de la discrimination à l'égard des différents types de circulation. C'est une préoccupation croissante pour notre secteur, à la lumière des observations récemment formulées par l'Association minière du Canada devant le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire, qui a dit que le CP prévoit refuser de transporter de l'uranium.

Des mesures déraisonnables prises par les sociétés ferroviaires afin de décourager le transport de certains produits de base, y compris le transfert de responsabilité à leurs clients, sont discriminatoires et sont précisément le type d'obstacle au commerce que les obligations communes des transporteurs visent à éviter.

Le secteur des engrais s'est engagé à investir dans la croissance économique canadienne de même qu'à maintenir sa compétitivité mondiale. Nos sociétés membres ont investi plus de 15 milliards de dollars au cours des 10 dernières années afin d'accroître leur capacité de production. Les investissements nationaux continus du secteur des engrais comptent en partie sur des réseaux de transport sûrs et efficaces, plus particulièrement en ce qui a trait aux chemins de fer. Cela comprend des tarifs concurrentiels et rentables et un régime de responsabilité juste.

À cette fin, et étant donné le mandat du comité dans le cadre de son étude actuelle, nous souhaitons souligner deux mesures récentes qui sont une source de préoccupation pour le secteur des engrais.

Premièrement, le CP a récemment établi un tarif pour tenter de transférer sa responsabilité civile aux expéditeurs. La compétence de l'Office des transports du Canada pour ce qui est de régler cette question fait actuellement l'objet d'un appel à la Cour fédérale et, si cette décision est confirmée, les tarifs du CP transfèreraient la responsabilité à l'expéditeur même si les produits sont sous le contrôle de la société de chemin de fer.

Deuxièmement, le CP a émis unilatéralement de nouvelles normes pour les wagons chargés de TIH. Ces mesures reviennent à usurper le rôle de Transports Canada, qui consiste à établir des politiques réglementaires concernant la sécurité et les obligations en matière de niveau de service.

Pour conclure, je tiens à remercier les membres du comité de m'avoir donné l'occasion de vous faire part de nos opinions. J'espère avoir souligné trois points clés: premièrement, le secteur des engrais fait preuve d'une grande diligence pour assurer la sécurité du transport de nos produits; deuxièmement, le secteur des engrais s'est engagé à assurer la sécurité par l'entremise de programmes obligatoires dans l'industrie; et troisièmement, les chemins de fer doivent être tenus entièrement responsables de la sécurité des activités dont ils ont le contrôle.

Le transport sécuritaire et rentable de nos produits est essentiel pour les agriculteurs, les 12 000 Canadiens qui travaillent dans le secteur des engrais, ainsi que pour la sécurité de la chaîne d'approvisionnement alimentaire du Canada.

Nous serons ravis de poursuivre cette discussion, et je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions.

Merci.

• (0855)

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup, monsieur Larson.

Je cède maintenant la parole aux gens de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie.

Vous disposez de 10 minutes.

Mme Fiona Cook (directrice, Affaires et économie, Association canadienne de l'industrie de la chimie): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Merci au comité de nous donner l'occasion de nous exprimer devant vous aujourd'hui.

La sécurité des transports est la priorité numéro un pour l'industrie canadienne de la chimie. Nos sociétés membres appuient le fait que votre comité examine la sécurité des transports ferroviaires et les systèmes de gestion de la sécurité, de même que les nombreux autres processus en cours qui visent à faire en sorte que le Canada ait les normes de sécurité en matière de transport les plus rigoureuses au monde.

Je suis accompagné du représentant d'une société membre, M. Marty Cove, gestionnaire de la logistique chez Canexus. Marty vous fera un compte rendu de la façon dont une société de gestion responsable — et je vous expliquerai plus en détail de quoi il s'agit dans un instant — établit ses priorités et assure la sécurité des transports. Il vous fera part d'un certain nombre d'opinions sur des développements récents concernant la responsabilité et le dédommagement, ainsi que les normes visant les wagons-citernes.

Tout d'abord, en guise d'introduction, je dirai brièvement que notre association représente des sociétés du secteur de la chimie de partout au Canada qui fabriquent un groupe diversifié de produits utilisés pour un large éventail d'applications et de clients. Ce qui unit nos sociétés membres et ce qui constitue pour elles un objectif commun, c'est la gestion responsable.

La gestion responsable est bien plus qu'un système de gestion de la sécurité. C'est un engagement de notre secteur à assurer la viabilité, ce qui est une exigence à laquelle doivent adhérer les membres de notre association et qui constitue une véritable histoire de réussite canadienne.

La gestion responsable est reconnue par les Nations Unies et est mise en pratique actuellement dans plus de 62 pays. Ces règles d'éthique et ces principes obligent les entreprises à innover pour créer des produits et des processus plus sûrs et plus respectueux de l'environnement, à rendre des comptes auprès des collectivités dans lesquelles elles exercent leurs activités et à s'efforcer d'éliminer les répercussions négatives de leurs produits sur l'intégralité de leur cycle de vie, y compris leur transport. En fait, l'élément déclencheur de la mise sur pied de la gestion responsable a été un déraillement de train survenu à Mississauga il y a environ 30 ans.

Assurer la sécurité des collectivités fait partie de notre culture, et nos membres se sont engagés à être transparents. C'est la raison pour laquelle nous avons des programmes comme TransCAER et TEAP III. Par l'entremise de ces programmes, les sociétés de gestion responsable observent et sélectionnent méticuleusement leurs partenaires en matière de transport afin qu'elles puissent continuellement améliorer leur rendement et informer les citoyens ainsi que les premiers intervenants des risques associés aux marchandises qui traversent leurs collectivités.

Nous le faisons en partenariat avec les chemins de fer, y compris le CN et le CP, et nous espérons que d'autres secteurs viendront se joindre à ces programmes dans les mois qui viennent.

Pour résumer, nous croyons à l'amélioration continue, à l'échange d'information, aux pratiques exemplaires et à la minimisation des risques, lorsque c'est possible. Nous pensons que chacun a un rôle à jouer pour assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

Je céderai maintenant la parole à Marty.

M. Marty Cove (gestionnaire, Logistique, Canexus Corporation, Association canadienne de l'industrie de la chimie): Merci. Bonjour.

Je suis Marty Cove. Je suis gestionnaire de la logistique pour Canexus Corporation. Nous sommes un fabricant de produits chimiques de taille moyenne dont le siège social est à Calgary. Nous avons des usines en Colombie-Britannique, au Manitoba et au Québec. Nous produisons du chlore, de l'acide chlorhydrique, de l'hydroxyde de sodium et du chlorate de sodium. Ces produits chimiques sont principalement utilisés dans le traitement des eaux, dans le secteur du pétrole et du gaz et dans les industries de pâtes et papiers. Nous exploitons également une installation de transbordement du pétrole brut dans les wagons au nord-est d'Edmonton.

Tous les produits chimiques que Canexus expédie sont des matières dangereuses. De plus, Canexus loue un parc d'environ 2 200 wagons. Environ 1 500 d'entre eux sont des wagons-citernes, dont 1 100 sont des DOT-111, que vous avez mentionnés. De ces 1 100 DOT-11, cependant, près de 900 transportent de l'acide chlorhydrique et de l'hydroxyde de sodium, et non pas du pétrole brut.

Vous vous doutez sûrement qu'avec un parc d'une telle taille, environ 90 % de ce que nous produisons est expédié par rail. Nous nous intéressons donc particulièrement à un certain nombre d'enjeux concernant la sécurité ferroviaire, que le comité examine aujourd'hui. Par conséquent, j'aimerais remercier les membres du comité de l'invitation à comparaître aujourd'hui, conjointement avec l'ACIC.

Si vous me permettez, j'aimerais soulever deux points avant de rendre la parole au président pour passer aux questions.

Tout d'abord, je constate que les membres du comité ont posé des questions au sujet des systèmes de gestion de la sécurité. À titre de membre de l'ACIC, Canexus adhère aux principes de gestion responsable dont a parlé ma collègue Fiona. Nous décrivons souvent la gestion responsable comme un principe d'éthique illustré soit en faisant ce qui s'impose, soit en surpassant les exigences, et dans une large mesure, c'est la façon d'obtenir l'assentiment social pour fabriquer nos produits chimiques. Notre système de gestion de la sécurité, si vous voulez, est composé de différents éléments, dont la fabrication, la recherche et le développement, l'entreposage, la gouvernance du produit et le transport, pour n'en nommer que quelques-uns.

En ce qui concerne le transport, et je vais m'abstenir d'entrer dans les détails, notre système de gestion de la sécurité des transports est composé d'environ sept sous-éléments, y compris l'évaluation des dangers et des risques, le choix du transporteur, l'intervention en cas d'urgence, la sécurité, le signalement des incidents et l'analyse, la conformité réglementaire et l'engagement communautaire. La plupart de ces sept sous-éléments sont composés de politiques, de procédures, de listes de contrôle, de bases de données, de méthodologies de formation, de matrices de décision et d'évaluations.

L'intégrité de nos systèmes de gestion est révérifiée tous les trois ans par une équipe de vérification de l'ACIC qui examine la robustesse et l'intégrité holistique de notre système de gestion et qui s'assure que nous nous améliorons constamment.

J'aimerais arrimer la théorie de gestion responsable sur des exemples pratiques pour illustrer la façon dont la gestion responsable fonctionne à Canexus. J'ai deux exemples.

Tout d'abord, en 2007 environ, Canexus a reconnu qu'il y avait un certain nombre de parties prenantes au sein de l'industrie des transports qui étaient d'avis qu'avec des améliorations aux méthodes de génie et de construction, un nouveau concept de wagons chargés de TIH — ce qui signifie toxique par inhalation — pourrait possiblement fournir un moyen de transport plus sécuritaire. Toutefois, le nouveau wagon coûtait deux fois plus cher que les wagons existants. Malgré ces coûts, Canexus a joint l'acte à la parole et a lancé un programme pour convertir tous ces wagons transportant du chlore à ce nouveau concept plus sécuritaire. À l'heure actuelle, près de 80 % de notre parc transportant du chlore est composé de ces nouveaux wagons, et nous prévoyons terminer la conversion d'ici les deux prochaines années. En passant, les wagons de Canexus qui transportent du chlore sont des U.S. DOT-105J600, si vous souhaitez connaître la technologie précise. Ce ne sont donc pas des DOT-111.

Un second exemple a trait à l'itinéraire d'acheminement du chlore. Il y a quelques années, les compagnies ferroviaires ont commencé à nous exprimer leurs préoccupations quant au risque associé au transport du chlore, et surtout au risque supplémentaire que pose la manipulation du chlore, que d'autres compagnies ferroviaires pourraient manipuler de façon plus efficace et sécuritaire. À la suite de consultations avec les compagnies ferroviaires, Canexus a décidé de modifier ses décisions en matière de transport afin de minimiser le nombre de transporteurs par rail qui manipulaient les marchandises et de travailler avec les transporteurs pour veiller à ce que nos itinéraires d'acheminement tiennent compte d'un certain nombre de critères de sécurité. Ces changements ont entraîné une augmentation des coûts d'expédition et, dans certains cas, de façon considérable.

J'aimerais vous parler brièvement de la responsabilité civile, une question qui a été soulevée à plusieurs reprises lors des audiences du comité. M. Creel, de CP, a déclaré dans son témoignage que la seule façon d'obtenir une assurance supplémentaire serait que les expéditeurs de ces produits partagent la responsabilité. D'après ce que je comprends, il laisse entendre que les expéditeurs n'assument aucune responsabilité aujourd'hui, mais rien ne pourrait être plus loin de la vérité.

● (0900)

Les expéditeurs ont la responsabilité d'assurer le chargement sécuritaire des wagons. Ils doivent veiller à ce que le wagon ait été inspecté et entretenu adéquatement avant l'expédition. Les expéditeurs doivent fournir un wagon portant le marquage approprié. Les expéditeurs doivent fournir la facturation exacte aux compagnies ferroviaires, et si l'un de ces facteurs ou tout autre élément contribue au déversement d'un produit, c'est l'expéditeur qui assume la responsabilité de l'incident. De plus, j'espère que mes exemples démontrent de façon concrète la façon dont l'expéditeur peut assumer une plus grande part du risque que ce qu'il n'en paraît.

Inversement, il incombe à la compagnie ferroviaire d'assumer la responsabilité en cas de déversement du produit pendant qu'ils sont sous sa garde et son contrôle. Dans les trois derniers incidents impliquant des TIH, la compagnie ferroviaire était en cause. L'expéditeur ne décide pas de l'entretien des voies ferrées, des passages à niveau à protéger, de la façon de surveiller les intrusions, des employés embauchés et de la façon de les former, des quarts de travail, de l'installation de clôtures et d'une foule d'autres facteurs qui peuvent jouer un rôle dans un déraillement et un déversement subséquent.

Les compagnies ferroviaires veulent vous laisser croire que puisqu'elles ne peuvent pas refuser des expéditions de TIH, on devrait les dispenser de certaines responsabilités lorsque le wagon est en leur possession. Compte tenu que les compagnies ferroviaires ont du mal à se protéger elles-mêmes en matière de responsabilité civile, comment pourrait-on s'attendre à ce qu'elles protègent l'expéditeur de ces mêmes responsabilités? Y aurait-il un risque, aussi minime soit-il, que la sécurité des expéditions de TIH soit compromise?

Je fais ces commentaires non pas pour dire que les changements ne sont pas nécessaires. J'estime que les malheureux événements survenus à Lac-Mégantic prouvent que le changement est non seulement nécessaire, mais inévitable. À Canexus, nous reconnaissons le casse-tête auquel font face les compagnies ferroviaires d'intérêt local, en particulier lorsqu'il s'agit d'avoir accès à une assurance plus élevée. Ce sont les détails qui posent problème. Mais deux exemples illustrent comment une responsabilité partagée entre l'expéditeur et la compagnie ferroviaire réduit au minimum les risques et, par conséquent, les primes d'assurance.

Je vais vous donner un autre exemple de la complexité de la question. Nous maintenons que les tarifs de fret pour le chlore aujourd'hui incluent déjà des frais considérables pour tenir compte du risque. Le CP nous demande approximativement 25 000 \$ pour transporter un convoi de chlore de North Vancouver, où le produit est fabriqué, jusqu'à Minneapolis. C'est facilement le double ou même le triple de ce que l'on demande pour des marchandises non TIH pour le même itinéraire. Pourrions-nous nous attendre à ce que les compagnies ferroviaires nous remboursent la prime si nous acceptons de participer à un fonds d'assurance commun, et sinon, pourquoi pas?

Je ne vais pas vous faire croire que j'ai les réponses pour vous à cette question aujourd'hui, mais Canexus est prête à discuter des solutions possibles pour que nous fassions partie de la solution et non pas du problème. Encore une fois, je souligne simplement que la solution n'est pas facile et qu'il y a de nombreux éléments dont il faut tenir compte.

Merci.

● (0905)

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup, monsieur Cove et madame Cook.

J'invite maintenant le représentant de l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques à prendre la parole.

Vous disposez de 10 minutes.

[Traduction]

M. Jim Bird (gestionnaire de la santé environnementale et de la sécurité, Univar Canada Limited, Association canadienne des distributeurs de produits chimiques): Merci. Au nom de l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques, je tiens à vous dire que nous nous réjouissons de cette occasion de témoigner devant le comité aujourd'hui. J'aimerais d'abord signaler que je pense que toutes les associations représentées ici aujourd'hui sont sur la même longueur d'onde.

L'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques est composée de 48 entreprises canadiennes qui distribuent des produits chimiques aux utilisateurs finaux au Canada. Nous avons 160 sites au pays et 3 600 employés. Nos sociétés membres reçoivent, entreposent, manipulent et transportent plus de 100 000 produits chimiques dans toutes les classes de risque, à l'exception de matières radioactives et du pétrole brut. Ces matières vont des produits de base aux mélanges exclusifs complexes. En plus de ce que j'appellerai les membres distributeurs directs, nous avons 90 membres qui font partie de la chaîne d'approvisionnement en produits chimiques composée de transporteurs, ainsi que de sociétés de courtage et d'entreposage.

Nos sociétés membres s'engagent à mener leurs activités en respectant à la lettre le code de distribution responsable. Nos membres tiennent absolument aux principes de distribution responsable des produits chimiques pour éviter qu'il y ait des répercussions négatives sur les individus, sur les collectivités et sur l'environnement que nous partageons avec tous les êtres vivants. Toutes les compagnies font l'objet d'une vérification sur place pour veiller à ce qu'elles respectent le code de distribution responsable. La vérification est menée par un tiers, SAI Global, le principal registraire de vérification de systèmes de gestion au Canada, dont les normes 9000 pour la qualité et 14000 pour l'environnement de l'ISO.

Nous avons effectué plus de 700 expéditions sécuritaires l'année passée, et nos membres ont reçu une note de mesure du rendement relatif à la gestion des incidents de 1,71. Il y avait 12 incidents, dont 10 impliquaient des matières dangereuses et deux, des matières non dangereuses. Les statistiques sont peu nombreuses pour aider à mettre les choses en contexte. Je peux vous dire que les 10 incidents impliquant des matières dangereuses étaient loin d'être catastrophiques. Selon les règlements sur les marchandises dangereuses de Transports Canada, ces incidents tombaient dans la catégorie des éléments à déclarer car cinq kilogrammes d'une matière corrosive auraient pu se déverser sur un site, etc., ou 250 litres de produits inflammables. Encore une fois, il n'y a pas eu de répercussion environnementale permanente. Un grand nombre d'incidents surviennent non pas lors du transport, mais lors de la manipulation et de la présentation au transport, ce qui doit être déclaré.

Je n'essaie pas de minimiser la gravité d'un déversement, car pour les membres de l'ACDPC, aucun déversement n'est acceptable. Les mesures de prévention font partie intégrante de notre code de distribution responsable. Les vérificateurs de notre registraire étudient de près les mesures de prévention des rejets sur un site ainsi que les mesures d'intervention. Les sociétés membres de l'ACDPC enregistrent habituellement un plan d'intervention d'urgence auprès de Transports Canada si elles expédient des substances qui requièrent un plan en vertu des règlements.

Nous avons recours aux services de l'Alliance canadienne des entrepreneurs en intervention d'urgence, l'ACEIU — et je suis désolé d'utiliser tous ces acronymes. Des exercices réguliers sont effectués avec l'entrepreneur pour veiller à ce que les compagnies soient préparées et disposent d'un plan d'intervention. Les sociétés membres participent aux séances régionales de TransCAER — sensibilisation communautaire en transport et intervention d'urgence —, de concert avec les fabricants de produits chimiques, les sociétés de transport routier et ferroviaire, les organismes de réglementation à tous les ordres de gouvernement, et les intervenants communautaires. Nous voulons communiquer avec les collectivités et les sensibiliser là où nos produits sont livrés ou là où nos produits transitent.

Le programme « You Be The Chemist » a reçu un accueil très favorable, et l'ACDPC s'est associée aux écoles locales pour encourager les élèves à s'intéresser à la chimie. Nous avons également participé avec le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique à un processus qui vise à produire un régime terrestre de classe mondiale de prévention des déversements et d'intervention en cas d'incident. Nous avons beaucoup apprécié pouvoir en faire partie.

Bien que nos membres expédient généralement leurs produits emballés dans des conteneurs par voie routière, un grand nombre d'expéditions en vrac sont effectuées par camion-citerne. De plus, nos principales sociétés membres possèdent des parcs de wagons-citernes pour l'expédition par rail, tandis qu'un grand nombre de sociétés membres peuvent seulement recevoir ces expéditions dans des wagons-citernes, qu'elles acheminent ensuite à partir de leur site d'entreposage par voie routière.

Encore une fois, je réitère les mêmes préoccupations qui ont déjà été exprimées. Je serai heureux de répondre à vos questions sur notre entreprise et sur nos préoccupations.

Merci beaucoup.

• (0910)

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur Bird.

Nous passons maintenant aux questions des députés. Nous commençons par M. Sullivan.

[Traduction]

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, et merci beaucoup aux témoins.

Lorsque l'un d'entre vous a indiqué avoir seulement 900 wagons transportant de l'acide chlorhydrique et de l'hydroxyde de sodium et très peu de pétrole brut, on aurait dit qu'il était soulagé que ce n'était pas du pétrole brut. Cela explique jusqu'où nous en sommes arrivés avec ce casse-tête dans le secteur des transports. J'aimerais toutefois en savoir davantage sur les matières qui causent le décès si on l'inhale ou qui sont toxiques par inhalation telles que le chlore. Si j'ai bien compris, ces matières sont transportées dans un type de wagon-citerne différent qui est plus sécuritaire.

Monsieur Cove, ce qui m'a particulièrement intéressé dans ce que vous avez dit, c'est que vous cherchez activement des compagnies ferroviaires plus sécuritaires et des itinéraires plus sécuritaires, et que même si c'est plus cher, vous allez trouver le moyen d'acheminer ces produits à destination de la façon la plus sécuritaire possible. Pourriez-vous me donner quelques exemples de ce que vous entendez par là?

M. Marty Cove: Bien sûr. Dans l'exemple du chemin de fer Northern Burlington, nous nous sommes entendus pour expédier notre chlore avec cette compagnie en empruntant un itinéraire légèrement plus long que le plus court trajet possible. Nous nous sommes entendus ainsi pour permettre à la compagnie ferroviaire d'éviter les zones urbaines à risque élevé. C'est la définition que donnent les États-Unis aux grandes villes. Cela leur a également permis d'acheminer notre expédition sur des portions de voie ferrée qui étaient déjà... J'essaie de trouver le bon terme technique.

M. Mike Sullivan: En meilleur état...

M. Marty Cove: Il s'agit de voies ferrées qui disposent de terminaux de contrôle du trafic adéquats par opposition à des zones noires.

Ce sont de petits exemples. Il y a également d'autres facteurs dont la compagnie ferroviaire veut tenir compte tels que les classes, l'état des voies, ce genre de choses. Nous acceptons de les payer plus cher pour effectuer un trajet plus long afin de favoriser l'expédition sécuritaire d'un produit.

M. Mike Sullivan: Est-ce fait de concert avec les compagnies ferroviaires, ou est-ce quelque chose que vous faites de façon unilatérale et demandez ensuite aux compagnies ferroviaires combien il en coûtera?

M. Marty Cove: Non, c'est fait de concert avec les compagnies ferroviaires.

M. Mike Sullivan: Est-ce quelque chose que l'on voit régulièrement au Canada?

M. Marty Cove: Je ne dirais pas régulièrement. De façon unilatérale, nous examinons tous nos déplacements, chaque trajet, et nous évaluons si c'est l'itinéraire le plus sécuritaire possible.

M. Mike Sullivan: Si, par exemple, vous transportez du chlore et que vous transitez par la ville de Toronto ou acheminez le chlore d'une région de l'Ontario à une autre, et qu'une voie ferrée traverse le centre-ville, les quartiers résidentiels les plus densément peuplés, et qu'un autre itinéraire ne le fait pas, choisiriez-vous à dessein l'autre compagnie ferroviaire, ou est-ce une option que vous n'avez pas?

M. Marty Cove: Dans l'exemple de Toronto, nous n'expéditions pas aussi loin, et je ne veux pas révéler les endroits où nous expédions. Nous n'expéditions pas beaucoup de chlore au Canada, pour être bien honnête avec vous. La grande majorité de notre chlore est acheminée aux États-Unis. Compte tenu de la nature des réseaux ferroviaires, nous n'avons pas beaucoup d'options pour expédier par le CN ou le CP et éviter certaines zones résidentielles ou urbaines.

M. Mike Sullivan: Qu'en est-il de la vitesse? Si les compagnies ferroviaires ou vous-même décidez que l'expédition à des vitesses normales est trop dangereuse, à cause d'un risque de rupture ou d'accident, quelles sont les conséquences de la vitesse sur votre industrie, s'il y a lieu?

• (0915)

M. Marty Cove: Je ne crois pas que nous soyons les experts en services ferroviaires, mais pour toute action, il y a généralement une réaction égale et opposée. Si vous ralentissez le trafic dans les zones urbaines, il y aura des réactions opposées, comme l'a mentionné l'un des représentants de compagnies ferroviaires, telles que l'obstruction des passages à niveau pendant de plus longues périodes. Il y a aussi des répercussions sur les effectifs. Il faut acquérir plus de wagons dans une certaine mesure et acquérir une plus grande capacité pour les exploiter, alors je ne suis pas certain.

M. Mike Sullivan: Pour ce qui est de l'industrie en tant que telle, ce qui vous importe, c'est que votre produit soit acheminé du point A au point B en toute sécurité. Vos produits n'ont pas de date de péremption. Ce n'est pas comme s'ils allaient expirer avant d'arriver à destination. Donc, ce n'est pas le temps qu'il faut pour aller du point A au point B qui vous préoccupe le plus, n'est-ce pas?

M. Marty Cove: Non.

Notre principale préoccupation concerne davantage l'assurance que notre produit arrivera à destination en respectant certains paramètres de livraison. Si le produit arrive toujours dans un délai donné, ce n'est pas des temps de transit plus rapides ou plus courts qui nous préoccupent vraiment.

M. Mike Sullivan: Ce qui importe, c'est que vous sachiez quand votre produit arrivera à destination.

M. Marty Cove: C'est exact.

M. Mike Sullivan: Le plus important, c'est que le produit soit expédié. La vitesse à laquelle il est acheminé par la compagnie de chemin de fer vous importe peu, tant que vous avez la certitude qu'il arrivera le lundi, où il est supposé arriver.

M. Marty Cove: Le fait qu'il soit transporté en toute sécurité est de loin notre plus grande préoccupation.

M. Mike Sullivan: D'accord.

Vous êtes responsable de créer des plans d'intervention en cas d'urgence pour vos produits chimiques.

M. Marty Cove: Oui.

M. Mike Sullivan: Or, j'imagine que c'est l'industrie qui en est responsable.

M. Marty Cove: Mon organisation est responsable d'élaborer des plans d'intervention d'urgence pour ses produits.

M. Mike Sullivan: Les compagnies ferroviaires vous ont-elles demandé d'en avoir pour le pétrole brut?

M. Marty Cove: Nous n'expéditions pas de pétrole brut.

M. Mike Sullivan: Non, mais les distillats que l'on retrouve dans le pétrole brut font partie des marchandises que vous expédiez.

M. Marty Cove: Nous n'expéditions aucun distillat. Ce sont nos clients qui s'en chargent. Nous ne sommes qu'une compagnie de transbordement.

M. Mike Sullivan: À Edmonton...?

M. Marty Cove: Oui.

M. Mike Sullivan: Si j'ai bien compris, cette installation expédie des condensats vers les champs pétrolifères, lesquels sont ensuite mélangés au pétrole brut afin de pouvoir soit l'acheminer par oléoduc, soit le distribuer.

M. Marty Cove: Tout à fait. Nous expédions également du pétrole brut vers les raffineries.

M. Mike Sullivan: Je n'ai plus de temps.

Merci.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur Sullivan.

Nous entendrons maintenant M. McGuinty, pour sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous. Merci d'être venus.

Je vais commencer par vous demander si vous avez tous lu le chapitre 7 du rapport du vérificateur général sur la sécurité ferroviaire. Avez-vous eu l'occasion de regarder le rapport? L'avez-vous lu? Vous auriez intérêt à le lire très attentivement.

J'aimerais commencer mes questions en me fondant sur les nombreuses conclusions du rapport, qui fait état que le vérificateur général n'était pas capable de dire s'il existait un système cohérent de gestion de la sécurité au Canada. Telle est la conclusion du rapport. Vous feriez peut-être mieux de le parcourir et de regarder ce que le vérificateur général dit concernant les problèmes avec les inspecteurs, les qualifications et les vérifications réalisées.

Si j'en parle, ce n'est pas parce que c'est votre responsabilité, à titre de représentants de l'industrie, mais parce que le système de gestion de la sécurité, ou SGS, pour tous les Canadiens repose sur un partenariat. C'est ce qu'il est censé être, un partenariat avec l'industrie et l'organisme de réglementation, Transports Canada, qui est responsable de la sécurité.

Au nom des Canadiens maintenant, je suis en train de dire que le vérificateur général a dit aux Canadiens que le système ne fonctionne pas. La capacité n'est pas en place à Transports Canada et il y a des problèmes. On n'a pas les ressources, les inspecteurs, etc. Tout cela est écrit noir sur blanc. C'est indéniable.

Ensuite, nous avons été témoins de l'horrible tragédie de Lac-Mégantic, où les coûts du nettoyage sont inconnus. Nous sommes d'accord pour dire que les coûts sont inconnus. Les Canadiens entendent cela et ils se disent: « Mais que se passe-t-il? » Ensuite, ils commencent à comprendre que d'ici 2024, nous aurons un million de barils par jour de bitume dilué excédentaire qui seront acheminés par voie ferrée. C'est d'ici une décennie. Et c'est si l'on construit tous les oléoducs que l'on prévoit construire et qu'ils fonctionnent à plein rendement. Les Canadiens sont de plus en plus inquiets. Ils commencent à comprendre qu'une énorme partie du transport ferroviaire traverse les municipalités où ils habitent, près de leurs maisons, des écoles, des hôpitaux et des entreprises. Ils sont encore plus inquiets.

J'aimerais poser une question sur la responsabilité, car je crois que deux d'entre vous ont soulevé précisément la question de la responsabilité.

Nous avons entendu des témoignages qui disaient qu'au Québec, la responsabilité est déjà partagée. Depuis 1978, en vertu de la loi québécoise, les coûts du nettoyage environnemental sont partagés. Si nous voulons transférer la responsabilité, car je crois qu'il serait raisonnable d'examiner le régime de responsabilité des compagnies ferroviaires, des expéditeurs et des propriétaires des marchandises dangereuses, je n'arrive pas à comprendre comment une responsabilité partagée n'améliore pas la conformité, à la lumière de certains des témoignages que nous avons entendus.

Dans une autre vie, j'ai été avocat d'entreprise. Mon travail consistait à veiller à la conformité et m'assurer de minimiser les risques de la société.

Si j'étais propriétaire de substances dangereuses — comme le sont bon nombre de vos clients, de vos compagnies membres — et que je confiais ces substances dangereuses aux compagnies ferroviaires, pourquoi alors ne serais-je pas tenu, à titre de propriétaire de ces matières, de m'assurer que tout ce qui se passe sur ces voies ferrées est pleinement conforme et hautement sécuritaire, si je suis maintenant quelqu'un qui partage la responsabilité et qui doit payer la note?

Je ne suis pas en train de dire qu'il n'y a pas déjà un régime en place. Il y a déjà une entente. Les compagnies ferroviaires doivent transporter ce que l'on demande de transporter, mais il y a des privilèges qui se rattachent à cela. Les compagnies membres, les propriétaires des matières que vous expédiez, doivent accepter ce que vous leur demandez, mais c'est du donnant-donnant.

Bien entendu, compte tenu du système en place et des annonces qui ont été faites — une augmentation de 31 000 % de l'expédition du pétrole par rail, par exemple —, nous devons changer quelque chose. Les Canadiens sont vraiment inquiets.

Quel est le problème ici? Quel est le véritable problème avec les deux parties qui sont responsables de tous les risques ou des accidents?

Monsieur Larson.

● (0920)

M. Roger Larson: Merci, monsieur McGuinty.

Il y a une responsabilité partagée, car chaque partie est responsable d'un segment des opérations dont elle a le contrôle. Il y a une responsabilité partagée qui fait en sorte que nos compagnies membres payent des tarifs de fret substantiellement plus élevés pour les produits TIH. Nous avons réalisé une analyse qui montre que les expéditeurs canadiens d'engrais à base d'ammoniac anhydre payent 55 millions de dollars de plus par année pour les tarifs de fret. Cette somme est comparable au total de la prime d'assurance des chemins de fer de catégorie 1 de toute l'Amérique du Nord, qui se situe entre 150 et 200 millions de dollars.

Troisièmement, le problème avec ce que vous proposez, c'est que les compagnies ferroviaires ont déjà acheté l'ensemble de l'assurance-responsabilité civile offerte dans le monde. Une de nos compagnies membres a demandé à Marsh et McLennan de faire une étude pour voir si un producteur d'ammoniac pouvait obtenir une assurance-responsabilité civile. Tout d'abord, la compagnie d'assurance n'était pas prête à émettre une police d'assurance à un producteur pour des opérations sur lesquelles il n'avait aucun contrôle. Deuxièmement, le bassin avait déjà été acheté en totalité par les compagnies ferroviaires. Il y a un manque de capacité dans le régime d'assurance. On ne peut pas fournir plus de 1,2 à 1,5 milliard de dollars en bassins d'assurance-responsabilité civile.

M. David McGuinty: Disons-le franchement. Le différend qui oppose les compagnies ferroviaires et les propriétaires de marchandises dangereuses qui sont transportées se résume à deux choses. La première, c'est l'argent, pour savoir qui devra payer, n'est-ce pas?

M. Roger Larson: Oui.

M. David McGuinty: Deuxièmement, vous avez indiqué que sur les marchés internationaux, les compagnies ferroviaires au Canada avaient épuisé toute l'assurance-responsabilité civile pour couvrir les risques associés au transport de marchandises dangereuses. On ne peut pas contacter la Lloyd's de Londres et la faire comparaître ici pour qu'elle nous dise qu'il n'existe aucun marché secondaire ou tertiaire qui pourrait assurer ou réassurer ces risques.

● (0925)

M. Roger Larson: Il n'existe que deux ou trois bassins d'assurance disponibles dans le monde, et les compagnies ferroviaires nord-américaines ont acheté toute l'assurance-responsabilité civile de la Lloyd's. Vous pourriez demander à Marsh et McLennan ou à une autre compagnie de venir témoigner.

M. David McGuinty: Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur McGuinty.

Monsieur Watson, vous disposez de sept minutes.

[Traduction]

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

Merci à nos témoins de comparaître aujourd'hui.

Monsieur Larson, vous venez juste de dire qu'une firme externe a été embauchée pour faire une étude et déterminer s'il est possible d'acheter de l'assurance-responsabilité civile. Pourriez-vous faire part des résultats de cette étude au comité? Pourriez-vous obtenir la permission de communiquer ces documents au comité?

M. Roger Larson: Je vais obtenir la permission auprès de la compagnie membre pour faire parvenir ces documents au comité.

M. Jeff Watson: Je vous en remercie.

Dans le secteur maritime, il existe une responsabilité de plus, au-delà du transporteur lui-même.

Monsieur Larson, vous avez quasiment dit que n'importe quel type de partage des responsabilités entraînerait de moins bons résultats en matière de sécurité, si j'ai bien compris votre intervention. Est-ce le cas dans le secteur maritime? Les résultats en matière de sécurité sont-ils à la baisse?

M. Roger Larson: Je n'ai aucune expérience en matière de transport de marchandises dangereuses dans le secteur maritime.

M. Jeff Watson: Est-ce que la plupart des marchandises que vous expédiez le sont par train plutôt que par camion?

M. Roger Larson: Nos produits sont généralement acheminés à leur destination finale par camion, mais 85 % commencent par train.

M. Jeff Watson: C'est 85 %, d'accord.

De quels facteurs tenez-vous compte pour décider du mode de transport? Et je demanderais à tous les témoins de répondre brièvement.

M. Marty Cove: À titre d'exemple, notre organisation n'expédie pas de chlore autrement que par voie ferroviaire. Nous avons examiné la situation, et nous avons conclu que du point de vue de la sécurité, le transport routier était beaucoup trop risqué. Nous nous limitons donc au transport du chlore par voie ferrée.

Je ne suis pas sûr de pouvoir vous dire grand-chose de plus.

M. Jeff Watson: Quelqu'un d'autre souhaite-t-il répondre à la question sur les facteurs dont on tient compte pour décider si l'on expédie les marchandises par train ou par camion?

M. Jim Bird: Avec nos compagnies membres, cela dépend largement des capacités de réception, au point de destination. Certains de nos clients membres n'ont pas de voie d'évitement. Certains sont uniquement capables de recevoir des paquets d'usine expédiés dans des conteneurs. Pour nous, tout dépend de la capacité de l'utilisateur final de manipuler les marchandises en toute sécurité.

M. Jeff Watson: Est-ce que les principaux points de départ et les principales destinations de vos produits ou des produits que vos membres expédient sont plus ou moins toujours les mêmes? Pourriez-vous nous nommer les cinq principales marchandises dangereuses que vos membres expédient et nous en indiquer la destination, ou l'origine et la destination? Est-ce que c'est une réponse que vous pourriez facilement préparer pour nous? Par hasard, connaissez-vous la réponse?

M. Roger Larson: Nous avons un rapport d'analyse d'environ cette épaisseur que nous avons déjà fourni à Transports Canada sur la distribution de l'ammoniac anhydre au Canada et aux États-Unis. Je me ferai un plaisir de le faire parvenir au comité.

M. Jeff Watson: Revenons à la responsabilité pour les victimes d'accidents fâcheux qui impliquent des marchandises dangereuses. Pensez-vous que tout ce qui dépasse la responsabilité générale d'une compagnie devrait donner aux victimes un accès à des fonds? Un témoin nous a dit qu'il devrait y avoir un fonds commun auquel les victimes de ces accidents auraient accès. Est-ce que vos membres seraient en faveur d'établir un fonds commun, ou bien pensez-vous que les victimes devraient se faire dédommager en passant devant les tribunaux?

M. Roger Larson: Nous préférons, bien entendu, qu'il n'y ait pas de victimes. Mais étant donné qu'il y en a eues, il faut que ces victimes soient dûment dédommagées et qu'on s'en occupe sans leur faire subir davantage de traumatismes. Si vous examinez les réclamations d'assurance des 10 dernières années, vous verrez qu'il n'y a eu aucun problème avec le bassin d'assurance existant concernant la disponibilité des fonds pour les dédommagements. L'accident le plus coûteux était d'environ 900 millions de dollars.

• (0930)

M. Jeff Watson: Nous n'avons pas eu beaucoup de détails là-dessus, mis à part que M. Cove nous a indiqué certains chiffres concernant les DOT-111. De combien de DOT-111 vos membres disposent-ils, aussi bien ce que nous appelons les anciens modèles vétustes que les nouveaux DOT-111? Avez-vous une idée? Pourriez-vous nous fournir une liste de vos compagnies membres et nous indiquer de combien de wagons DOT-111 elles disposent?

Mme Fiona Cook: C'est un document que nous préparons actuellement, et nous nous ferons un plaisir de vous le faire parvenir une fois qu'il sera terminé.

M. Jeff Watson: Je vous saurais gré de le soumettre au comité par l'entremise du greffier. Il s'agit de notre dernière séance sur le volet de notre étude qui concerne le transport ferroviaire. Nous passerons ensuite à un rapport intérimaire qui sera déposé en juin; il s'agit d'un

rapport d'étude. En outre, nous aurons un rapport final qui contiendra des recommandations à la fin de l'année sur tous les modes de transport. Il serait bien qu'à un moment donné, vous fassiez parvenir tous ces renseignements au comité.

Nous avons beaucoup discuté, au comité, des installations de transbordement. Certains s'inquiètent du fait que, étant donné l'absence de normes nationales en matière de sécurité-incendie, ces installations représentent un certain risque. Monsieur Cove, s'agit-il d'une source d'inquiétude pour vous? Pour les organisations qui sont ici, vos compagnies membres se soucient-elles de cette question?

M. Marty Cove: Il est certain que de notre point de vue... Nous avons des installations de transbordement, non seulement celle que j'ai mentionnée plus tôt au nord-est d'Edmonton qui s'occupe du transbordement de pétrole, mais nous avons également des installations de transbordement d'acide chlorhydrique en Alberta. Nous tenons compte de leur emplacement dans les zones rurales ou urbaines. Cela fait partie de notre évaluation du produit que nous réalisons avant d'en commencer l'expédition.

M. Jeff Watson: De quelles agences, provinciales ou fédérales, relevez-vous en ce qui a trait à la sécurité, et pour quels aspects exactement?

M. Marty Cove: Il y en a plusieurs, et je n'ai pas cette information sous la main.

M. Jeff Watson: Pourriez-vous préparer une réponse à cette question pour le comité?

M. Marty Cove: Certainement, il y en a toute une ribambelle.

M. Jeff Watson: Merci, c'est bien.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur Watson.

Merci, monsieur Cove.

Monsieur Komarnicki, vous avez sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci de comparaître devant le comité. Vous savez que M. Larson vient du nord-ouest de la Saskatchewan. Je suis ravi de vous voir.

J'aimerais revenir à deux choses que vous avez soulevées. Vous avez parlé de l'assurance et de la capacité de fabriquer des DOT-111, si vous voulez les remplacer dans les délais prévus.

En ce qui concerne l'assurance, j'ai cru comprendre que l'entité qui a la garde et le contrôle du produit et qui s'occupe de son entretien est assurée pour les aspects de l'opération dont elle est responsable. Si je comprends bien ce que vous dites, chacune des parties obtient le montant d'assurance maximal pour le secteur dont elle s'occupe.

M. Roger Larson: C'est juste.

M. Ed Komarnicki: On a également suggéré qu'il faudrait également un fonds additionnel auquel cotiseraient les expéditeurs en cas d'incident catastrophique. Vous dites que ce n'est ni possible, ni probable, ni raisonnable.

M. Roger Larson: Non, je pense que ce que j'essayais de dire, c'est que nous payons déjà. Au cours des 10 dernières années, nous avons versé environ 55 millions de dollars par année dans un fonds spécial pour les chemins de fer.

Pour ce qui est d'augmenter les tarifs de fret, notre analyse a montré que le tarif pour l'ammoniac par rapport au frais variable à long terme est de 445 %. Pour l'urée, un autre engrais qui n'est pas considéré comme un produit dangereux, c'est 249 %. Cette différence dans les tarifs marchandises représente environ 55 millions de dollars, juste pour les expéditions canadiennes.

●(0935)

M. Ed Komarnicki: C'est intéressant, car vous dites que vous contribuez à un fonds en fonction du tarif ou du tarif spécial qui ne s'applique pas à d'autres produits. Cette somme est versée à celui qui transporte le produit, qui est déjà assuré au maximum, si bien que votre contribution n'augmente pas la couverture. Elle fournit seulement ce que les expéditeurs ont déjà.

Mme Fiona Cook: Nous n'avons pas parlé de l'auto-assurance. Les deux grandes compagnies de chemin de fer au Canada ont des montants importants d'auto-assurance, entre 1,2 et 1,5 milliard de dollars. Nos autres compagnies membres s'auto-assurent aussi, dans une certaine mesure. Les primes que nous payons servent à ce que j'appellerais cette auto-assurance.

M. Ed Komarnicki: Très bien, mais cela revient à la compagnie qui vous fait payer le montant d'assurance le plus élevé...

Mme Fiona Cook: Ou aux actionnaires.

M. Ed Komarnicki: ... mais cela n'assure pas une couverture supplémentaire, en plus de l'assurance qui existe déjà.

Mme Fiona Cook: D'après nous, non, mais nous pensons que cela devrait être le cas. Cet argent devrait servir à nous assurer contre des responsabilités futures et ne pas aller aux actionnaires.

M. Ed Komarnicki: Donc, vous dites que cet argent devrait être utilisé autrement, qu'il devrait offrir une couverture additionnelle à ce qui est déjà assuré.

Mme Fiona Cook: C'est exact.

M. Ed Komarnicki: Et qu'en est-il des chemins de fer d'intérêt local? Je sais qu'il y en a de plus en plus, et leur situation est peut-être bien différente de celle des chemins de fer de catégorie 1. Leurs risques sont peut-être un peu plus faibles, puisque leurs trains roulent à moins grande vitesse, mais il y a d'autres problèmes et ils ne sont pas en mesure d'acheter le montant maximal d'assurance comme les autres chemins de fer. Quelle est la réponse à cela?

Je sais que certains ont dit qu'il faudrait peut-être — j'essaie de retrouver quels termes ils ont utilisé — une approche mixte, où les chemins de fer d'intérêt local mettraient en commun leurs risques pour avoir accès à un fonds constitué des contributions des expéditeurs pour les dommages dépassant le montant de leur couverture, tout comme cela se fait dans le secteur maritime, que vous ne connaissez pas très bien.

Que pensez-vous des chemins de fer d'intérêt local qui sont dans une situation différente parce que leur assurance n'est pas aussi élevée que les autres?

Mme Fiona Cook: Nous avons défendu cette idée. Nous avons fait une présentation à l'Office des transports du Canada plus tôt cette année au sujet des besoins en matière d'assurance de responsabilité civile. Il est clair que les chemins de fer d'intérêt local ne peuvent pas avoir le même niveau d'assurance que les chemins de fer de catégorie 1. Nous avons proposé une mise en commun des risques. Nous n'avons pas vraiment proposé de moyens de financer ce projet. Je pense que les chemins de fer de catégorie 1 devraient également faire leur part car les chemins de fer d'intérêt local font partie de leur...

M. Ed Komarnicki: Établir un lien avec les chemins de fer de catégorie 1...

Mme Fiona Cook: Oui.

Il faut qu'il y ait une solution. Il faut absolument en trouver une.

M. Ed Komarnicki: Donc, vous dites que la compagnie de chemin de fer, l'expéditeur et les chemins de fer d'intérêt local devraient collaborer d'une certaine manière?

Mme Fiona Cook: N'oubliez pas le destinataire.

M. Ed Komarnicki: Et le destinataire...

Très bien, vous dites qu'il suffit d'élargir la base.

Je suppose qu'au bout du compte, c'est le consommateur ou le contribuable qui va payer. N'est-ce pas?

Monsieur Larson, vous vouliez ajouter quelque chose. Allez-y.

M. Roger Larson: Au bout du compte, une partie des coûts sont transférés au consommateur. La concurrence et les forces du marché vont déterminer exactement de quelle manière les coûts seront répartis, mais on ne les fera pas disparaître avec un coup de baguette magique.

M. Ed Komarnicki: Mais l'assurance, c'est une idée. Je ne veux pas me laisser distraire par sa destination ultime. Mais pour ce qui est de l'idée d'une mise en commun des contributions à plusieurs niveaux, est-ce que cela vous semble une approche raisonnable pour les chemins de fer d'intérêt local?

M. Roger Larson: Je pense qu'il y a probablement une solution qui ne contrarierait pas indûment les forces du marché. Je pense que les détails seront très importants. Tout d'abord, nous devons nous rappeler que l'expression « chemin de fer d'intérêt local » est une étiquette générale. Prenons l'exemple de Genesee & Wyoming. Le PDG de Genesee & Wyoming a déclaré publiquement qu'il a une assurance de responsabilité civile qui n'est pas très différente de celle des chemins de fer de catégorie 1. Les chemins de fer d'intérêt local ne sont pas tous pareils.

M. Ed Komarnicki: Il y en a en Saskatchewan que nous connaissons bien, et je suis sûr qu'ils ne pourraient pas souscrire à ce genre d'assurance.

M. Roger Larson: Vous avez probablement raison, mais il y a d'autres circonstances. Est-ce qu'ils transportent surtout des céréales? Ou est-ce qu'ils transportent des matières dangereuses?

M. Ed Komarnicki: Eh bien, ils transportent du pétrole brut.

M. Roger Larson: Oui.

M. Ed Komarnicki: Une autre question...

Le vice-président (M. Hoang Mai): Il vous reste 30 secondes.

M. Ed Komarnicki: C'est difficile à formuler en 30 secondes, mais le remplacement des wagons DOT-111... Maintenant, je sais que cela coûte assez cher et que la capacité de produire ces wagons est restreinte car il n'y a pas beaucoup d'entreprises qui le font. À votre avis, quels seront les problèmes de capacité, et qui finira par payer pour ces 100 000 ou 80 000 wagons de remplacement?

●(0940)

M. Roger Larson: Dans notre cas, c'est l'expéditeur. Nous fournissons nos propres wagons.

Mme Fiona Cook: C'est la même chose pour nous. Ou bien nous utilisons nos propres wagons ou nous en louons. Nous sommes en faveur de mettre en place une norme qui renforcerait la sécurité, mais il nous faut une certitude, et le problème, à l'heure actuelle, c'est qu'il n'y a pas encore de nouvelles normes pour nous aider à prendre nos décisions en matière d'investissements dans la modernisation ou l'achat de nouveaux wagons. Nous devons tout d'abord faire une très bonne analyse des problèmes de capacité et des coûts. Nous voulons qu'il y ait une norme.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup, monsieur Komarnicki.

[Français]

Madame Morin, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie les témoins de leurs présentations.

Madame Cook, dans le document que vous nous avez remis au début de la séance, vous nous assurez que, en ce qui a trait au transport des produits chimiques, ce qui inclut les marchandises dangereuses, l'industrie canadienne de la chimie en fait davantage que ce qu'exigent les lois canadiennes. Vous précisez qu'en vertu de votre engagement envers la gestion responsable, qui est une initiative de développement durable de votre association reconnue par l'ONU, vos membres sont tenus de choisir les moyens de transport, l'itinéraire et le transporteur les plus sécuritaires possible lorsqu'ils transportent leurs produits. Je vous félicite de faire ce choix.

Ne pensez-vous pas qu'on devrait imposer une réglementation équivalente à tout le monde? Pendant son témoignage, M. Cove nous a dit que ça impliquait des coûts plus élevés. Vous payez plus que les autres du fait que vous accordez une plus grande importance à la sécurité. Ne pensez-vous pas qu'on devrait renforcer notre réglementation de façon à ce que les coûts soient les mêmes pour tout le monde?

[Traduction]

Mme Fiona Cook: Je vais répondre en anglais.

Mme Isabelle Morin: Oui, ce n'est pas un problème.

[Français]

Mme Fiona Cook: Je pourrais répondre en français, mais je vais le faire en anglais pour que tout le monde comprenne.

[Traduction]

Oui, nous aimerions bien que d'autres participent au programme de gestion responsable. Nous avons eu une activité avec TransCAER dans l'Ouest il y a environ un mois, je pense. Des représentants du secteur pétrolier étaient présents, ce qui me porte à croire qu'ils reconnaissent que ce sont des pratiques exemplaires. Plus il y aura de gens dans les collectivités...

[Français]

Mme Isabelle Morin: Croyez-vous qu'il faudrait que le gouvernement impose une telle réglementation? Pourquoi faudrait-il que nous ayons un système d'autorégulation plutôt qu'une réglementation nationale, si vous pensez que c'est la chose à faire?

[Traduction]

Mme Fiona Cook: Eh bien, je pense que ce serait le moyen de le faire reconnaître comme une norme.

[Français]

Mme Isabelle Morin: C'est parfait. Merci beaucoup.

Monsieur Cove, vous nous avez parlé des longs trajets que vous parcourez aux États-Unis, mais vous n'avez pas pu nous donner d'exemples en ce qui touche le Canada. Est-ce que c'est parce que la réglementation américaine est plus sévère et vous impose d'emprunter les routes les plus sécuritaires? Pourquoi cela se fait-il aux États-Unis, mais pas au Canada?

[Traduction]

M. Marty Cove: C'est surtout à cause de l'infrastructure du réseau ferroviaire. Il y a un grand nombre d'autres itinéraires de rechange aux États-Unis, alors qu'au Canada, il y en a très peu.

Mme Fiona Cook: C'est aussi, je pense, parce qu'environ 80 % de nos chargements sont destinés aux États-Unis.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je vous remercie.

Mes prochaines questions s'adressent aux trois témoins.

Quand l'assurance contractée ne couvre pas une part importante de risque résiduel, ne devrait-on pas investir davantage dans la prévention?

Dans le but d'améliorer le système de gestion de la sécurité, quelles avenues explorez-vous?

[Traduction]

Mme Fiona Cook: Comme je l'ai déjà mentionné, notre programme de gestion responsable est une amélioration continue du système de gestion de la sécurité. Nous croyons effectivement qu'il faudrait mettre l'accent sur la prévention. L'assurance, c'est notre dernier recours, et nous croyons qu'il y a des améliorations possibles en matière de sécurité qu'il faudrait examiner. Mais, je le répète, la solution, c'est l'amélioration continue.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci.

[Traduction]

M. Roger Larson: Je suis d'accord, et j'ajouterais que nos sociétés membres ont remplacé la totalité de leurs wagons pour le transport d'ammoniac depuis 2002. Elles ont élaboré le premier programme de formation pour les premiers intervenants au Canada. Elles ont investi dans des plans d'intervention d'aide mutuelle. Elles ont complètement remanié leurs processus.

Depuis 2002, nous avons imposé à notre industrie deux codes de pratique avec des vérifications par des tiers indépendants afin de veiller à ce que nos produits franchissent toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement de la façon la plus sécuritaire possible. Nous sommes entièrement d'accord pour dire que la prévention est beaucoup plus importante.

● (0945)

[Français]

Mme Isabelle Morin: C'était une initiative de votre part. Le gouvernement ne vous aurait jamais demandé de faire cela.

[Traduction]

M. Roger Larson: C'est en partie en réponse aux exigences réglementaires, comme la conformité aux PCRE en vertu de l'article 200 de la LCPE, mais en grande partie, il s'agit d'initiatives volontaires de la part de l'industrie.

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci.

Je donne maintenant la parole à M. Toet.

[Traduction]

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

Je remercie nos témoins. Je suis ravi que vous soyez des nôtres. Vous nous aidez beaucoup.

Je m'adresserai d'abord à vous, madame Cook.

Vous avez parlé de la gestion responsable, et M. Larson en a parlé un peu lui aussi. En fait, madame Cook, vous dites que la gestion responsable était obligatoire pour les membres. Je me demandais simplement de quelle manière vous mesurez ou vérifiez cela. C'est bien beau de dire que la gestion responsable est une exigence, mais comment pouvez-vous savoir si vos membres s'y conforment? Vous devez avoir un protocole quelconque pour vous en assurer.

Mme Fiona Cook: Nos sociétés membres font l'objet d'une vérification par une tierce partie tous les trois ans. Cette vérification n'est pas effectuée seulement par un vérificateur. Il y a également des membres de la collectivité ainsi que des groupes environnementaux qui participent. C'est une vérification à grande échelle, et non pas un audit. Cela peut prendre jusqu'à une semaine, selon la société et la nature de ses activités. Ces résultats sont publiés sur notre site Web. Ils sont rendus publics.

M. Lawrence Toet: Vous dites qu'il s'agit d'une vérification et vous parlez d'amélioration continue, alors pouvez-vous nous dire ce qu'ils vérifient précisément pour voir si les compagnies suivent véritablement le programme d'amélioration continue? Qu'est-ce qui est vérifié? D'après moi, c'est l'élément clé, surtout en ce qui concerne la sécurité. C'est une vérification, mais que cherche-t-on au juste?

M. Marty Cove: Tout d'abord, ils vérifient que nous faisons vraiment ce que nous disons que nous faisons.

Comme je l'ai mentionné dans mon exposé préliminaire, nous avons des processus et des politiques, et les vérificateurs demandent à voir la documentation et les preuves que nous faisons exactement ce que nous disons que nous faisons.

En outre, ils nous mettent constamment au défi de nous pencher sur ce que nous faisons de différent, sur ce que nous ne faisons pas auparavant. Ils nous présentent les pratiques exemplaires d'autres organismes et nous demandent si nous ne pourrions pas les intégrer à nos propres procédures et politiques.

Voilà juste quelques exemples.

M. Lawrence Toet: Donc, ils ne vérifient pas nécessairement ce que vous avez fait; ils vérifient plutôt si vous faites l'effort d'atteindre le prochain niveau. Ils vous comparent à d'autres compagnies membres. Je suppose donc que les autres compagnies membres doivent partager elles aussi ces pratiques avec d'autres pour que chacune sache ce que font les autres afin de s'encourager mutuellement à participer à cet échange.

Mme Fiona Cook: Oui, nous avons des comités que nous appelons des groupes de leaders. Nous avons un comité d'échange, qui s'occupe des questions de santé et de sécurité au travail. L'objectif même de ce comité, c'est de se déplacer et d'organiser des tables rondes pour discuter de ce que les compagnies ont appris, de ce qu'elles font et de ce qu'elles s'efforcent de réaliser.

M. Lawrence Toet: Je voudrais que nous parlions très rapidement de la question de la responsabilité. Je sais qu'on en a déjà parlé à plusieurs reprises. J'ai l'impression que dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que vous ne devriez pas partager la responsabilité. Or, dans une certaine mesure, d'après les questions qui ont été posées ce matin, j'ai plutôt l'impression que vous le faites déjà et que vous voudriez en fait que ce soit mis à part et clairement orienté vers un fonds ou une mise en commun.

Corrigez-moi si je me trompe, mais ce que j'ai retenu des questions précédentes, c'est que vos associations seraient davantage portées à dire que vous êtes prête à faire votre part, mais que vous estimez déjà contribuer financièrement. Vous voulez simplement vous assurer que l'argent ira dans un fonds clairement défini à cette fin. Est-ce que j'ai raison, monsieur Larson et madame Cook?

M. Roger Larson: Oui, je pense que ce serait négocié entre le chemin de fer et son client de manière équitable en se fondant sur les taux du marché. J'ai probablement un peu de mal à comprendre, mais c'est vous qui êtes au gouvernement, pas moi — c'est le gouvernement qui va créer cette allocation. Oui, c'est notre opinion.

● (0950)

M. Lawrence Toet: Donc, vous n'avez pas peur de contribuer; vous ne voulez tout simplement pas payer davantage. Vous estimez que vous payez déjà pour une assurance additionnelle, pour ainsi dire — et vous ne voulez pas payer plus.

M. Roger Larson: J'hésiterais à dire que toute nouvelle augmentation sera transférée à nos clients, les producteurs agricoles du Canada, mais le fait est que si les coûts de nos compagnies membres augmentent, cela aura d'une manière ou d'une autre une incidence sur notre marché et sur nos clients.

M. Lawrence Toet: Très bien.

J'aimerais parler rapidement des installations de transbordement. Est-ce que vous discutez avec les municipalités, et plus particulièrement les administrations municipales, quant à l'emplacement de ces installations?

Est-ce que vous discutez avec elles des projets de développement? Il y a une société de produits chimiques dans ma circonscription, et je sais que certains sont inquiets à l'heure actuelle car il est question d'installer un quartier résidentiel tout près du site qu'occupe cette société depuis près de 100 ans déjà. Elle s'était intentionnellement éloignée de tout le monde, et maintenant les gens veulent se rapprocher. Est-ce que vous discutez avec les municipalités pour les encourager fortement à examiner leur zonage pour ce genre d'installation?

Mme Fiona Cook: Il y a un certain nombre de cas, surtout en Ontario à l'heure actuelle, où nous essayons d'amener les municipalités à reconnaître l'existence de zones tampons, comme nous les appelons.

M. Marty Cove: Je voudrais ajouter quelque chose. Nos installations de transbordement de pétrole sont situées dans une localité appelée Bruderheim, au nord-est d'Edmonton. J'ai assisté à certaines des consultations menées dans la collectivité, et il y a toujours beaucoup de monde. Nous expliquons clairement à la population ce que nous faisons et comment nous le faisons. Nous avons besoin de connaître l'opinion de la population et, évidemment, des représentants municipaux.

M. Jim Bird: Pour résumer, je vous dirais que la réponse à cette question, c'est oui. Nous sommes régulièrement en contact avec les premiers intervenants, les chefs des pompiers et les municipalités, soit ceux qui disposent du code. Oui, il faut qu'on sache comment intervenir. Il faut connaître les répercussions. Il faut considérer toutes les conséquences environnementales en cas d'accident. Donc, la réponse, c'est oui. Nous travaillons en étroite collaboration.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup, monsieur Toet.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Merci, monsieur le président.

Nous avons parlé tout à l'heure de l'analyse des risques que vous faites avant de choisir un mode de transport. Le secteur ferroviaire a connu une augmentation explosive — le mot est peut-être mal choisi — des marchandises dangereuses qu'il transporte, maintenant que le pétrole brut est considéré comme une marchandise dangereuse. Le CP en transportait 300 wagons par année. Maintenant, il en transporte 2,7 millions.

Si vos marchandises dangereuses connaissaient une telle hausse, comment feriez-vous votre analyse des risques? Que feriez-vous? Comment assurerez-vous la sécurité si vous passiez de 300 wagons de chlore par année à 2,7 millions de wagons? Que feriez-vous?

Mme Fiona Cook: Nous maintiendrions le statu quo, mais nous adapterions évidemment nos efforts en fonction des besoins et de l'endroit où les produits sont acheminés. Nous avons déjà des structures en place dans les collectivités au cas où il faudrait intervenir et nous nous assurons que nos fournisseurs sont habilités à transporter ces produits. Ils doivent employer les méthodes les plus sûres.

Nous agirions de façon responsable en mettant l'accent sur les produits qui connaissent une forte augmentation de leur volume. Je serais ravie que notre secteur connaisse de telles augmentations.

M. Mike Sullivan: Oui, je n'en doute pas.

M. Marty Cove: Vous permettez que j'y réponde brièvement aussi?

M. Mike Sullivan: Bien sûr.

M. Marty Cove: Je n'ai pas d'exemple canadien, mais j'en ai un des États-Unis. Canexus a acheminé du chlore vers un entrepôt dans l'État de Washington. Avant l'opération, nous avons entrepris des consultations exhaustives, non seulement avec les collectivités — je pense que M. Watson s'y intéressait tout à l'heure —, mais également avec les organismes de réglementation. Le processus d'approbation réglementaire nous a amenés à traiter avec la US Environmental Protection Agency, par exemple, et l'OSEA. Nous avons dû traiter avec un nombre impressionnant d'organismes de réglementation avant d'obtenir le feu vert.

C'est un petit exemple, mais j'espère qu'il vous éclaire un peu plus.

• (0955)

M. Mike Sullivan: Les organismes de réglementation ont beaucoup influencé la conduite de votre opération et la gestion des risques.

M. Marty Cove: Les organismes de réglementation ont leurs propres règlements, mais nous avons également consulté la population. Nous avons mené trois consultations différentes, où nous avons expliqué ce qu'était le chlore et quelles étaient ses propriétés. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les premiers intervenants — les ambulanciers, les pompiers et la police — pour nous assurer qu'ils étaient au courant et qu'ils savaient comment intervenir en cas d'incident. Évidemment, nous ne souhaitons pas qu'il y en ait.

M. Mike Sullivan: Dans les PIU — ce sont les plans d'intervention d'urgence en cas de déversement — que vous fournissez aux collectivités par lesquelles transite votre produit, incluez-vous des ressources humaines ou autres?

M. Marty Cove: Nous ne communiquons pas les PIU aux collectivités. Nous les fournissons à Transports Canada.

Nous informons la population et offrons de la formation au cas où un incident devait se produire. Un conseiller technique est disponible immédiatement par téléphone. Nous avons également notre propre équipe d'intervention qui serait mobilisée en cas d'incident grave.

M. Mike Sullivan: Vous avez fait mention de Mississauga. J'étais là quand c'est arrivé et j'étais un de ceux qui a été évacué. En fait, j'ai vu l'accident par la fenêtre.

Cet incident a changé le transport des marchandises dangereuses au Canada. Il n'est plus permis... Pendant longtemps, il était interdit de dépasser 15 milles à l'heure dans les zones résidentielles avec à son bord des marchandises dangereuses. Maintenant, la limitation des vitesses s'établit à 40 milles à l'heure, et les wagons ne sont plus disposés de la même façon. On ne peut pas avoir un wagon de chlore à côté d'un wagon de propane, par exemple.

Parmi les enseignements que nous avons tirés de cet accident, lesquels appliquez-vous? Quels enseignements pouvons-nous tirer de l'incident de Lac-Mégantic?

Mme Fiona Cook: L'un des grands principes de la diligence responsable, c'est d'informer la population. Évidemment, à l'époque, rien n'avait été prévu pour informer la population de la marche à suivre en cas d'incident.

À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, nous espérons que les expéditeurs et destinataires impliqués dans cet incident prennent des mesures pour informer les gens de la marche à suivre en cas d'incident, dans le cas improbable d'un incident.

M. Mike Sullivan: Quand on passe de 300 wagons à 2,7 millions de wagons, il faut s'assurer que les marchandises sont transportées de façon sécuritaire. Il faut que la population soit protégée et la responsabilité, gérée. Vous ne cessez de dire que vous ne voulez pas avoir à assumer la responsabilité des autres. En revanche, la population ne veut pas avoir à payer pour vos dégâts.

Qu'est-ce que vous recommanderiez pour le transport sécuritaire de marchandises dangereuses, notamment à travers des collectivités densément peuplées?

M. Roger Larson: Je n'aurais pas d'avis à donner sur les mesures à prendre dans le secteur du pétrole brut et raffiné.

Après l'incident de Mississauga, nous avons amélioré les wagons-citernes et la formation des premiers intervenants. Nous avons mis en place des accords de secours mutuels efficaces entre les entreprises pour améliorer les interventions d'urgence. Nous travaillons main dans la main avec les chemins de fer pendant une intervention. Le secteur a pris une série de mesures en plus des changements qui ont été apportés aux faisceaux de voies, au nombre de wagons et à leur disposition sur le train, comme vous l'avez déjà mentionné.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup.

Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci beaucoup d'être venus. Votre perspective nous est très intéressante.

Nous avons entendu d'autres témoins pendant les séances précédentes. Selon les Teamsters et les cheminots, on sait rarement ce qu'il y a dans les wagons. Selon eux, si un accident devait se produire, ils ne sauraient comment intervenir, la formation étant pratiquement inexistante, etc.

Auriez-vous des précisions à ce sujet? Vous en avez parlé aujourd'hui. Les travailleurs reçoivent-ils de la formation? Comment savent-ils ce qu'il y a dans les wagons?

Des réponses brèves s'il vous plaît, puisque j'ai d'autres questions.

•(1000)

M. Jim Bird: Eh bien, je n'en sais pas assez sur la formation ferroviaire.

Mme Wai Young: En savez-vous sur les premiers intervenants?

M. Jim Bird: Nous travaillons avec nos distributeurs et les premiers intervenants sur des questions d'information. Par exemple, notre site Web TDGER.ca...

Mme Wai Young: Vous avez dit avoir un programme de formation des premiers intervenants. Ne l'avez-vous pas dit il y a quelques minutes?

M. Jim Bird: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

Mme Wai Young: D'accord.

Continuez.

M. Roger Larson: C'est moi qui l'ai dit.

La formation qu'offrent les chemins de fer aux Teamsters ne m'est pas familière. Le CN et le CP pourront vous répondre.

Nous avons un programme de formation des premiers intervenants, que nous avons offert à toutes les brigades de pompiers dans les localités par lesquelles transitent nos produits. Chaque année, nous présentons ce programme à l'Association canadienne des chefs de pompiers. Nous allons assister à la réunion annuelle de la Fédération canadienne des municipalités à la fin du mois de mai. De nouveau, nous allons offrir nos programmes de formation et essayer de mieux les faire connaître.

Mme Wai Young: Votre programme de formation est-il solide? Avez-vous des cibles? Par exemple, allez-vous l'offrir à 300 cheminots par année ou par mois, ou revient-il aux gens de s'inscrire s'ils le veulent?

M. Roger Larson: Nous ne formons pas les cheminots directement. Ce sont les chemins de fer qui forment leurs propres employés. Nous formons les premiers intervenants.

Mme Wai Young: D'accord, mais les premiers intervenants, sont-ils bien formés? Pouvez-vous me dire aujourd'hui que vous avez un programme ciblé pour les intervenants?

M. Roger Larson: Je ne pourrais pas vous dire. Il faudrait que je demande aux chefs de pompiers à combien de leurs employés ils ont donné une formation.

Mme Wai Young: D'accord.

M. Marty Cove: Si vous me le permettez, nous avons des programmes très spécifiques et des objectifs que nous essayons d'atteindre, mais je peux vous dire sans hésitation qu'il y a beaucoup à faire. Il est presque impossible, vu les ressources disponibles, de former tout le monde convenablement, d'où les lacunes. Les gens s'adressent à nous...

Mme Wai Young: Nous avons également entendu les pompiers, qui sont formés bien entendu. Je voudrais savoir si votre programme de formation est obligatoire pour chaque premier intervenant ou si, au contraire, leur participation est facultative. Est-ce obligatoire?

M. Marty Cove: Je suppose qu'il revient aux chefs de pompiers de prendre cette décision au nom de leurs employés. Nous offrons bel et bien la formation. Nous le faisons en collaboration avec les chemins de fer, et nous sommes très actifs.

Mme Wai Young: Merci beaucoup.

C'est très intéressant, car ils nous ont dit, en personne, qu'ils ne pouvaient pas en bénéficier. Il revient peut-être au comité, sachant que vous avez un programme de formation, de présenter des recommandations voulant que tout le monde suive cette formation. Serait-ce juste?

Mme Fiona Cook: Il s'agit du programme d'intervention d'urgence et de sensibilisation des communautés, ou TRANSCAER, auquel on fait référence dans la documentation.

Mme Wai Young: D'accord, oui.

Votre programme de gestion responsable m'a beaucoup impressionnée. Vos statistiques en disent long. Vous avez réduit vos décharges dans l'eau de 98 %, réduit vos émissions de produits toxiques visées par la Loi canadienne sur la protection environnementale de 89 % et réduit de façon importante vos émissions de polluants atmosphériques dont les oxydes d'azote, de 61 %, et les dioxydes de soufre, de 85 %. Ce sont des statistiques très impressionnantes.

En plus, je ne crois pas que les Canadiens aient conscience de l'ampleur de l'industrie chimique et de ses retombées importantes pour l'économie de notre pays.

Pour le procès-verbal, je vais lire un extrait de votre publication. Le chiffre d'affaires de votre secteur s'élève à 47 milliards de dollars par année, vous employez directement plus de 87 000 Canadiens et appuyez 435 autres emplois dans des secteurs en aval si bien que vous êtes le troisième exportateur manufacturier au Canada. Ces exportations ont une valeur annuelle de 30 milliards de dollars.

Voici ma question. Étant donné nos perspectives économiques, quelle sera d'après vous l'évolution de votre activité? Prévoyez-vous une croissance importante ou modeste?

Mme Fiona Cook: Nous aimerions enregistrer une croissance. Nous nous considérons comme un secteur qui en favorise d'autres. Nous intervenons à bien des égards dans le secteur manufacturier canadien — les pâtes et papiers, les mines, les produits pharmaceutiques — donc nous sommes tributaires de la croissance de ces secteurs au Canada. Cela étant dit, nous exportons énormément. Environ 80 % de notre production est vendue aux États-Unis, et les États-Unis connaissent une renaissance manufacturière à l'heure actuelle. Nous espérons pouvoir en profiter.

•(1005)

Mme Wai Young: Compte tenu des témoignages que nous avons entendus — notre temps est écoulé?

Le vice-président (M. Hoang Mai): Oui.

Mme Wai Young: D'accord. Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Monsieur Braid, vous avez cinq minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Larson, j'aimerais vous poser une question.

Comme vous le savez, Transports Canada exige, et la réglementation est très stricte, que les entreprises classifient et identifient correctement les marchandises qui sont expédiées, y compris les marchandises dangereuses. Je me demandais si vous pourriez nous expliquer comment vos entreprises membres se conforment aux exigences de Transports Canada.

M. Roger Larson: Pour ce qui est du transport de marchandises dangereuses, deux produits sont classifiés dans la catégorie TMD, le gaz ammoniac et le nitrate d'ammonium. Nous avons travaillé sur les définitions et les classifications avec Transports Canada, notamment sur les fiches signalétiques et les divers niveaux.

Je devrais ajouter que nos entreprises membres utilisent, produisent, exportent et importent d'autres produits également. La solution d'ammoniac, qui est proche de l'ammoniac anhydrique, la potasse caustique et d'autres marchandises dangereuses. Dans tous les cas, nos entreprises membres collaborent activement avec les autorités réglementaires pour définir les paramètres de la classification de ces produits.

M. Peter Braid: D'accord. Merci.

Monsieur Cove, dans votre exposé, vous avez parlé de la sécurité des Canadiens, de la sécurité de nos collectivités, et de l'attribution de la responsabilité. Pourriez-vous développer cette idée? Selon vous, que doit faire une entreprise chimique pour assurer la sécurité des Canadiens et quel est le rôle d'une entreprise de chemin de fer?

M. Marty Cove: C'est toute une question. J'ai combien de temps pour y répondre?

M. Peter Braid: Vous avez quatre minutes.

M. Marty Cove: Je vais essayer d'y répondre en moins de quatre minutes.

Notre devoir, c'est de faire tout ce que nous pouvons, raisonnablement, pour expédier en toute sécurité. Je vous ai déjà donné une série de mesures que nous suivons. C'est plus que la simple expédition, c'est également la gestion des produits. Nous avons une perspective globale qui nous amène à choisir nos destinataires et à nous assurer qu'ils sont dotés de la technologie, de la formation et du matériel appropriés. Nous sommes en contact avec les chemins de fer, avec qui nous discutons de leurs systèmes de gestion de la sécurité. Nous faisons tout ce que nous pouvons, du début à la fin de la chaîne d'approvisionnement. Vu nos ressources, nous ne pouvons pas nous attarder au fonctionnement d'un chemin de fer. Au final, nous faisons les vérifications qui s'imposent et nous nous disons que le chemin de fer fait ce qu'il est censé faire.

À mon avis, le chemin de fer est responsable de la garde et du contrôle du produit pendant l'opération d'expédition. Ce sont des professionnels. Ils ont beaucoup de ressources et les moyens de mettre en place des systèmes efficaces de gestion de la sécurité — du moins je l'espère. Ils sont responsables d'acheminer le produit de façon sécuritaire quand ils en ont le contrôle.

M. Peter Braid: La responsabilité est donc partagée entre l'entreprise expéditrice et le chemin de fer qui transporte le produit.

M. Marty Cove: Oui.

M. Peter Braid: D'accord, très bien.

Dans ce comité, nous avons parlé de l'importance de tenir les municipalités informées pour qu'elles sachent quelles marchandises transitent sur leurs territoires. Je crois que nous disposons d'un bon protocole de communications entre les chemins de fer et la Fédération des municipalités. En règle générale, les municipalités sont tenues informées des marchandises qui transitent sur leur territoire de façon à bien former leurs premiers intervenants. Pourriez-vous nous parler de l'importance d'avoir un juste équilibre entre la transparence et la sécurité de votre point de vue, celui d'une entreprise chimique?

D'après vous, le régime de communications actuel permet-il un juste équilibre entre ces deux éléments?

•(1010)

M. Marty Cove: Je pense qu'on peut toujours faire mieux. Et oui, on craint toujours que l'information fournie puisse être utilisée de façon inopportune. Au final toutefois, comme je l'ai souligné lors de la discussion d'hier, quand le wagon traverse une collectivité, il est placardé. Quiconque s'y intéresse peut aller sur Internet et voir le numéro de la plaque étiquette, le type de wagon et ce qu'il contient. Au bout du compte, je pense que c'est mieux de fournir plus d'information que pas assez.

Je ne suis pas sûr d'avoir répondu à votre question.

M. Peter Braid: C'est bien.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur Braid.

Un dernier tour de cinq minutes chacun.

Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci beaucoup.

Je vais revenir sur ce dont je parlais lors de mon intervention, à savoir la culture de la sécurité.

Monsieur Larson, vous avez dit plus tôt que, selon vous, la sécurité présentait une menace économique, car les coûts de la sécurité sont refilés à vos clients. Je comprends. C'est le principe selon lequel on paie et on refile la facture.

Actuellement, vous avez le choix entre la sécurité et votre viabilité. À mon avis, l'autorégulation a ses limites, malgré ce que vous avez mentionné avoir fait à ce chapitre. Je vous ai demandé dans quelles proportions, respectivement, les choix que vous faisiez découlaient de l'autorégulation et de la réglementation qui vous était imposée. Il s'avère qu'un plus grand nombre de choses sont imposées par la réglementation, et c'est là que se situe le problème.

Si on continue à dire que la réglementation de base qui s'applique à l'échelle nationale ne va pas assez loin, certaines compagnies préféreront investir beaucoup plus dans la sécurité, étant donné cette culture de la sécurité qui existe. Un professeur est justement venu nous en parler. En revanche, d'autres compagnies ou associations ne voudront pas investir dans la sécurité, car si elles le font, elles devront refiler la facture à leurs clients.

S'il n'y a pas de réglementation nationale afin que tout le monde paie le même montant pour des mesures de sécurité communes, on devra choisir entre la viabilité et la sécurité. Malheureusement, je ne suis pas convaincue de votre volonté d'aller plus loin.

Une fois que vous avez respecté les règles déjà établies, comment déterminez-vous quelles mesures supplémentaires de sécurité il vaut la peine de prendre pour vous, compte tenu des coûts et de votre souci de ne pas refiler la facture à vos clients? Sur quoi vous fondez-vous pour prendre ces décisions?

[Traduction]

M. Roger Larson: Madame Morin, ce sont de bonnes questions.

Premièrement, je ne crois pas qu'il soit juste de dire que les coûts sont refileés aux clients. L'entreprise doit tenir compte de ces coûts dans sa structure financière et s'ils l'empêchent d'être concurrentielle au niveau mondial, l'entreprise cesse ses activités au Canada. L'entreprise fait faillite. L'usine doit fermer. C'est la réalité des choses. Ces coûts sont pris en compte dans les structures financières et dans une certaine mesure se répercutent sur tout le monde dans le système.

Il faut y penser à deux fois avant d'ajouter des frais supplémentaires qui pourraient se répercuter sur la compétitivité. Le Canada est un pays commerçant. On nous a posé une question sur les échanges commerciaux tout à l'heure. Nous exportons de 75 % à 80 % de notre production, et pas seulement aux États-Unis. Nous exportons vers 60 pays partout dans le monde. Nous faisons concurrence aux producteurs d'autres pays pour ces contrats.

Je voudrais dire que nous saluons les initiatives commerciales qui ont été prises. L'accord Canada-Honduras vient d'être annoncé. Nous sommes ravis que le gouvernement entreprenne des négociations commerciales. Le Partenariat transpacifique est également très important pour notre secteur.

•(1015)

[Français]

Mme Isabelle Morin: Comme je n'ai plus beaucoup de temps, j'aimerais que vous répondiez à ma question qui concerne les transports.

[Traduction]

M. Roger Larson: Je pense que les compagnies devraient pouvoir établir leurs propres systèmes de gestion de la sécurité et trouver le moyen d'intégrer la sécurité dans un modèle d'entreprise. Quand l'exigence en matière de sécurité est générale, trop large et appliquée à l'échelle nationale, cela donne une approche radicale comparativement à une situation où les compagnies sont en mesure d'intégrer le système de sécurité à leurs opérations.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Pouvez-vous m'expliquer ce que vous faites en tant qu'association, dans ce cas, pour évaluer votre système de gestion de la sécurité? Comment l'évaluez-vous à l'interne? Vous dites que vous faites votre propre plan dans la mesure où celui instauré à l'échelle nationale est trop large. Comment l'évaluez-vous?

Que mesurez-vous, au juste? Comment pouvez-vous déterminer que c'est le meilleur plan pour vous?

[Traduction]

M. Roger Larson: Comme le disait tout à l'heure Fiona, je pense qu'il existe des systèmes de vérification généralisés d'une gestion responsable, alors que d'autres programmes de l'industrie...

[Français]

Mme Isabelle Morin: Pouvez-vous les nommer, s'il vous plaît?

[Traduction]

Mme Fiona Cook: J'ai parlé de gestion responsable pour l'industrie chimique, mais je crois que le secteur des engrais a son propre programme.

M. Roger Larson: C'est exact.

Mme Fiona Cook: C'est vérifié.

Pour répondre à votre question, nous jugeons absolument essentiel d'avoir un cadre réglementaire. Ainsi, si des changements s'imposent, ce n'est pas un problème. En fait, nos entreprises vont au-delà de la réglementation et cela aussi, c'est vérifié.

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Merci beaucoup.

Monsieur Larson, puis-je revenir à un commentaire que vous avez fait dans vos observations préliminaires? Vous avez parlé de l'incidence de l'annonce qu'a faite récemment le gouvernement relativement à la capacité du secteur d'entretien des wagons.

Nous savons que le ministre a fait une annonce fictive au sujet du remplacement de 3 000 wagons DOT-111. Nous le savons parce que l'une des plus grosses de ces entreprises du Canada est venue témoigner devant notre comité, et j'ai ici la transcription du témoignage du vice-président de cette compagnie. Je cite:

À l'heure actuelle, tous nos fabricants sont au maximum de leur capacité. C'est ça la réalité. Si vous venez chez nous pour commander un wagon, vous allez devoir attendre jusqu'à 2015. Avec d'autres fabricants, il faut attendre jusqu'à 2016. Tout ça pour dire que les carnets de commandes sont remplis.

Donc, le ministre a émis cette directive — c'est de la poudre aux yeux —, car nous savons tous, à la lumière des faits et des témoignages, que l'industrie ne peut tout simplement pas se conformer à ces normes, et pas seulement dans le contexte canadien, d'après le témoin, mais aussi dans le contexte nord-américain.

J'aimerais que vous nous disiez les effets de cette annonce sur l'important secteur auquel vous avez fait allusion. Pourriez-vous nous aider à comprendre la situation?

M. Roger Larson: Nous sommes encore en train de chercher à savoir combien notre industrie a de wagons DOT-111. Nous pensons que c'est de l'ordre de 10 000 wagons. Beaucoup d'entre eux ne sont pas en service pour le TMD. Ils transportent des marchandises non dangereuses, et je pense que c'est une distinction qu'il importe de faire.

Les compagnies membres de notre organisation utilisent néanmoins des DOT-111 pour transporter certains produits dangereux dont j'ai parlé tout à l'heure — l'acide sulfurique, la potasse caustique, etc. Nous sommes sur le point de demander à Transports Canada de confirmer son évaluation de la capacité du système d'entretien des wagons pour déplacer ces quelque 100 000 DOT-111 qui doivent être mis à niveau, en plus de faire l'entretien des autres wagons de la flotte.

M. David McGuinty: Je vous souhaite bonne chance quant à cette demande à Transports Canada, parce que le vérificateur général nous a dit que la capacité, au sein de Transports Canada, de faire quoi que ce soit du genre pourrait être inexistante. Le ministère, sous ce gouvernement, dit avoir besoin d'inspecteurs qualifiés de la vérification. Il en a neuf, peut-être 10. Ce n'est pas nous qui avons donné ces chiffres, c'est Transports Canada.

En trois ans, le ministère n'a mené que 25 % des vérifications qu'il était censé faire pour assurer la sûreté des wagons au pays. Donc, il y a un problème de capacité à Transports Canada, et dois-je rappeler aux Canadiens que le gouvernement dépense plus sur la publicité de son Plan d'action économique chaque année qu'il ne le fait sur la sécurité du transport ferroviaire.

J'aimerais néanmoins parler d'une autre question qu'a soulevée un collègue d'en face, ici, tout à l'heure, au sujet de la nouvelle méthode d'échantillonnage, de tests et de classification des produits. J'aimerais savoir si vos membres font réellement l'échantillonnage, le test et la classification des produits, parce que le *Globe and Mail* a publié une série d'articles selon lesquels, même après que la directive ait été émise, cela ne s'est pas fait. On ne le faisait pas à Bakken, cela ne se fait pas aujourd'hui.

Êtes-vous en mesure d'assurer aujourd'hui aux Canadiens qu'à tout le moins, toutes les compagnies membres de votre organisation se conforment entièrement à ces exigences?

Madame Cook.

•(1020)

Mme Fiona Cook: Monsieur McGuinty, je peux vous répondre par l'affirmative. Je crois qu'il faut faire une distinction entre les secteurs. Vous parlez du secteur pétrolier alors que nous fabriquons des produits chimiques. Beaucoup de nos produits sont assez uniformes, et nous devons également satisfaire aux exigences de nos clients. Des tests fréquents sont effectués, et nous nous assurons de classer nos produits en fonction du règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Nous appuyons le nouveau règlement sur la classification qui a été publié cette année dans la *Gazette du Canada*.

M. David McGuinty: J'aimerais revenir sur le sujet abordé durant mon dernier tour de questions, et je serai bref, car il ne me reste qu'une minute.

En fait, on peut dire que le système de gestion de la sécurité, c'est en quelque sorte un accord entre l'industrie et le gouvernement. Pour les Canadiens qui nous écoutent, c'est ce qu'il en est. Vous vous êtes entendus pour adopter une approche conjointe en matière de sécurité, n'est-ce pas? Cet accord se traduit entre autres par un souci de gestion responsable. Les approches varient en fonction des sociétés, mais il n'en demeure pas moins que l'organe de réglementation, c'est-à-dire Transports Canada, assume l'ultime responsabilité de la sécurité et qu'il dispose des ressources nécessaires pour s'acquitter de son mandat. Ne sommes-nous tous pas d'accord avec cette affirmation?

D'après vous, en fonction de ce que vous disent vos membres de tous les secteurs, Transports Canada dispose-t-il des ressources nécessaires pour s'acquitter de son mandat actuellement?

M. Jim Bird: Non. Prenons l'exemple des plans d'intervention d'urgence et de leur traitement. À l'heure actuelle, d'autres plans seront requis en vertu de la directive. Or, on a déjà du retard dans le traitement des plans actuels et le ministère ne sera pas en mesure d'assumer un fardeau additionnel en traitant de nouveaux plans, par conséquent...

M. David McGuinty: Il y a un imposant arriéré...

M. Jim Bird: Exact.

M. David McGuinty: Monsieur Larson.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur McGuinty.

D'autres témoins désiraient-ils répondre?

M. Roger Larson: L'Institut canadien des engrais n'a pas effectué d'évaluation de Transports Canada, par conséquent je vous répondrai plus tard.

Cependant, je précise que nos produits répondent aux normes de classification.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur McGuinty.

Monsieur Watson, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Jeff Watson: Je vous remercie encore, monsieur le vice-président.

Compte tenu des questions posées par M. McGuinty, je crois qu'il serait intéressant de recevoir d'ici cet été des représentants de Transports Canada pour obtenir une mise au point sur le plan d'action en réponse aux rapports du vérificateur général. Au Comité des comptes publics la semaine dernière, nous avons eu un bilan assez solide quant à un certain nombre de recommandations qui ont été appliquées en tout ou en partie. Des engagements très détaillés ont été pris tant dans le rapport du vérificateur général que dans le suivi du plan d'action. Il serait peut-être intéressant que le comité soit mis au courant des progrès ou de l'absence de progrès réalisés par les fonctionnaires de Transports Canada relativement aux cibles énoncées.

J'aimerais maintenant revenir à nos témoins pour quelques instants.

Monsieur Larson, j'aimerais avoir une idée des modes et de l'ampleur des expéditions de marchandises dangereuses qui sont réalisées par les sociétés membres de votre association. Vos membres acheminent-ils des trains entiers remplis d'ammoniac comprimé? Combien y a-t-il de wagons dans ce type de trains? On entend parler de grands trains pour le transport du brut, mais j'aimerais savoir ce qu'il en est dans votre secteur.

M. Roger Larson: Non, nous n'effectuons aucun transport d'ammoniac comprimé par trains entiers. En fait, nous avons effectué une étude et constaté qu'il ne devrait pas y avoir plus de 36 wagons en général qui transportent de l'ammoniac. La moyenne est de 12, et la distance moyenne est de 845 kilomètres.

À titre indicatif, il faut noter que moins de 1,1 % de notre fret ferroviaire total à destination nationale et internationale passe par de courtes lignes de chemin de fer.

M. Jeff Watson: Monsieur Bird, vos membres font-ils circuler fréquemment des trains entiers de matières dangereuses? Est-il possible de voir un train de 50 wagons contenant de l'acide sulfurique ou de l'éthanol passer dans une zone peuplée ou inhabitée du pays?

• (1025)

M. Jim Bird: Non, nos activités ne sont pas de cette envergure.

M. Jeff Watson: Monsieur Cove, j'aimerais revenir sur le sujet des installations de transbordement.

Y a-t-il des cas où, de par son emplacement, l'installation de transbordement relève de la municipalité? Les municipalités ont-elles leur mot à dire sur l'emplacement des sites de transbordement?

M. Marty Cove: Je crois que les municipalités ont leur mot à dire. Je ne suis pas un expert dans le domaine, alors je ne peux vous répondre avec exactitude. Par contre, nous avons un processus de consultation très proactif qui, d'après nous, permet aux municipalités d'avoir leur mot à dire.

M. Jeff Watson: Elles ont leur mot à dire, mais elles ne peuvent pas nécessairement vous chasser grâce au règlement sur le zonage, par exemple.

M. Marty Cove: Elles seraient en mesure de le faire. Cela dépend du conseil municipal.

M. Jeff Watson: Quant à la réglementation provinciale, y a-t-il de grandes différences d'une province à l'autre s'agissant des critères appliqués aux installations de transbordement?

M. Marty Cove: Encore une fois, je ne suis pas expert en la matière, ma spécialisation, c'est la logistique.

M. Jeff Watson: Très bien.

Vous transbordez du pétrole brut. L'un des facteurs à considérer, c'est que le produit n'est pas toujours le même. Le pétrole brut reçoit-il toujours la même classification ou devrait-il y avoir certaines distinctions, par exemple pour le brut de Bakken, en raison de sa volatilité différente? Prenons l'Alberta, qui produit du bitume dilué. La classification sera-t-elle différente?

M. Marty Cove: En fait, j'ai déjà vu du brut de Bakken. J'ai visité quelques installations de transbordement dans le Bakken, et le produit qui s'y trouve est verdâtre, très léger et très visqueux. Or, le produit que nous transportons ressemble presque à du goudron. Les propriétés sont assurément très différentes.

N'étant pas chimiste, je n'en dirai pas plus.

M. Jeff Watson: Très bien. Je continuerai donc de débattre de cette question.

Je ne sais pas si j'ai d'autres questions à poser, alors je vais mettre fin à mon tour.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur Watson.

Monsieur Komarnicki, vous avez cinq minutes.

M. Ed Komarnicki: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions à poser au sujet des systèmes de gestion de la sécurité. Vous avez déclaré avoir certains programmes de sensibilisation pour les premiers intervenants, mais ne pas être responsables de ce que font les chemins de fer. Votre rayonnement est peut-être assez grand, mais ce n'est pas votre principale responsabilité. Or, pour ce qui est des domaines qui vous concernent principalement, avant que le produit ne devienne la responsabilité de la société de chemin de fer, combien d'employés sont mis à contribution? Vous êtes responsables des systèmes de gestion de la sécurité à cet égard, n'est-ce pas?

M. Marty Cove: Oui, nous sommes effectivement responsables de tout ce qui se produit jusqu'au moment où nous détachons les wagons.

M. Ed Komarnicki: Combien d'employés sont mis à contribution dans cette chaîne?

M. Marty Cove: Un assez grand nombre. Certains supervisent l'élaboration des programmes, d'autres sont responsables du transbordement, alors qu'un autre groupe d'employés vérifie les wagons après 24 heures pour en confirmer l'état adéquat. Nous effectuons des inspections des wagons lorsqu'ils arrivent et lorsqu'ils repartent, par conséquent c'est un nombre assez élevé d'employés, mais je ne peux pas vous donner de chiffres exacts.

M. Ed Komarnicki: Mme Cook a mentionné que vous essayiez d'instaurer une éthique pour que vos employés fassent ce qui s'impose, voire plus. L'enjeu intéressant, c'est d'essayer de faire en sorte que cette éthique perdure. Comment motivez-vous vos employés à cet égard? Un intervenant a dit plus tôt qu'un système de gestion de la sécurité nécessite une culture axée sur la sécurité, dans laquelle les valeurs relatives à la sécurité sont fermement ancrées dans l'esprit des gestionnaires et des employés de tous les niveaux opérationnels et que ces valeurs doivent être respectées quotidiennement dans l'exercice de leurs fonctions. Il faut que les employés participent pleinement à l'élaboration des systèmes de gestion de la sécurité des sociétés et qu'ils soient en mesure de faire remonter leurs préoccupations aux plus hauts échelons de l'organisation, sans crainte de représailles. Ces employés doivent jouir d'une supervision adéquate et suivre une formation pour veiller à ce que les erreurs mènent à une amélioration de la sécurité.

Or, les témoins des Teamsters ont laissé entendre, du moins à mon avis, qu'ils ne faisaient pas partie de la solution.

Comment mobiliser les employés pour que, comme je viens de l'indiquer, a) leurs préoccupations soient acheminées aux plus hauts échelons de l'organisation et b) il n'y ait pas de mesures de représailles ou de dissuasion qui soient prises à leur endroit lorsqu'ils expriment ces préoccupations? Comment pouvez-vous motiver vos employés — vos gestionnaires également je présume — à faire partie d'un système qui non seulement respecte la réglementation, mais permet une culture de la sécurité qui va au-delà des normes?

Quel témoin désire répondre?

• (1030)

M. Jim Bird: Cette question a trait directement à mon travail quotidien, à savoir la culture de la sécurité.

Au départ il faut du leadership. Quand un leadership est exercé au sein d'une organisation, il faut être en mesure de donner l'exemple. Il faut parler aux employés. Il faut parler aux personnes faisant partie du processus et les rassurer en leur faisant comprendre qu'on est à l'écoute et qu'on réagit. Par exemple, si sur les lieux d'un site quelqu'un me fait part d'une préoccupation à l'égard de la sécurité, je dois réagir immédiatement pour montrer que nous avons de la crédibilité.

Donc, il faut qu'un leadership soit exercé et qu'il y ait une communication avec les employés pour qu'ils aient le sentiment d'être écoutés et soutenus. Faute de quoi, il n'y aura jamais de culture axée sur la sécurité. Quels que soient les programmes, les processus et la documentation en place, si aucun leadership n'est exercé, s'il n'y a pas d'interaction avec les employés...

M. Ed Komarnicki: Vous pouvez disposer de la documentation et du concept adéquat, mais dans la pratique il n'y aura pas d'application efficace...

M. Jim Bird: Exactement.

M. Ed Komarnicki: ... à moins que tous les échelons de l'organisation n'y adhèrent, je présume.

M. Jim Bird: C'est exact. J'étudie le comportement de la direction en tant que gardien de la culture de sécurité. Il faut se pencher sur ce que fait vraiment la direction. Dans les faits, je calcule à combien de reprises la haute direction se rendra sur les lieux pour discuter de sécurité avec les employés, par exemple.

M. Ed Komarnicki: J'imagine que cette culture ne s'installe pas du jour au lendemain.

M. Jim Bird: Cela prend un certain temps pour ancrer une culture de sécurité. Cette culture ne s'installe pas instantanément. Il s'agit d'une discipline dans laquelle il faut investir.

M. Ed Komarnicki: Monsieur Larson, je comprends que vous voulez intervenir.

Je sais que beaucoup craignent qu'il n'y a peut-être pas assez de règlements. Même s'il y a beaucoup de règlements en place, la situation évolue et vous devrez avoir en place un système pour composer avec les nouvelles réalités.

Je vous invite à formuler vos observations.

M. Roger Larson: Philosophiquement, le règlement idéal devrait stipuler qu'il revient au directeur général de protéger les actifs des actionnaires. Un bel exemple de culture de sécurité serait une mine de potasse en Saskatchewan. Vous y verrez un babillard immense situé à l'extérieur de la mine qui indique depuis combien de milliers ou de millions d'heures-personnes il n'y a pas eu d'accident en milieu de travail.

L'une de nos entreprises a pour devise « La sécurité aujourd'hui », et non « La sécurité demain ». Cette philosophie axée sur la sécurité est bien ancrée chez le personnel, jusqu'en haut de l'échelle organisationnelle, car il s'agit d'une responsabilité à l'égard des actionnaires. Je crois que cette approche est plus efficace que toute réglementation gouvernementale, car il s'agit d'une façon rentable d'améliorer la sécurité.

M. Ed Komarnicki: Madame Cook, avez-vous un dernier mot à dire sur le sujet?

Mme Fiona Cook: Oui, j'ajouterais que c'est la raison pour laquelle nous qualifions d'éthique la gestion responsable. C'est dorénavant mal vu de ne pas déclarer un incident relié à la sécurité. Il a fallu attendre des années pour en arriver là. Parfois, lorsque de nouvelles entreprises sont créées, il se peut que des années doivent s'écouler avant d'atteindre ce niveau de performance et de confiance au sein des organisations et d'en arriver au point où le fait de faire rapport sur un autre employé est perçu de façon positive et mérite une récompense au lieu d'une punition.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur Komarnicki.

[Français]

Je remercie les témoins d'avoir livré leurs présentations et d'avoir répondu à nos questions.

Monsieur Watson, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Jeff Watson: Merci monsieur le vice-président. Nous sommes maintenant au mois de mai, par conséquent je présente l'avis de motion suivant:

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le comité entreprenne une étude, tel que suggéré par le Comité permanent des finances dans sa motion adoptée le 29 avril 2014, de l'objet des articles 212 à 233 et de l'article 375 du projet de loi C-31, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en oeuvre d'autres mesures; et que la réunion du mardi 13 mai 2014 soit consacrée à l'étude.

Dois-je lire cet avis en français également?

• (1035)

Le vice-président (M. Hoang Mai): Non, ce n'est pas nécessaire.

Je crois que tout le monde a reçu cet avis de motion. Voulez-vous en débattre?

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: J'ai en fait une question à poser. Recevrons-nous des témoins? Le cas échéant, nous aurons besoin de plus d'une journée pour cette étude? Allons-nous procéder à un vote sur ces articles ou nous contenterons-nous de présenter un rapport d'étude?

Le vice-président (M. Hoang Mai): Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Pour ce qui est des témoins, manifestement des fonctionnaires — de Transports Canada et d'Infrastructure Canada également — seront présents dans ce type d'étude pour répondre à des questions précises. Si vous souhaitez recevoir d'autres témoins, vous y avez probablement réfléchi au cours des 48 dernières heures. Compte tenu de l'avis de motion, nous devrions probablement communiquer avec le greffier le plus rapidement possible pour déterminer si nous pouvons prendre des arrangements en vue de cette séance.

Avec tout le respect que je vous dois, je tiens à préciser qu'il ne nous reste plus beaucoup de séances de libres. Notre étude actuelle nous occupe beaucoup, et l'échéancier est raisonnable si l'on tient compte du moment où ce comité doit mener son examen. Si je ne m'abuse, la règle générale veut qu'à moins qu'il n'y ait des amendements à proposer par le comité, ce dernier formule une réponse au Comité des finances en indiquant qu'il s'est penché sur les mesures précisées.

Le vice-président (M. Hoang Mai): S'agissant des travaux du comité, je précise que pour l'instant nous n'avons rien de planifié pour la réunion de jeudi prochain.

M. Mike Sullivan: Proposez-vous que nous entreprenions cette étude plus tôt, c'est-à-dire jeudi et qu'elle se poursuive mardi prochain?

Le vice-président (M. Hoang Mai): Je ne formule aucune recommandation.

M. Mike Sullivan: Monsieur Watson cela vous semble-t-il acceptable?

M. Jeff Watson: Nous devons parler jeudi d'autres travaux, surtout que le segment ferroviaire de notre étude aura été terminé. Nous aurons l'occasion de donner des directives aux analystes au sujet de la rédaction du rapport intérimaire de façon qu'on puisse le recevoir en temps raisonnable pour l'examiner. Nous devons aussi commencer à étudier d'autres modes de transport dans le cadre de cette étude.

Il est proposé de consacrer la réunion de la semaine prochaine à un examen des éléments budgétaires. Je pense que c'est lié aux mesures « Par-delà la frontière » visant la conformité au règlement ou l'harmonisation de ceux-ci en ce qui concerne le pont Champlain, auquel nous nous intéressons.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Y a-t-il des commentaires?

Autre chose?

Voulez-vous passer au vote?

M. Mike Sullivan: Avant cela, est-ce que je peux demander à M. Watson s'il y est ouvert. Apparemment, nous avons jusqu'au jeudi 15 mai pour présenter un rapport aux finances.

Le greffier du comité (M. Philippe Grenier-Michaud): Vous avez jusqu'à 9 heures du matin.

M. Mike Sullivan: J'ai une question à poser au greffier. D'autres comités semblent avoir trouvé le moyen d'avoir plus de temps pour approfondir leur étude. Pourquoi notre comité est-il limité aux échéances établies en dépit du fait que le temps semble nous manquer, et maintenant nous n'avons plus de temps pour le segment ferroviaire de l'étude alors que nous n'avons pas encore entendu les compagnies d'assurance, etc.?

Le vice-président (M. Hoang Mai): Je pense que le comité peut présenter des recommandations ou décider de la manière dont il veut répartir le temps dont il dispose, et voter sur la question. Je n'ai entendu aucune recommandation ni suggestion visant de tels changements. Le comité n'a rien décidé en ce qui concerne le temps qu'il consacre à l'étude.

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: J'aimerais ajouter quelque chose, si vous le permettez, monsieur le président, mais sur un autre sujet. Traitons d'abord de la motion, et j'y reviendrai.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Qui est pour?

(La motion est adoptée.)

Le vice-président (M. Hoang Mai): Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Monsieur le président, je n'ai peut-être pas déjà soulevé la question devant le comité, mais nous avons eu aujourd'hui un excellent exemple de témoignages impressionnants. Je pense que le greffier se trouve dans une situation difficile parce que bien des témoins préparent des documents à distribuer, qui ne sont que dans une langue. J'estime que cela fait obstacle au bon fonctionnement du comité. Peut-être pourrions-nous, jeudi prochain, décider des moyens de s'assurer que, lorsque les témoins viennent ici, leurs documents aient été soumis à l'avance pour être traduits et distribués?

C'est toujours difficile pour les comités, je le sais, mais je pense que c'est la moindre courtoisie. Les témoins peuvent remettre à l'avance leurs documents; ceux-ci peuvent être traduits; et ensuite ils peuvent être distribués. Dans la situation actuelle, chacun de nous doit relire les témoignages, ou en charger notre personnel pour pouvoir en comprendre toute la portée, ce qui en fait, double notre charge de travail. Il est plus facile et plus efficace d'avoir le document devant nous. Peut-être pourrions-nous en discuter jeudi. C'est une simple suggestion à laquelle nous pourrions tous réfléchir.

•(1040)

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup, monsieur McGuinty.

Madame Young.

Mme Wai Young: Je suis d'accord avec M. McGuinty. J'aimerais seulement savoir, puisque je suis nouvelle à ce comité, s'ils peuvent nous remettre leurs mémoires après, qu'ils aient ou non été traduits. On demande toujours aux gens de soumettre de l'information supplémentaire.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Ils peuvent remettre leurs mémoires après, mais ils doivent avoir été traduits pour que nous puissions tous les avoir dans les deux langues officielles.

Mme Wai Young: Mais en fin de compte, on reçoit cette information?

Le vice-président (M. Hoang Mai): Oui.

Mme Wai Young: Est-ce qu'on leur dit de soumettre leur mémoire?

Le vice-président (M. Hoang Mai): Les témoins déposent leur mémoire, qui alors est traduit et distribué.

Mme Wai Young: Est-ce que selon le protocole, on leur dit qu'ils peuvent présenter leur mémoire et que nous le voulons?

Le vice-président (M. Hoang Mai): C'est une question à poser au greffier. Vous voulez savoir s'ils en sont informés?

Mme Wai Young: Exactement, et aussi que nous voulons ces mémoires.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Le greffier confirme qu'on le leur dit.

Mme Wai Young: Je vous remercie.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Je vous en prie.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, ce serait des questions tout à fait pertinentes pour la discussion de jeudi. Je pense qu'il serait bon que le greffier nous explique la procédure, notamment sur le préavis donné pour les réservations, si les témoins sont avisés à l'avance de nos besoins, et ce qui empêche d'obtenir ces documents à l'avance. Je pense que nous pourrions examiner cette question en profondeur en comité dans le but d'améliorer le plus possible la procédure. Si des facteurs structurels peuvent être éliminés pour simplifier les choses pour nous, nous devrions les examiner.

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur Watson.

Monsieur Sullivan, vous avez une question?

[Traduction]

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, pour ce qui est de la procédure, est-ce que la réunion de jeudi est une réunion de sous-comité, de comité... qu'est-ce qui est au programme? Le savons-nous?

Le vice-président (M. Hoang Mai): Nous n'avons reçu aucune directive. C'est pourquoi j'ai dit que le comité pouvait décider de ce qu'il voudrait faire.

Puisque rien n'est proposé pour l'instant, le greffier devra en décider avec la présidence, et nous allons proposer un échéancier.

M. Mike Sullivan: Avec notre ordre du jour pour jeudi...

M. Hoang Mai: Un ordre du jour.

M. Mike Sullivan: Mais il n'y a pas de témoin qui est prévu pour jeudi.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Aucun témoin n'a été convoqué pour jeudi.

[Français]

Madame Morin, vous avez quelque chose à ajouter?

Mme Isabelle Morin: Je ne sais pas si cela se fera au sein du sous-comité ou du comité, mais il faudrait discuter de la question de la réduction de notre recours aux documents imprimés. Je sais que plusieurs comités ont adopté cette formule. Il serait très pertinent que nous fassions la même chose.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Personne n'a présenté de motion aujourd'hui à ce sujet, mais selon ce que je comprends et selon ce que M. Watson a dit, ce sera le comité complet qui discutera des affaires du comité. Tous ces enjeux pourront donc être discutés lors de cette réunion.

Je tiens à vous préciser que nous allons recevoir sous peu, peut-être jeudi, une lettre d'information concernant les sites de transbordement. Nous pourrions donc en discuter aussi jeudi.

La séance est levée.

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.

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.

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