



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 008 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 13 avril 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mercredi 13 avril 2016

• (1540)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Bienvenue. Il s'agit de la séance n° 8 du Comité permanent des transports, des infrastructures et des collectivités. Je souhaite la bienvenue à tous nos invités et j'apprécie sincèrement le fait que vous ayez pris le temps de venir vous adresser au Comité pour parler de la question de la sécurité ferroviaire. Il ne fait aucun doute que, pour différentes raisons, il s'agit d'un enjeu primordial pour beaucoup de personnes, et je suis sûre que ce l'est pour vous, qui avez été invités ici et qui êtes sur le point de nous en parler.

Nous accueillons Jim Vena, vice-président exécutif et chef de l'exploitation; Sean Finn, vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la direction des Affaires juridiques; Michael Farkouh, vice-président, Région de l'Est; et Sam Berrada, vice-président, Sécurité et développement durable de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Nous avons un peu de retard, alors ne l'oublions pas. Si, selon vous, certaines choses ont déjà été dites et que vous voulez simplement les souligner, du point de vue de la gestion du temps, nous vous en serons certainement reconnaissants.

Qui veut commencer?

Monsieur Vena.

M. Jim Vena (vice-président exécutif et chef de l'exploitation, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Madame la présidente, j'ai besoin d'environ 9 ou 10 minutes pour vous lire une courte déclaration. J'y aborde les principaux points qu'on nous a demandé de venir aborder ici. Je suis sûr qu'il y a autre chose, et nous serons ici pour répondre à vos questions, quelles qu'elles soient.

La sécurité est un sujet important pour le CN. Je le sais bien. Nous n'avons pas beaucoup de temps, mais si vous me permettez de lire ma déclaration le plus rapidement possible, je ne perdrai pas de temps, et, si quelqu'un a des questions, qu'il n'hésite pas à me les poser. Mais je vais y aller le plus rapidement possible parce que je veux aborder un certain nombre de points.

Les présentations étaient faites. Je n'ai pas demandé à Sean Finn de m'accompagner parce que je jugeais important d'avoir un avocat avec moi; il s'occupe des affaires publiques et des affaires gouvernementales, et c'est principalement pour cela qu'il est ici. Il y a deux personnes importantes: Michael Farkouh, qui est responsable, essentiellement, de l'exploitation des chemins de fer de l'est de Winnipeg, environ, à Halifax. Il y a aussi à ma droite Sam Berrada, qui est responsable de la Sécurité et du développement durable au sein de l'entreprise, pour l'ensemble du CN, c'est-à-dire de la Nouvelle-Orléans à Halifax et jusqu'à Prince Rupert et Vancouver.

Je suis très heureux d'avoir l'occasion d'aborder avec vous ce sujet extrêmement important qu'est la sécurité ferroviaire.

En débutant, je veux souligner que, pour le CN, rien n'est aussi important que la sécurité. Notre engagement indéfectible envers la sécurité dicte tout ce que nous faisons. Ce souci de la sécurité est présent chez tous les membres de la haute direction jusqu'à chacun des employés du CN, même chez ceux dont le travail n'est pas directement lié à l'exploitation. Miser sur la sécurité dans l'exploitation ferroviaire relève, bien entendu, du bon sens et de notre responsabilité, mais c'est aussi une attitude avantageuse du point de vue commercial et qui permet au CN de remplir son rôle de pilier de l'économie.

Les accidents entraînent de lourds préjudices pour nos affaires, à tous les niveaux. Les Canadiens comptent sur nous pour acheminer leurs marchandises à destination, au moment prévu. C'est pour ces raisons que nous avons choisi de surpasser les exigences réglementaires dans bien des domaines et que nous sommes constamment à la recherche de nouveaux moyens de défense axés sur le personnel, les processus, la technologie et les investissements. Vous m'entendrez répéter ces quatre éléments.

En réalité, les chemins de fer canadiens n'ont jamais été aussi sûrs. Le taux d'accidents a énormément diminué depuis une dizaine d'années. Au CN, le nombre des accidents en voie principale a chuté de 60 % pendant la même période. Les immenses progrès de la technologie nous permettent bien souvent de repérer les problèmes et de les résoudre avant qu'un accident ne survienne.

De plus, l'accent que nous mettons sur la sécurité et la formation que nous offrons au personnel vont bien au-delà de ce que nous avons fait dans le passé, même il y a quelques années. Le CN exploite des installations de formation ultramodernes à Winnipeg et Chicago, où sont formés tous nos nouveaux employés et où les plus anciens perfectionnent leurs compétences. Depuis l'ouverture de ces centres en 2014, environ 15 000 employés y ont reçu une formation; on parle donc de 15 000 sur un effectif total de tout juste au-dessus de 22 000 employés. La construction et l'exploitation de ces campus sont une initiative coûteuse, mais nous sommes convaincus que les bénéfiques que nous vaut cette initiative — le fait que nos employés sont formés de façon uniforme, l'accent mis sur la sécurité, la volonté de veiller les uns sur les autres — valent bien les sommes investies.

La sécurité des passages à niveau est une grande priorité pour le CN. Le CN, de pair avec les responsables de l'Opération Gareautrain, travaille en permanence pour prévenir les collisions aux passages à niveau et les accidents liés à la violation de propriété. Nous réalisons des initiatives d'application de la loi mensuelles aux passages à niveau, y compris des opérations conjointes avec les services de police locaux.

Nous déployons stratégiquement de l'équipement et des technologies pour réduire les passages à niveau à haut risque et nous présentons des exposés sur la sécurité aux groupes à risque élevé dans des collectivités partout le long de notre réseau. Le CN interagit aussi avec des représentants municipaux, provinciaux et fédéraux pour cerner et éliminer les dangers aux passages à niveau.

Rapidement, j'aimerais passer à autre chose et dire quelques mots au sujet de notre système de gestion de la sécurité. J'ai entendu beaucoup de personnes parler de gestion de la sécurité au cours de la dernière année. Tout d'abord, je veux préciser qu'il ne s'agit certainement pas d'une démarche d'autoréglementation. Le SGS a été créé au Canada, et les règles qu'il a introduites se sont ajoutées aux nombreuses autres dispositions réglementaires régissant l'exploitation, la voie et le matériel roulant.

Les chemins de fer restent toujours strictement encadrés par les règlements de Transports Canada. Les dispositions existantes sont demeurées en vigueur, et les inspecteurs vérifient activement, dans nos installations, si elles sont correctement mises en application.

Le SGS est en fait une plateforme supplémentaire constituant un complément à la réglementation gouvernementale. Il nous impose la responsabilité de veiller à l'entretien d'une culture de la sécurité dans toutes nos activités. Il nous permet de faire plus que ce que les règlements exigent, et non pas moins. Au CN, le Système de gestion de la sécurité met l'accent sur des initiatives portant sur le personnel, les processus, la technologie et les investissements.

Du côté de notre personnel, cela passe par la formation que je viens de mentionner, ainsi que par le programme Veiller les uns sur les autres, qui vise à intégrer la culture de la sécurité dans les tâches quotidiennes. Le but recherché est bien entendu de garantir que chacun rentre sain et sauf chez lui le soir.

● (1545)

Le processus est assorti de mesures telles que des évaluations et l'atténuation des risques, ainsi que les vérifications de sécurité. Il inclut aussi l'engagement auprès des collectivités que nous servons. Nous collaborons avec nos services d'intervention d'urgence, nous leur offrons une formation et des renseignements afin de les outiller pour faire face à toutes les éventualités. À ce jour, nous avons rencontré les représentants de plus de 300 municipalités et avons fourni de l'information à 1 200 autres à l'échelle de notre système et le long de notre réseau.

En 2015, le programme de dépenses en immobilisations du CN s'est élevé à 2,7 milliards de dollars. Cette année, nous prévoyons dépenser 2,9 milliards de dollars, malgré la tiède performance de l'économie. Une bonne partie de ce programme, soit une somme de 1,5 milliard de dollars sur le total de 2,9 milliards, sera consacrée à l'entretien et à l'amélioration de l'infrastructure de la voie. Le CN investit à long terme et entend maintenir ses dépenses en immobilisations afin de soutenir la sécurité et la fluidité du réseau et de placer la barre plus haut sur le plan de l'efficacité et du service à la clientèle.

Par ailleurs, nous investissons constamment dans de nouvelles technologies. Le CN utilise toute une panoplie d'outils technologiques pour surveiller l'état de la voie et du matériel roulant, agissant ainsi de façon proactive pour réduire les risques au minimum. Le CN possède le réseau de détecteurs en voie le plus dense en Amérique du Nord, après avoir augmenté de plus de 30 % le nombre de détecteurs en voie sur son réseau au cours de la dernière décennie. Pendant cette même période, il a augmenté de 60 % le nombre de détecteurs de défauts de roues, et a doublé la fréquence des auscultations de rails aux ultrasons pour en cerner les défaillances. Il s'agit là d'un

exemple où l'utilisation du Système de gestion de la sécurité nous permet d'aller bien au-delà des exigences de la réglementation. Nous avons recours à des inspections et à des détecteurs plus nombreux que nécessaire et nous avons également investi dans de nouvelles technologies non requises par les règlements. Une fois encore, nous le faisons parce que c'est la bonne chose à faire et parce que c'est avantageux sur le plan commercial.

En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, le CN a anticipé les règlements en mettant en vigueur de nouvelles règles pour les « trains visés ». Nous avons suggéré au ministre de resserrer rapidement les normes portant sur les wagons-citernes. Nos méthodes d'exploitation traitent différemment les produits ordinaires et les marchandises dangereuses, notamment en imposant des vitesses plus lentes à ces dernières. Le CN a posté des agents spécialisés en marchandises dangereuses à des endroits stratégiques dans l'ensemble de son réseau. D'autres membres du personnel ont reçu une formation d'intervenant d'urgence en matière de marchandises dangereuses. Nous avons disposé de l'équipement spécialisé à des endroits clés de notre réseau et nous travaillons en étroite collaboration avec les équipes d'intervention d'urgence de nos clients, les entrepreneurs spécialisés en interventions d'urgence et les premiers intervenants locaux.

Le CN a déployé beaucoup d'efforts pour entrer en contact avec les municipalités, former leurs intervenants d'urgence et leur transmettre des informations en temps réel sur les marchandises dangereuses. Le CN a montré l'exemple en s'engageant systématiquement auprès des municipalités, et nombre de ses initiatives ont finalement inspiré de nouveaux règlements.

De concert avec le CP et d'autres chemins de fer, nous avons mis au point AskRail, une application mobile qui permet aux pompiers et aux premiers intervenants d'obtenir des informations en temps réel et de déterminer le contenu d'un wagon de train et, par extension, de tous les wagons de n'importe quel train.

Je sais que votre comité s'est penché en particulier sur la question de la gestion de la fatigue. Il s'agit d'une question cruciale pour le CN, les syndicats et chacun de nos employés. Les règles fournissent une base solide et, de pair avec nos employés, nous allons au-delà des règles et avons adopté une approche progressive pour nous assurer que nos effectifs obtiennent le repos dont ils ont besoin. Cela inclut des plans de gestion de la fatigue qui consistent en de la sensibilisation et de nombreuses occasions pour les employés de prendre du repos au-delà des exigences des règles relatives au temps de travail et de repos. De plus, une importante proportion de nos employés ont des horaires fixes, ce qui assure l'uniformité.

Nous poursuivons notre collaboration avec les syndicats en vue de mettre au point des mesures complémentaires pour améliorer l'établissement des horaires. Les chemins de fer sont opérationnels 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Nous prenons un seul jour de repos, et c'est le jour de Noël. Cela signifie que la veille de Noël et la fête de Noël sont nos seuls congés. Nous le comprenons. Il s'agit d'un défi, mais nous prenons les mesures pour nous assurer que nos employés ont le droit de refuser de travailler ou peuvent arrêter de travailler s'ils estiment qu'ils ne sont pas assez reposés pour travailler de façon sécuritaire.

L'une des propositions que nous estimons prometteuses dans ce domaine est l'utilisation de caméras orientées vers l'intérieur des cabines de locomotives. Le recours à cette technique à des fins de surveillance et de formation constituerait un outil puissant d'atténuation des risques, en particulier de la fatigue, s'il est utilisé dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité. Nous aimerions que ces processus soient mis en place tandis que nous allons de l'avant afin que nous puissions utiliser adéquatement cette technologie. Le CN travaille avec des spécialistes dans le domaine des algorithmes de reconnaissance visuelle, que l'on peut utiliser avec des caméras afin de repérer les signes de fatigue.

Vous vous êtes intéressés également à la technologie de commande à distance des locomotives, connue sous l'appellation « Loco-commande » ou « Beltpack ». Je tiens d'abord à préciser qu'il ne s'agit pas d'une nouveauté. Cette technologie a été développée au Canada il y a 25 ans et est maintenant largement utilisée en Amérique du Nord. En fait, des études ont révélé — et ce sont des faits, pas simplement des témoignages anecdotiques — que, compte tenu du type de mouvements pour lesquels on utilise la Loco-commande, celle-ci est plus sûre que les moyens classiques.

• (1550)

Ceci s'explique par le fait que les opérateurs de la Loco-commande se trouvent à l'extérieur de la locomotive, ce qui leur assure une meilleure visibilité dans toutes les directions, et par le fait que cette technique élimine une étape de communication entre les employés, réduisant ainsi les risques d'erreur. La technologie comporte de nombreuses fonctions de sécurité qui visent à réduire davantage les risques d'erreurs, comme la régulation de la vitesse et la détection d'inclinaison. Si un employé tombe pour une raison ou pour une autre ou s'il glisse, le système envoie automatiquement un signal d'alarme pour vous avertir. Si vous ne portez pas une Loco-commande, ça ne fonctionne pas, et le dispositif permet donc de réguler les vitesses. Il y a aussi fonction de détection de l'inclinaison, qui permet de faire arrêter immédiatement la locomotive.

Le dernier domaine que je veux aborder est celui de l'évaluation des risques. Le CN a mis en place un solide système d'évaluation des risques pour les voies où circulent ses trains. Ces évaluations nous permettent de déterminer les technologies et les processus aptes à assurer une atténuation des risques. Nous travaillons également de concert avec les collectivités afin de mieux évaluer les risques. Nos processus font l'objet de constantes mises à jour et ont été analysés par le Canadian Rail Research Laboratory de l'Université de l'Alberta, qui nous a permis de perfectionner encore notre méthodologie.

Comme vous pouvez le constater, je suis très fier de tout ce que nous avons fait au CN en faveur de la sécurité de notre personnel, de notre exploitation et des collectivités que nous desservons. Malgré tout, je ne veux pas dire que nous pouvons nous arrêter là. Même si le nombre d'accidents a chuté de façon remarquable chez nous, je reste convaincu qu'il peut et doit encore baisser. Cela reste notre objectif, et même s'il n'est pas réaliste d'espérer une élimination complète des accidents, cela ne nous empêchera pas d'essayer d'y parvenir.

Je vais m'arrêter ici.

J'espère ne pas être allé trop vite. Je l'ai fait le plus rapidement possible, madame la présidente, mais, je l'espère, j'ai réussi à véhiculer les points importants que je voulais soulever. J'ai probablement déjà répondu à toutes les questions, alors si c'est terminé, je peux m'en retourner simplement à Edmonton.

La présidente: Vous croyez peut-être que c'est une bonne idée, mais je suis sûre que les représentants des deux côtés ont des questions pour vous.

Merci.

Monsieur Berthold, vous avez six minutes, s'il vous plaît.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci, madame la présidente.

Monsieur Vena, je vous remercie beaucoup de votre présence.

Que quatre vice-présidents viennent parler de sécurité ferroviaire est très apprécié des membres du Comité. Cela démontre l'importance que vous accordez à la sécurité ferroviaire.

Vous êtes l'un des premiers intervenants à ne pas avoir parlé de Lac-Mégantic dans votre présentation. Pourtant, c'est quelque chose qui a marqué l'industrie ferroviaire au cours des dernières années. Ce n'est pas un reproche, c'est tout à fait correct. L'accident de Lac-Mégantic est survenu et on ne peut pas passer à côté, mais c'est quand même l'industrie ferroviaire partout au Canada qui est préoccupée par la sécurité ferroviaire.

J'aimerais savoir ce qui a changé dans l'industrie ferroviaire, depuis la tragédie de Lac-Mégantic, en ce qui a trait à l'application de la sécurité. Le CN est une grande compagnie et elle ne mène pas d'activités dans les petits chemins de fer comme celui qu'exploitait la MMA à l'époque de cette tragédie. Qu'est-ce qui a changé? Cela a-t-il suscité plus de sensibilités ou de préoccupations chez les dirigeants des grandes compagnies comme la vôtre?

M. Sean Finn (vice-président exécutif, Services corporatifs, et chef de la direction des Affaires juridiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Je vais vous répondre, tandis que mon ami Jim pourra écouter l'interprétation.

Nous n'avons pas mentionné Lac-Mégantic, mais c'est une tragédie pour nous tous au Canada. Nous avons été très sensibles à cela. Il n'y a pas un seul cheminot au CN ou en Amérique du Nord qui n'ait pas été marqué par l'accident tragique de Lac-Mégantic qui a coûté la vie à 47 Canadiens et qui a anéanti un centre-ville.

Je tiens à souligner que, le matin de l'accident du samedi 6 juillet, mon collègue Mike Farkouh était présent à Lac-Mégantic. Il faisait partie d'une équipe de gens qui devaient faire trois choses. Premièrement, ils devaient déterminer si une chose similaire pouvait arriver au CN; nous croyons que non. Deuxièmement, ils devaient travailler avec les intervenants pour savoir comment intervenir lors d'un accident de cette envergure. Troisièmement, il fallait appuyer les démarches des premiers répondants de Sherbrooke et de Lac-Mégantic.

La plus grande chose qui a changé à la suite de cette tragédie, c'est que les compagnies de chemins de fer reconnaissent qu'elles doivent faire un meilleur travail pour informer les communautés sur ce qui se passe chez elles. Il faut leur faire comprendre que nous faisons partie intégrante de leur communauté et de leur vie quotidienne.

Comme l'a dit M. Vena, le CN a lancé un programme d'engagement dans plus de 1 200 communautés aux quatre coins du Canada où il exploite le réseau. Nous avons rencontré des gens de plus de 300 municipalités pour parler de transport de matières dangereuses, de sécurité ferroviaire et de passages à niveau. Nous leur avons surtout dit qu'il fallait que le maire, le conseil municipal et la population sachent très bien à qui appartient le chemin de fer qui traverse leurs municipalités, et qui sont Jim Vena et Mike Farkouh. Le travail n'a pas arrêté. Pas une seule journée ne passe sans que nous ayons à l'esprit notre obligation de nous assurer que les communautés sont conscientes de ce que nous faisons.

Il existe plusieurs mesures en matière de transport de matières dangereuses. Il se donne aussi beaucoup de formation tant aux intervenants de première ligne dans les municipalités qu'à nos employés. Des incidents peuvent survenir, mais une tragédie comme celle de Lac-Mégantic est exceptionnelle. Il faut tout de même être conscient que les communautés s'attendent à ce que le CN soit présent quand cela arrive, mais également avant, et ce, afin de former les intervenants.

Monsieur Berthold, cela a été un réveil pour nous tous dans l'industrie. Nous avons tous pris conscience de cela. Sans nous vanter, je crois que le CN a joué un rôle de leader dans le domaine. Cela a fait en sorte que l'industrie se voit comme un tout: tant l'Association des chemins de fer du Canada que le CP et les chemins de fer d'intérêt local ont pris conscience de l'engagement qu'ils devaient prendre. Ils sont réellement des parties prenantes dans cette démarche.

• (1555)

M. Luc Berthold: Depuis l'accident tragique de Lac-Mégantic, je m'intéresse beaucoup plus à la sécurité ferroviaire. C'est le cas également d'un bon nombre de Canadiens.

Le fait qu'on ait laissé l'industrie se réglementer elle-même fait fréquemment l'objet de reproches. Or dans le cadre de votre présentation, vous avez dit, monsieur Vena, que les systèmes de gestion de la sécurité n'étaient pas des systèmes d'autoréglementation.

Pourriez-vous nous expliquer cela en quelques mots?

Transports Canada, à la suite de cela, s'est retiré des inspections.

J'aimerais que vous nous donniez plus de détails sur ces questions, qui suscitent des interrogations.

[Traduction]

M. Jim Vena: On dirait que Sean vous a très bien répondu. Il y a eu 1 200 collectivités et tout...

Écoutez, je crois que c'est une excellente question. Rappelons les faits en ce qui a trait au SGS et aux règles en place: pour commencer, aucune règle n'a été éliminée au Canada. La Loi sur la sécurité ferroviaire est en vigueur. Le ministre, le gouvernement, Transports Canada, le ministère du Travail et d'autres organismes de réglementation ont différentes façons de mettre des choses en place et d'appliquer des règles dans le domaine ferroviaire. Toutes ces choses n'ont pas été éliminées au moment de la mise en place du SGS.

Le SGS est un système. En fait, si vous comprenez vraiment bien ce que fait le SGS, il oblige la compagnie de chemin de fer... Ces plans sont examinés par Transports Canada et par différents organismes de réglementation. Cela nous permet de nous appuyer sur la réglementation en place.

Prenons, par exemple, la détection par ultrasons. De quoi s'agit-il? Nous réalisons de tels tests à l'interne, par nous-mêmes, et il y a des intervenants externes qui testent les rails pour s'assurer qu'il n'y a pas de défauts. Les règles précisent combien de fois par année il faut le faire. Nous le faisons cinq ou six fois plus, parce que, par l'intermédiaire du SGS que nous avons mis au point, nous voulons comprendre ce qui se produit dans les rails et en quoi consistent les défauts trouvés. Nous le faisons en fonction du risque. À certains endroits, nous réalisons 10 fois plus de tests. Voilà en quoi consiste le SGS.

La présidente: Merci beaucoup de l'explication, monsieur Vena.

Monsieur Sikand, s'il vous plaît, vous avez six minutes.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente.

Messieurs, merci d'être là et de répondre à nos questions.

J'ai l'impression que les employés des compagnies de chemin de fer n'ont pas les horaires de travail les plus prévisibles qui soient. Quel sera l'impact sur vos résultats ou vos coûts opérationnels si vous décidiez de leur donner des horaires de travail plus prévisibles?

M. Jim Vena: Ce n'est pas une question d'argent. Le problème, c'est que nous travaillons 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Nous travaillons tout le temps, d'un bout à l'autre du Canada. Il faut composer avec les conditions météorologiques, les clients qui donnent les produits. Il y a de nombreux facteurs externes qui ont un impact sur les opérations internes.

Nous avons travaillé dur au fil des ans pour mettre en place des horaires, en fait, nous l'avons fait aussi récemment qu'il y a six mois. Nous avons mis en place un réseau ferroviaire plus programmé dans un environnement très irrégulier. Nous avons fait du mieux que nous pouvions. Nous avons beaucoup d'employés; les gens pensent seulement aux personnes qui conduisent les trains et ils oublient les contrôleurs de la circulation ferroviaire qui, comme les contrôleurs aériens, donnent des directives aux trains. Eux aussi travaillent 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. En fait, ces contrôleurs n'ont même pas congé à Noël, parce qu'il y a toujours des trains de VIA en route durant la période des Fêtes. Ces gens sont au poste chaque jour.

Nous regardons la situation de façon holistique. Nous avons pris beaucoup de mesures pour nous assurer... En premier lieu, nous devons nous assurer de mettre en place les plans de gestion de la fatigue. Nous les examinons avec nos employés. Nous travaillons avec les syndicats afin de pouvoir les appliquer. Au bout du compte, les employés ont le droit de dire qu'ils ne peuvent pas continuer, qu'ils en ont fait assez ou qu'ils se trouvent dans une situation qui ne fonctionne tout simplement pas.

Mais entre les deux, nous travaillons sur cette question depuis très longtemps. Il n'y a pas une réponse facile. Nous avons mis en place des technologies pour nous assurer que, si quelque chose se produit... Sur chaque locomotive que le CN utilise sur sa ligne principale, si, pour une raison ou pour une autre, le mécanicien de locomotive ou le chef de train ne peut plus s'acquitter efficacement de ses fonctions, le système d'alerte permettrait d'arrêter le train, et ce, très rapidement.

Il y a des systèmes qui ont été mis en place. Nous avons travaillé en collaboration avec les syndicats. Nous continuerons à le faire, et il y a des choses que nous faisons qui vont au-delà des exigences des règles. Les règles permettent aux personnes de prévoir des périodes de repos — parfois les gens sont même forcés de prendre une période de repos — après un certain nombre d'heures de service. Nous permettons aux personnes, grâce à un contrat ou par d'autres moyens, d'avoir encore plus de temps de repos entre ces périodes réglementées. Selon moi, si on prend le temps de bien regarder la situation... j'aimerais bien avoir huit heures avec vous tous pour vous expliquer tout ce que nous avons fait, parce que c'est un sujet compliqué.

Cependant, ce que je ne veux pas en tant que représentant d'une compagnie de chemin de fer, c'est qu'il y ait des gens qui ne savent absolument rien et qui ne sont pas en sécurité. C'est la dernière chose que nous voulons. Nous ne laisserions jamais cela se produire, et ça n'a rien à voir avec la quantité d'argent que nous consacrons à ce sujet.

• (1600)

La présidente: Allez-y, monsieur Sikand. Il vous reste deux minutes.

M. Gagan Sikand: J'ai une question complémentaire: dans quelle mesure seriez-vous prêts à adopter un programme de règles concernant l'exécution du travail similaire à celui d'autres modes de transport? Je pense que vous avez mentionné les compagnies aériennes, maritimes ou de camionnage, par exemple.

M. Jim Vena: Nous tentons toujours de tirer des leçons d'autres industries, mais il y a une différence entre nous et l'industrie aérienne. Nous exerçons réellement nos activités 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Quelqu'un pourrait dire: « Écoutez, les avions volent tout le temps », mais beaucoup d'avions et de gens cessent leurs activités le soir ou tard la nuit. Dans le cas du transport ferroviaire, il ne fait aucune différence qu'il soit deux heures du matin ou deux heures de l'après-midi, c'est la même chose.

Analysons-nous ce que d'autres groupes font? Absolument. Je pense que notre dossier montre aussi à quel point l'industrie ferroviaire est sécuritaire et à quel point nous nous améliorons constamment. Si quelque chose nous échappe, nous serions heureux d'essayer tout ce qui est logique dans l'environnement opérationnel dont nous faisons partie. Nous n'examinons pas exclusivement ce que les chemins de fer font.

M. Gagan Sikand: Où nous situons-nous par rapport à d'autres pays — les États-Unis, par exemple?

M. Jim Vena: En fait, le Canada est doté d'un cadre concernant ce que les employés peuvent faire au travail, plus particulièrement les personnes oeuvrant dans les trains, qui est beaucoup plus utile pour donner aux personnes — celles qui viennent faire fonctionner les trains — des options pour qu'elles puissent réserver un repos. Dans le système américain — nous avons un chemin de fer de part et d'autre de la frontière — c'est un ensemble de règlements différents et un ensemble de règles différentes qui régissent ce qu'ont l'employeur, les employés et le syndicat.

Je pense que le Canada a un meilleur système. Les employés de nos chemins de fer au Canada sont autorisés à prendre 48 heures de congé après avoir travaillé l'équivalent d'une semaine de travail. Ils peuvent réserver un repos pouvant aller jusqu'à 48 heures. Ils sont autorisés à réserver un repos pouvant aller jusqu'à 24 heures après un voyage aller-retour. Ce sont des choses qu'on ne peut pas faire à

d'autres endroits. Je pense que le Canada a un cadre réglementaire et un cadre relatif à la fatigue qui sont plus avancés que ceux de quiconque.

La présidente: Merci, monsieur Sikand.

Madame Duncan.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NDP): Merci, madame la présidente.

Monsieur Vena, vous avez parlé de l'intérêt du CN à fournir des renseignements, et j'ai donc deux questions connexes.

D'abord, les municipalités canadiennes, y compris jusqu'à la Fédération canadienne des municipalités, et les premiers intervenants ont réclamé un renforcement des mesures à l'égard de la sécurité ferroviaire, y compris une transparence supérieure et une notification en temps réel de la présence de cargaisons dangereuses. Je dois vous faire part de mon expérience. J'ai une propriété au lac Wabamun, et votre intervention et la façon dont vous avez fourni des renseignements ont été absolument désastreuses.

Bien sûr, un examen provincial a été enclenché, non pas un examen fédéral ouvert au public, même si le BST a présenté un très bon rapport. Vous avez omis de révéler que de l'huile cancérigène servant au traitement de poteaux s'était déversée. Par conséquent, les intervenants ont laissé le contaminant, le mazout C, couler au fond du lac.

Quelle est votre réponse à cet appel des municipalités et des premiers intervenants pour qu'il y ait une notification en temps réel des cargaisons dangereuses qui traversent leurs villes?

M. Jim Vena: Je vais demander à Sean de prendre la parole dans une minute.

Vous parlez d'un accident qui s'est produit il y a un peu plus de 10 ans. J'ai bien saisi. Nous avons appris certaines choses, comme c'est le cas à la suite de chaque accident. Cet accident nous a appris que nous devons faire certaines choses différemment. Si nous revenons à aujourd'hui, c'est ce dont je parlais au sujet d'AskRail. AskRail est un système conçu pour être en place et accessible à l'ensemble des premiers intervenants. Ils peuvent examiner n'importe quel wagon et entrer son numéro dans le système, et celui-ci leur dit exactement ce qui s'y trouve et ce qui est lié au produit qui est dans le wagon. Je pense que c'est un grand pas en avant.

Sean, peut-être pourriez-vous passer en revue comment nous faisons cela auprès des collectivités.

• (1605)

M. Sean Finn: J'étais au lac Wabamun pour huit semaines au moment de l'accident. J'ai passé beaucoup de temps là-bas.

Je dois dire que, au cours des 10 dernières années, l'industrie a énormément évolué. Je pense que l'incident de Lac-Mégantic a amené notre travail à des niveaux encore plus nouveaux. Dans le passé, les chemins de fer obtenaient des renseignements au sujet des types de marchandises, mais rien au sujet des volumes. L'Ordre préventif n° 32 a été ajouté comme règlement il y a maintenant près de trois ou quatre ans. En vertu de celui-ci, les chemins de fer doivent fournir aux premiers intervenants et aux municipalités, y compris au maire d'une ville qui est responsable des premières interventions, des renseignements sur les marchandises dangereuses, par trimestre et selon le volume qui traverseront sa ville. C'est la première chose.

Ensuite, au cours des deux dernières années et demie où j'ai travaillé auprès des villes, j'ai pu prendre conscience du fait, en tant qu'ancien maire moi-même — nous avons également ici l'ancien maire de Surrey — que lorsque les demandes arrivaient, les villes disaient qu'elles n'avaient pas accès à des renseignements en temps réel. Nous les avons écoutées et avons conçu l'application AskRail. Chaque premier intervenant qui s'inscrit au Canada a sur son BlackBerry la capacité de saisir l'identification d'un wagon, n'importe où dans notre système, et de savoir ce qui s'y trouve, s'il est vide ou chargé, et ce qui se trouve dans l'ensemble du train.

Par ailleurs, lorsqu'un train quitte une gare ou une cour de triage, le mécanicien ou le conducteur de la locomotive doit connaître le contenu de chaque wagon qu'il remorque. En cas d'incident, le premier intervenant qui arrive sur les lieux dit au conducteur de la locomotive ou au mécanicien: « Puis-je voir le contenu du wagon 42? », et il obtiendra les renseignements.

Cela ne suffisait toujours pas. Récemment, comme vous le savez probablement, de nouvelles règles sur les évaluations des risques ont été proposées. Les villes peuvent s'inscrire auprès de nous et s'entretenir avec la compagnie de chemin de fer au sujet des évaluations des risques dans leur ville. Si demain matin, au lac Wabamun, le maire, le chef de police ou le chef du service d'incendie disait qu'il souhaite parler au CN au sujet d'une évaluation des risques concernant une voie navigable vulnérable et ce que le CN fait, nous prendrions la peine de nous asseoir et de lui parler.

Je dois vous dire que, depuis que je suis allé à Wabamun il y a 10 ans, la ville a beaucoup changé. Nous avons fait des efforts pour réagir à la préoccupation des premiers intervenants et des maires au sujet de l'obtention de renseignements en temps réel. Je suis coprésident du comité sur la proximité des chemins de fer avec Jenelle Saskiw.

Mme Linda Duncan: Oui, j'ai parlé avec la mairesse.

M. Sean Finn: En même temps, le comité sur la sécurité ferroviaire porte un grand intérêt à cela, et nous avons tenté de rehausser le niveau. Nous sommes sensibles au fait que les villes souhaitent obtenir ces renseignements pour préparer l'intervention de leurs premiers intervenants.

Mme Linda Duncan: Merci.

Vous avez soulevé la question des rapports sur les risques. Lors de l'avant-dernière réunion, j'ai demandé à Transports Canada de me fournir, à moi ainsi qu'au Comité, les rapports sur les risques que Transports Canada exigeait. À ce jour, je ne les ai pas reçus. Plus particulièrement, j'ai demandé les rapports sur les risques de l'ensemble des lignes ferroviaires qui passent par l'Alberta. Je ne les ai pas reçus, et je vous serais reconnaissante de nous les fournir afin que tout le comité puisse les consulter.

Aujourd'hui, il a été révélé que les collectivités ayant les 500 passages à niveau les plus à risque n'ont pas reçu d'avertissements. Parmi les 10 principaux passages à niveau, mentionnons Spruce Grove, située à l'ouest de notre ville, puis Wabamun qui vient juste après. Ma ville a dû utiliser les deux tiers de l'argent pour les infrastructures qui sera mis à sa disposition pour s'occuper des passages à niveau dangereux.

Les responsables des compagnies de chemin de fer qui témoignent ici aujourd'hui fourniront-ils ces évaluations des risques? Comment les maires peuvent-ils être rassurés lorsqu'on ne leur a même pas dit quels sont les passages à niveau de leur ville qui présentent le risque le plus élevé pour qu'ils puissent demander qu'ils soient sécurisés davantage?

M. Jim Vena: J'ai deux choses à dire. Soyons clairs; je n'ai aucun problème à fournir des évaluations des risques aux municipalités et aux personnes qui doivent les voir. S'il y a un malentendu à cet égard...

Une chose que je ne peux pas faire, c'est de les mettre à la disposition du public. Nous les fournissons au gouvernement par l'entremise de Transports Canada. Ce que le gouvernement fait avec ces évaluations est son affaire. En ce qui nous concerne, nous devons nous assurer que certains renseignements de clients qui s'y trouvent y restent. Si une personne souhaite consulter l'évaluation des risques à Spruce Grove ou à Wabamun, elle peut communiquer avec nous, et nous allons nous asseoir et passer en revue avec elle l'évaluation des risques que nous avons effectuée. Ce n'est pas du tout un problème. Clarifions cela une fois pour toutes.

Le deuxième élément concerne les passages à niveau. Nous avons plus de 15 000 passages à niveau au CN. Nous savons que c'est un problème. C'est un des secteurs où le gouvernement, le CN et les municipalités doivent collaborer. Nous pensons qu'il y a des façons d'améliorer la sécurité des passages à niveau et de nous assurer d'avoir une compréhension et de les sécuriser davantage pour les personnes qui les franchissent.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie, vous avez six minutes.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je suis frappé de constater, en lisant l'histoire du Canada, que, en plus de s'intéresser au hockey et à la crosse, les Canadiens ont un autre passe-temps de prédilection: critiquer les grandes compagnies ferroviaires. Dans votre cas, bon nombre d'éléments peuvent prêter le flanc à la critique. J'apprécie le fait que, comme pour les compagnies aériennes, de façon générale, chaque jour, tout va bien. Bien sûr, notre travail ici consiste à examiner les exceptions et à voir ce qui doit arriver afin de les prévenir.

Lorsqu'il est question de la gestion de la fatigue, nous avons eu une longue discussion avec certaines des unités de négociation. Priées de s'exprimer, elles ont trouvé le moyen de nous dire qu'elles s'inquiétaient du processus de négociation collective pour ce qui est de déterminer des horaires de travail, où des personnes étaient autorisées à effectuer de nombreux quarts de travail au début du cycle d'obtenir des congés supplémentaires à la fin du cycle.

Seriez-vous surpris, et quelle serait votre réaction, si cela était tiré du SGS, de la négociation collective, et remis dans le règlement?

• (1610)

M. Jim Vena: Eh bien, avant tout, je ne suis pas d'accord. Lorsque vous examinez les tendances des employés, il y a peut-être une exception, un employé ici, un employé là...

M. Ken Hardie: Il n'en faut qu'un seul.

M. Jim Vena: ... mais ce n'est pas du tout la norme. La plupart de nos employés s'accordent une pause à l'arrivée. Je veux dire, ils prennent une période de service...

M. Ken Hardie: Je m'excuse, monsieur. Je vais vous demander de garder vos réponses courtes, parce que j'ai un certain nombre de questions.

M. Jim Vena: Excusez-moi, mais écoutez, les faits ne concordent tout simplement pas avec votre affirmation, fondée sur ce que vous les avez entendues dire hier.

M. Ken Hardie: Très bien.

M. Jim Vena: J'aimerais m'asseoir et examiner cela plus en détail, mais ce n'est pas quelque chose que nous observons chez nos employés.

M. Ken Hardie: Nous vous avons entendu dire dans votre préambule que vous aimeriez que soient mises en place des choses comme des enregistreurs vidéo et des enregistreurs de conversations à bord des locomotives. Je crois que vous faites face à l'opposition des unités de négociation, qui disent connaître des dénonciateurs qui se font réprimander, de sorte qu'elles s'inquiètent du fait que ce genre de technologie, loin d'être une mesure de sécurité, serait utilisée dans le cadre de processus disciplinaires. Comment réagissez-vous à cela?

M. Jim Vena: Nos employés ont un certain nombre de protections. Ils ont un ombudsman interne. Ils ont des recours externes... Ils peuvent se présenter au BST. Ils peuvent collaborer avec le syndicat. Il y a beaucoup de façons de gérer cela, si jamais une société souhaite aller au-delà de ce qu'elle doit faire pour corriger le comportement des employés. Ce n'est pas notre philosophie. Nous avons pour principe de changer le comportement des gens en ayant recours au moins de discipline possible, et c'est important pour nous de nous en tenir à cela.

La deuxième raison pour laquelle nous souhaitons utiliser les enregistreurs vidéo dans les locomotives, c'est que cela nous donne un aperçu de ce qui s'y passe. Nous parlons de la fatigue. Nous pouvons l'étudier. Nous ne voulons pas que les enregistreurs vidéo soient allumés en tout temps. Nous voulons le faire dans un SGS. Nous voulons être en mesure d'examiner ce qui se passe dans la cabine. Nous voulons être en mesure de l'étudier correctement.

M. Ken Hardie: Vous dites que vous ne l'utiliseriez pas à des fins disciplinaires.

M. Jim Vena: Absolument. Vous devez...

M. Ken Hardie: Absolument, vous ne le feriez pas...?

M. Jim Vena: Si vous me laissez répondre, je répondrai à votre question.

M. Ken Hardie: Je suis désolé. Je cherche seulement la réponse.

M. Jim Vena: Il n'y a pas de réponse absolue. Si vous apercevez des employés et des personnes qui enfreignent les règles ou la loi du Canada, comme dans le cas de dénonciateurs, il est difficile de ne pas pouvoir gérer cela de la façon appropriée. Il pourrait s'agir d'une erreur; il pourrait s'agir de n'importe quoi. Il est ridicule de dire: « Allons-nous arrêter et mettre en place la technologie? » Ce que la technologie nous procure, c'est davantage de sécurité. Cela nous permet d'analyser ce qui se passe dans la cabine. Il est prouvé que, si nous pouvons voir ce qui se passe dans la locomotive ou même à l'extérieur à l'aide d'autres systèmes que nous avons en place, nous serons en mesure de faire fonctionner un chemin de fer de façon plus sécuritaire. C'est ce que nous souhaitons.

M. Ken Hardie: D'accord.

Pour ce qui est du système de gestion de la sécurité, j'ai été amené à croire — et je pourrais avoir tort, donc vous pouvez me corriger — que vous pouvez fournir au gouvernement votre système de gestion de la sécurité, qui contient essentiellement vos pratiques exemplaires concernant l'exploitation sécuritaire du chemin de fer, mais vous pouvez aussi demander des variances qui vous permettent essentiellement de vous écarter des paramètres ou des modalités que vous avez établis. Est-ce vrai?

M. Jim Vena: Nous pouvons demander des changements par rapport à nos pratiques exemplaires établies, et ceux-ci sont toujours examinés par Transports Canada. Le ministère a le droit de venir nous voir et... qu'il soit en accord ou non avec ces changements. Ce

n'est pas monnaie courante de demander des changements de nos propres règles et règlements. Nous présenterions nos changements, aviserions Transports Canada que nous aimerions voir une chose changer, puis irions de l'avant de cette façon. C'est ainsi que c'est fait.

M. Ken Hardie: Très bien, d'accord.

Nous avons constaté dans certaines de nos conversations qu'il y a un écart assez important, évidemment, entre les chemins de fer sur ligne principale, comme vous, et les chemins de fer sur courtes distances qui peuvent être beaucoup plus petits et certainement moins bien approvisionnés en ce qui concerne le personnel et peut-être même l'expertise. La plupart des chemins de fer sur courtes distances ont commencé par faire partie des chemins de fer sur ligne principale. Pouvez-vous me dire combien de chemins de fer sur courts tronçons le CN a lancés dans son histoire?

M. Jim Vena: Il y en a eu un certain nombre, et nous en avons repris certains à des endroits partout au Canada, comme le nord de l'Alberta et le nord du Nouveau-Brunswick. Nous les avons vendus, puis nous les avons repris. Je ne connais pas le chiffre exact.

● (1615)

M. Ken Hardie: Dans le Nord, ce serait le NAR, n'est-ce pas?

M. Jim Vena: L'ancien NAR, c'est exact. Nous étions jadis propriétaires du CP.

M. Ken Hardie: Mon grand-père a travaillé pour le NAR pendant de nombreuses années.

M. Jim Vena: Cela fait trop longtemps que je suis là si nous connaissons tous deux le NAR.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hardie. Votre temps est écoulé.

Madame Watts.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci beaucoup. J'apprécie votre présence ici.

Une des questions que je me pose concerne les marchandises dangereuses. Nous avons eu une longue conversation lors de notre dernière réunion, parce que, à titre d'ancienne mairesse, j'avais l'impression que mes premiers intervenants disposeraient de renseignements concernant les marchandises dangereuses qui voyagent et qu'ils sauraient ce qui se trouvait dans les wagons. On m'a dit que ce n'était pas le cas, que les renseignements ne sont pas fournis en temps réel et qu'ils ne sont pas révélés, donc je dois comprendre où se situe la réalité.

M. Sean Finn: Bien sûr.

M. Jim Vena: Vous savez quoi? Allez-y. Ils m'ont assez entendu parler, Sean.

Des voix: Oh, oh!

M. Sean Finn: Avant Lac-Mégantic, lorsque nous formions les premiers intervenants, une réunion se tenait, et nous abordions la nature des produits dans les wagons et leur fréquence, mais sans entrer dans les détails. C'était avant le 6 juillet 2013. Au lendemain du 6 juillet 2013, nous avons commencé à fournir aux municipalités, en raison d'une nouvelle réglementation, mais aussi parce que nous estimions que c'était la bonne chose à faire, des renseignements détaillés au sujet du transport de l'année précédente ventilés selon les marchandises et les wagons. Ce ne sont pas des renseignements en temps réel; cela concerne l'année précédente. Ce n'est pas suffisant, mais elles ont toutes eu ces renseignements pour leur permettre de préparer leurs programmes. Quelle quantité de propane passait par Surrey en juillet?

Nous sommes allés un peu plus loin. L'année dernière, en juin, nous avons annoncé le lancement d'une application appelée AskRail, et Surrey est inscrite, pour que vous le sachiez, mais il y a aussi plus de 1 000 premiers intervenants au Canada qui ont accès sur leur BlackBerry à des renseignements en temps réel. Vous pouvez vous tenir à côté de la ligne ferroviaire, entrer le numéro du wagon lorsqu'il passe, et le BlackBerry vous dira ce qui se trouve dans le wagon, la quantité qui s'y trouve et en quoi consiste l'intervention des premiers intervenants. Si cela ne suffit pas, vous pouvez demander le même renseignement au sujet du train entier, si vous le souhaitez.

Comme je l'ai dit, enfin maintenant, grâce aux évaluations des risques que nous lancerons très bientôt... car le défi, souvent, comme vous le savez, c'est que les chefs du service d'incendie sont très bons, mais parfois des renseignements se perdent en cours de route. Soyez assurés qu'aujourd'hui, il n'y a pas une ville au Canada sur la ligne principale du CN qui n'a pas accès à des renseignements en temps réel sur des marchandises dangereuses. Si elles s'inscrivent, elles vont les recevoir.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. À ce sujet, est-ce que cela concerne uniquement les premiers intervenants? Est-ce que tout le monde peut avoir accès à cette application?

M. Sean Finn: Pas le grand-public, évidemment, mais nous avons demandé aux premiers intervenants, au chef du service d'incendie de Surrey ou de Saint-Hyacinthe, au Québec, de s'adresser au maire et de demander au maire: « Qui devrait avoir accès à cette application pour mettre en place les premières interventions? » Il s'agira, souvent, de quelques conseillers qui sont membres du comité de la sécurité publique. Les maires eux-mêmes, au Québec, doivent y avoir accès étant donné que, au bout du compte, ils sont responsables de leurs premiers intervenants, mais également de manière générale des collectivités locales.

Un citoyen qui fait partie d'un comité de sécurité publique y aura accès, mais ce qu'il faut éviter, évidemment, c'est qu'un tiers quelconque puisse dire combien de wagons de propane vont emprunter chaque semaine un passage à niveau donné lorsqu'en réalité cette personne n'a aucun lien avec les premiers intervenants.

Voilà votre réponse. Ce sont les municipalités qui décideront, après avoir examiné cette information, qui devrait y avoir accès. Mais j'aimerais que ce soit clair: le grand public n'y aura pas accès parce que cela irait au-delà de ce qu'il est nécessaire de faire pour nous assurer que les premiers intervenants sont prêts à intervenir.

Mme Dianne L. Watts: Je serais plutôt d'accord étant donné que cela ouvrirait la porte à toutes sortes de choses. Si quelqu'un sait qu'un chargement de propane va arriver, il pourrait y avoir un incident. Je comprends la situation.

Et tout cela sera en place d'ici...

M. Sean Finn: C'est déjà en place.

Mme Dianne L. Watts: C'est déjà en place. Je voulais réitérer que nous l'aurons.

M. Jim Vena: En juin dernier, nous l'avons annoncé à la FCM, et les gens se sont inscrits. À l'heure où l'on se parle, il y a un millier de premiers intervenants, et probablement plus de 500 collectivités qui ont accès à cette information et qui s'en servent.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Ma question suivante sera alors: Pourquoi les organismes syndicaux qui ont des liens avec les chemins de fer diraient-ils le contraire?

M. Jim Vena: Vous devez le leur demander. Je n'en ai aucune idée. Ils savent ce qu'il en est. Ils savent ce qui se passe.

• (1620)

M. Sean Finn: Nous l'avons annoncé à l'occasion de l'assemblée annuelle de la FCM, où plus de 2 000 délégués étaient présents; il est donc évident qu'ils sont au courant.

Mme Dianne L. Watts: Je comprends.

La présidente: Nous avons épuisé notre temps.

Nous vous remercions tous, messieurs du CN, des informations que vous nous avez communiquées. Nous avons bien hâte de pouvoir vous envoyer une copie de notre rapport à la fin de notre étude.

M. Jim Vena: Merci beaucoup. Merci de nous avoir invités.

Nous vous invitons, premièrement, à venir visiter notre nouveau centre de formation, à Winnipeg, ou celui de Chicago, si vous passez par là. La seule raison pour laquelle nous avons deux centres, c'est que, même avec un passeport, il n'est pas toujours facile pour les gens de traverser la frontière, peu importe dans quel sens. Nous aimerions beaucoup vous recevoir.

J'adorerais pouvoir passer la journée à vous expliquer ce que nous faisons dans le domaine de la sécurité. J'adorerais savoir ce qu'en pensent les gens ici présents. L'invitation est lancée. N'hésitez pas à venir nous voir. Nous serions heureux de passer du temps avec vous.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons suspendre la séance pendant deux minutes pendant que les nouveaux témoins s'installent.

• (1620)

_____ (Pause) _____

• (1620)

La présidente: Nous allons reprendre nos travaux.

Nous recevons maintenant des représentants du Chemin de fer Canadien Pacifique: Keith Shearer, directeur général, Pratiques réglementaires et d'exploitation; Jim Kozey, directeur du Programme de matières dangereuses; et Peter Edwards, vice-président, Ressources humaines et Relations industrielles.

Messieurs, je vous laisse la parole en vous demandant d'être le plus brefs possible et de couvrir les principaux points, ceux qui, vous le savez, nous intéressent.

Monsieur Shearer, vous avez la parole.

M. Keith Shearer (directeur général, Pratiques réglementaires et d'exploitation, Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci, madame la présidente, et bon après-midi. Nous tenons à vous féliciter d'avoir gagné vos élections l'automne dernier. Nous vous remercions de nous donner l'occasion de comparaître ici aujourd'hui pour discuter de la sécurité ferroviaire, une question importante.

Nous sommes l'un des deux chemins de fer de catégorie 1 du Canada, et nous exploitons un réseau de 22 000 kilomètres qui traverse le Canada et les États-Unis. Nous sommes un lien entre des milliers de collectivités, d'une part, et l'économie de l'Amérique du Nord et les marchés internationaux, d'autre part.

Le chemin de fer reste l'un des moyens de transport les plus sûrs et les plus efficaces pour un grand nombre de produits, de marchandises et d'exportations sur lesquels reposent l'économie du Canada. La sécurité est au coeur de tout ce qui se fait au CP. Il faut qu'elle le soit.

En termes simples, la meilleure façon de fournir à nos clients un service ferroviaire efficace et fiable consiste à l'exploiter de la manière la plus sécuritaire possible en tout temps, sans aucune exception. Les incidents de sécurité, qu'ils soient importants ou pas, nous empêchent de déplacer les marchandises de manière efficace. Ils coûtent du temps et de l'argent, ralentissent l'ensemble du système et peuvent, ultimement, mettre en péril la vie de nos employés, de nos voisins et du public. Voilà pourquoi le CP ne tolère absolument aucun comportement non sécuritaire. Nous travaillons avec acharnement pour garantir que nos activités se déroulent de la façon la plus sûre possible et que nous nous améliorons constamment.

L'industrie ferroviaire canadienne est l'une des plus sécuritaires du monde. Nous sommes fiers de pouvoir dire que le CP est le chemin de fer le plus sécuritaire de toute l'Amérique du Nord. Nous avons enregistré la plus basse fréquence d'accidents de train de l'industrie ferroviaire de l'Amérique du Nord à chacune des 10 dernières années.

Mais, même si le CP affiche le meilleur rendement de l'industrie en matière de sécurité, et même si nous continuons à nous améliorer année après année, il reste du travail à faire. Un accident, c'est un accident de trop. Il y a toujours place à l'amélioration, et c'est de cela que nous voulons vous parler aujourd'hui.

Nous allons nous concentrer sur trois aspects de la sécurité: le programme de gestion de la fatigue, la sécurité des dispositifs de contrôle à distance et les enregistrements vidéo et de conversations dans les locomotives.

Je commencerai par parler de la fatigue. La fatigue est un problème multifactoriel. C'est pourquoi il faut s'y attaquer à l'aide d'un programme holistique qui est conçu de manière à cerner l'ensemble des facteurs qui pourraient y contribuer et qui les prend tous en compte. Le CP a consacré beaucoup de temps et de ressources à l'examen, à la mise à jour, à la surveillance et à l'expansion de son programme de gestion de la fatigue.

Le programme de gestion de la fatigue du CP est mis en oeuvre dès l'embauche. Les nouveaux employés doivent se soumettre à un examen médical complet qui comprend une évaluation des problèmes médicaux déjà connus, y compris des troubles du sommeil comme l'apnée du sommeil, des troubles du métabolisme, des troubles de la santé mentale, des troubles de dépendance et des troubles cardiovasculaires. Tous ces troubles peuvent contribuer à la diminution de la tolérance à la fatigue.

Cet examen médical complet est un modèle pour l'industrie. Les employés qui présentent un problème de santé associé à un risque n'ont pas le droit de conduire un train tant qu'un médecin n'aura pas traité le problème. Par la suite, une surveillance médicale continue est exercée, ce qui nous permet de nous assurer que le problème de santé de l'employé demeure stable et est bien maîtrisé.

En plus, le CP propose à ses employés un programme éducatif qui porte sur l'exercice, la nutrition et les bonnes pratiques d'hygiène du sommeil à appliquer tant à la maison qu'au travail.

Enfin, le CP s'est doté d'un programme d'aide aux employés et à leurs familles auquel peuvent s'adresser tous les employés aux prises avec un problème qui pourrait avoir des répercussions sur leur vie personnelle ou leur vie professionnelle.

En résumé, la gestion de la fatigue est une responsabilité partagée entre l'entreprise, ses employés et l'organisme de réglementation. Le rôle de l'employé, dans ce système, consiste à gérer de manière responsable son repos et son état personnel de façon à pouvoir effectuer ses tâches en toute sécurité et, fait plus important encore, à

signaler la situation et à demander de l'aide s'il n'est pas certain de pouvoir effectuer son travail en toute sécurité.

Je vais maintenant laisser la parole à Peter Edwards, notre vice-président des ressources humaines, qui parlera de l'importance des choix personnels et de la façon dont ces choix se répercutent sur l'horaire d'un employé et sur l'horaire de ses collègues.

Peter.

• (1625)

M. Peter Edwards (vice-président, Ressources humaines et relations industrielles, Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci beaucoup.

C'est un sujet qui me passionne. Je pourrais en parler pendant des heures, voire pendant des jours, sans consulter mes notes. Je n'ai pas besoin de notes pour savoir ce qui est important et ce qui me tient à coeur.

Peu importe le type de système que vous mettez en place, peu importe les règlements que vous adoptez, tout revient à une seule chose: les décisions, les décisions que les gens prennent. Dans le cas du repos, c'est l'un des plus importants facteurs qui déterminent si une personne est reposée ou non. Nous l'avons tous vécu personnellement. Nous savons tous qu'il y a des lois qui interdisent de prendre le volant lorsqu'on est fatigué. Nous savons tous que ce n'est pas bien. Mais, honnêtement, nous devons tous avouer qu'il nous est arrivé de circuler sur l'autoroute et de cogner des clous. Nous savons que, parfois, il faudrait que quelqu'un d'autre prenne cette décision à notre place.

Nous avons analysé et étudié toutes les choses qui faisaient partie des « mythes » concernant le travail et le repos dans l'industrie ferroviaire et nous les avons examinés avec une minutie que personne dans notre industrie — ou dans une industrie quelconque — n'avait jamais atteinte avant nous. Nous avons fait connaître cette méthode à d'autres chemins de fer.

Nous avons examiné ce que les gens avaient l'habitude de dire, que les journées étaient longues, qu'il n'était pas possible de prendre une pause, que le déroulement de la journée était imprévisible. Nous avons recueilli l'information et nous avons tout mis... nous n'avons pas recueilli de l'information sur un échantillon, nous n'avons pas non plus fait de moyenne. Les moyennes occultent la vérité. Il faut examiner chaque élément de données. Nous avons examiné chacun des 426 956 déplacements qui ont été effectués au cours d'une année et nous nous sommes intéressés à chacun des employés qui se sont présentés au travail. Nous avons ainsi déterminé, en personnes-jours, combien il y avait de personnes en déplacement. Nous avons étudié les chiffres et déterminé que la journée moyenne, à partir du moment où une personne met le pied sur notre propriété jusqu'au moment où elle le quitte, était de six à sept heures. Voilà une journée type. Au deuxième rang sur cette liste, une journée type dure de sept à huit heures. Et au rang suivant, la journée type dure de quatre à cinq heures.

Vous pouvez constater que, dans l'industrie ferroviaire, en raison de l'augmentation de la vitesse des trains et de l'amélioration des chemins de fer proprement dits, les journées ne sont plus aussi longues qu'elles l'étaient. En général, un employé fera une journée de travail de sept heures, ou de six à sept heures. C'est ainsi que le travail est réparti. Si vous allez à la page suivante, vous verrez les chiffres exacts. Mais, de temps à autre, vous allez entendre une histoire d'horreur, qui date d'assez longtemps, en général, au sujet d'un quart de travail qui aurait duré 24 heures. L'an dernier, deux de nos employés ont été rémunérés pour 24 heures. Mais personne ne travaille 24 heures, ni 18 heures, ni 17 heures. Un travailleur sera peut-être payé pour toutes ces heures, mais il ne les aura pas travaillées.

Regardez le graphique de la distribution, vous voyez le chiffre deux. Qui sont-ils? Ce sont deux personnes qui, à bord d'un train, circulaient sur la voie ferrée. Un obstacle a été détecté, et ils sont descendus sur la voie pour constater qu'il y avait des arbres. Ils ne pouvaient pas faire reculer le train sur une aussi longue distance, alors nous avons dû leur envoyer quelqu'un pour, tout d'abord, déplacer les arbres et, ensuite, les ramener. Il était impossible de se rendre jusque là par la route, tout simplement, et nous avons donc dû utiliser du matériel rail-route, ce qui a pris beaucoup de temps. Ils sont donc restés tous deux sur le train, ils ont dormi, ils ont fait ce qu'il leur plaisait jusqu'à ce que nous les ramenions. Voilà comment nous fonctionnons, voilà le monde dans lequel nous vivons. Il y aura toujours des arbres tombés, il y aura toujours des glissements de terrain, et de la neige. Il est possible que quelqu'un soit bloqué dans le train et doive y rester jusqu'à ce que nous puissions aller le chercher.

Alors, est-ce que cela se produit souvent? Sur les 426 956 quarts de travail, c'est arrivé à deux personnes.

Pour commencer, nous avons parlé des longues journées. Nous avons maintenant parler des possibilités de prendre une pause. Nous avons élaboré un graphique, ici, qui représente environ le tiers de l'horaire de travail d'un employé. C'est un employé que le syndicat avait choisi, il y a quelque temps, en disant que nous devrions étudier son cas car il était surmené. Ce n'est pas nous qui l'avons choisi. Les petites flèches rouges que vous voyez ici correspondent aux périodes de repos que cet employé aurait pu prendre mais n'a pas prises. Cela ne représente qu'une partie de son mois de travail. Au cours de ce mois-là, l'employé a dit à 21 occasions distinctes: [Traduction] « Je pourrais prendre une période de repos supplémentaire, mais je n'en veux pas. »

Depuis les dernières négociations et les négociations qui les ont précédées, les employés ont encore plus d'occasions de prendre une pause. Nous avons dressé une liste des 10 raisons pour lesquelles une pause est accordée. Un employé qui est à l'extérieur, qui s'est rendu à un terminal éloigné — qui est parti de Montréal pour aller à Smiths Falls — peut prendre une pause de 10 heures, soit huit plus deux. Lorsqu'il revient, il a droit à une pause de 26 heures, c'est-à-dire 24 plus deux. Si cela se produit assez souvent, il aura droit à 48 heures et, au milieu du mois, jusqu'à 72 heures. Au cours du mois suivant, il peut en prendre 10 et 26, 10 et 26, puis les 48 heures auxquelles il a droit, et si il renonce à plusieurs pauses, il pourra être en congé tout le reste du mois.

• (1630)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Edwards mais nous n'avons vraiment pas beaucoup de temps, parce qu'il y a beaucoup de témoins, et je sais que les membres du Comité vont vouloir poser des questions, alors nous allons passer à Mme Block. Vous essayerez de

présenter quelques-uns de vos autres points en répondant aux questions des membres.

Madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais remercier les témoins qui se sont présentés ici aujourd'hui. Je sais que nous avons peu de temps et beaucoup de questions à poser.

Je tiens à souligner que vous représentez ensemble une vaste expérience: un vice-président, un directeur général, un directeur. J'imagine que vous avez été choisis parce que nous allons vous poser des questions très techniques sur les dispositifs de contrôle à distance, la fatigue, et d'autres choses.

Je vais vous poser les mêmes questions qu'à nos témoins de lundi, car j'aime pouvoir comparer des pommes avec des pommes quand je pense aux réponses qu'on me donne.

Ma première question serait la suivante: les horaires de travail sont établis en fonction des kilomètres parcourus, est-ce bien cela?

M. Peter Edwards: On vous donne un trajet. Vous avez droit à des pauses, après un certain nombre de kilomètres. Peu importe que votre journée ait duré deux heures ou trois heures... il y a un trajet qui part de Montréal et se rend jusqu'à Smiths Falls, qui dure trois heures et demie et qui représente une journée complète. Vous pouvez avoir un trajet qui dure deux heures et demie, mais vous pouvez aussi en avoir un qui dure six heures. Cela représente chaque fois une journée de travail, ce n'est donc pas vraiment en fonction du kilométrage. Toutefois, après un certain nombre de kilomètres, un employé peut prendre une pause supplémentaire de 48 heures plus deux heures, 50 heures. À un autre moment, au milieu du mois jusqu'à trois jours de congé en tranches de une minute. Il pourra donc prendre deux jours, 48 heures et quatre minutes, s'il le désire.

C'est la raison pour laquelle nous avons de la difficulté à établir les horaires de travail, parce que, quand un employé débarque de son train... Par exemple, sur le trajet vers Smiths Falls, que fait une équipe de Montréal — c'est un train que j'ai pris très souvent —, le trajet dure trois heures et demie. Un des employés fait tout le trajet, aller et retour, et on considère qu'il a effectué deux jours de travail. L'autre employé fait seulement le trajet vers Smiths Falls, je ne sais pas pourquoi... je n'ai rien contre Smiths Falls. Tout est affaire de décision et de choix. Nous ne pouvons pas dire à une personne à quel moment elle va travailler, parce que les employés décident au jour le jour s'ils veulent travailler ou non.

• (1635)

Mme Kelly Block: Si j'ai bien compris, le système en place pour l'établissement des horaires de travail existe depuis plus d'une centaine d'années. Est-ce que c'est bien cela?

M. Peter Edwards: Nous établissons les horaires de travail sur les chemins de fer. Toutefois, il y a une dizaine d'années, nous avons ajouté des possibilités de pauses, nous les avons au moins multipliées par quatre.

Mme Kelly Block: D'accord, c'est bien. Merci.

De plus, en octobre 2015, le CP a annoncé qu'il avait réussi, après avoir négocié avec ses 450 mécaniciens américains, à abandonner le système de rémunération fondé sur le kilométrage pour le remplacer par un cycle plus normal qui prévoit deux journées de congé consécutives et un salaire horaire. Vous serait-il possible de mettre ce système en place au Canada?

M. Peter Edwards: Nous adorerions pouvoir le faire...

Mme Kelly Block: D'accord.

M. Peter Edwards: ... ou un système de ce genre. Est-ce que ce système a des avantages et des inconvénients. Oui. Est-ce que nous l'avons offert? Oui, nous l'avons offert.

Mme Kelly Block: Pensez-vous que ce système vous permettrait de dissiper les préoccupations concernant la gestion de la fatigue?

M. Peter Edwards: Oui. Mais c'est comme tout le reste, cela dépend. Les détails sont importants.

Mme Kelly Block: Est-ce que vous discutez de la question de la fatigue dans le cadre des négociations de la convention collective?

M. Peter Edwards: Oui, beaucoup. Nous avons offert tous les cycles dont vous avez parlé. Nous avons offert un certain nombre de trajets pour un certain nombre de journées de congé; un certain nombre d'heures de travail pour un certain nombre de jours de congé; pour différents... Nous avons demandé aux employés s'ils voulaient faire une journée de 10 heures, de 8 heures ou de 12 heures. Nous leur avons demandé s'ils voulaient faire six allers-retours pour boucler leur mois, ou six allers-retours au cours d'un mois et sept le mois suivant, pour boucler leur mois. Toutes ces propositions ont été présentées. Les employés n'en ont retenu aucune.

À l'heure actuelle, tout le monde a le dernier mot. Après un trajet de trois heures et demie, un employé peut prendre un congé de 24 heures, chez lui, ou une pause de 15 minutes. Voilà pourquoi il nous est impossible de prédire qui se présentera au travail à un moment donné, étant donné que, chaque jour, tous les employés prennent une décision différente quant à ce qu'ils veulent faire, et nous devons respecter leur décision. Ils peuvent dire par exemple qu'ils vont partir et qu'ils veulent être inscrits de nouveau sur la liste. La décision de l'un a toujours une incidence sur le travail de l'autre. Il m'est impossible de dire à quel moment un employé va travailler tant que l'autre employé ne m'a pas dit quelle sorte de pause il va prendre.

En fait, dans certains cas, ils n'ont même pas à nous dire combien d'heures ils vont travailler avant d'être arrivés à la moitié de leur quart de travail. Essayez de vous imaginer que vous devez gérer une usine et que vous devez demander aux employés s'ils vont travailler 8 heures, 10 heures ou entre 10 et 12 heures ce jour-là et que les employés vous disent de leur poser la question à l'heure du dîner. Le déroulement de la journée change constamment. Les employés ont le droit de prendre une pause ou de ne pas la prendre, et vous devez leur poser la question. C'est très difficile à prédire.

La présidente: Merci beaucoup monsieur Edwards, et merci beaucoup, madame Block.

Nous allons accorder à chaque intervenant cinq minutes de façon à ce que tout le monde ait la possibilité de s'exprimer une autre fois.

Monsieur Badawey, vous avez cinq minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente. Je vais dire avant de commencer que j'allais poser les mêmes questions aux représentants du CN. Malheureusement, il semble qu'ils soient retournés dans leur tour d'ivoire, à Edmonton, qu'ils ne sont plus ni présents, ni intéressés. Mais je vais vous poser ces questions, messieurs. Je suis content, moi aussi, que vous soyez présents ici aujourd'hui.

Qu'il s'agisse du CP ou du CN, je suis certain que vous avez établi un plan de gestion des actifs qui vous aide à veiller au bon état de vos actifs, au cycle de réparation et de maintenance et, bien sûr, à la fin du cycle de vie, au remplacement de ces actifs. Je présume en outre que vous avez élaboré une stratégie de financement responsable, parallèlement à ce plan, de façon à pouvoir suivre le

cycle de réparation, de maintenance et, bien sûr, de remplacement, au bout du compte. Je suis certain que la réponse est oui.

M. Keith Shearer: Il s'agit d'actifs à long terme, si vous parlez du matériel roulant, des locomotives et des wagons.

M. Vance Badawey: Je ne parle pas seulement du matériel roulant, je parle aussi des rails, des passages à niveau, etc.

M. Keith Shearer: Oui, cela nous appartient. Une bonne partie du matériel roulant, les wagons, en particulier, ne nous appartient pas, mais il y a un règlement qui nous indique comment nous devons l'inspecter et en assurer la maintenance.

M. Vance Badawey: Cela veut dire que vous devez d'abord vérifier leur état par rapport au cycle de vie. Je suis certain que vous avez des registres de tout cela et que vous prenez les décisions qui s'imposent, les utiliser ou non.

M. Keith Shearer: Oui, et en général, si vous parlez des wagons de marchandises, c'est le marché qui l'impose.

M. Vance Badawey: Je suppose que vous avez tous entendu aujourd'hui dans les médias un reportage au sujet des passages à niveau dangereux. Selon ce reportage, il y aurait en Ontario pas moins de 222 passages à niveau dangereux. Au Manitoba, il y en aurait 83. En Saskatchewan, il y aurait plus ou moins 60 passages à niveau mal sécurisés. Je suis certain que vous êtes à même de comprendre qu'il s'agit de chiffres élevés et que cette situation se répercutera sur les collectivités et les municipalités. Ces passages à niveau représentent également un risque par rapport à certains aspects de votre plan de gestion des accidents qui ont peut-être été mis en oeuvre, qui auraient peut-être dû l'être et qui seront cernés.

De quelle façon les médias en ont-ils rendu compte aujourd'hui? Est-ce que les passages à niveau qui ont été cernés occupent une place prépondérante dans votre plan de gestion des accidents au chapitre du cycle de vie, du remplacement ou du financement?

• (1640)

M. Keith Shearer: Je vais parler de manière générale des passages à niveau et de la façon dont ils sont gérés au Canada. Comme vous l'avez entendu, un nouveau règlement sur les passages à niveau a été adopté l'an dernier. Nous avons participé au processus d'élaboration de ce règlement, et je vais aller à l'essentiel. Nous respectons les exigences réglementaires, mais nous croyons qu'elles ne sont pas suffisantes. Elles ne le sont pas parce que, quand nous parlons des passages à niveau, nous ne tenons pas compte du corridor. Nous parlons des passages à niveau pris isolément.

L'un des problèmes auxquels nous faisons face, dans ce dossier, c'est que nous devons améliorer, ou qu'on nous demande d'améliorer, chacun des passages à niveau sans que quiconque s'interroge sur sa nécessité. Le passage est-il sûr? Pourquoi l'avons-nous installé? À notre avis, nous devrions nous occuper du corridor, pour déterminer à quels endroits on peut traverser en toute sécurité, pour rendre les passages à niveau les plus sécuritaires possible et abandonner tous les autres. Nous croyons que c'est cette approche qu'il faudrait adopter et il est difficile de le faire dans l'environnement de réglementation actuel.

M. Vance Badawey: Vous m'avez donné une réponse, et je l'apprécie. Vous avez soulevé deux points. Vous avez dit que les exigences réglementaires n'étaient pas suffisantes, et c'est le point numéro un. Ensuite, je suppose — corrigez-moi si je me trompe — que, dans votre plan de gestion des accidents, vous avez indiqué qu'il s'agissait de passages à niveau défaillants. Je suppose encore une fois que vous les examinez, vous les réparez, vous les remplacez ou encore, vous les abandonnez.

Ce que je veux savoir, c'est si, selon votre plan de gestion des accidents, vous présentez des recommandations qui visent à améliorer ces exigences réglementaires de façon qu'il soit possible de supprimer les passages à niveau, de les réparer ou de les améliorer, encore une fois, conformément aux plans de gestion des accidents; s'agit-il d'une priorité?

M. Keith Shearer: Cela ne se passe pas tout à fait de cette façon. Les réparer ou les moderniser en fonction des nouvelles normes? Tout à fait, nous travaillons de concert avec les municipalités pour le faire. Supprimer un passage à niveau, c'est une tout autre affaire, et il nous est à peu près impossible de le faire.

M. Vance Badawey: Je croyais que vous aviez dit, plus tôt, que, dans certains corridors, vous pouviez supprimer des passages à niveau ou que vous auriez aimé pouvoir les supprimer.

M. Keith Shearer: Nous aimerions pouvoir le faire. Nous croyons que c'est l'approche à adopter, mais nous n'avons pas la possibilité de le faire. C'est l'OTC qui a le pouvoir d'accorder le passage et d'ouvrir un passage à niveau. C'est cet office qui étudie les propositions d'ouverture d'un passage à niveau. Transports Canada s'occupe de la sécurité de chacun des passages à niveau, mais aucun organisme n'envisage globalement un corridor au complet, et nous croyons que c'est cela qu'il faut faire.

M. Vance Badawey: Cela dit, avez-vous présenté des recommandations allant en ce sens?

M. Keith Shearer: Oui.

M. Vance Badawey: Elles ont été rejetées?

M. Keith Shearer: Je ne dirais pas qu'elles ont été rejetées. On n'y a pas donné suite.

M. Vance Badawey: On n'y a pas donné suite.

M. Keith Shearer: Pendant notre examen de la réglementation sur les passages à niveau, nous avons dit qu'il fallait en faire plus que ce que nous avons obtenu au bout du compte.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Duncan, vous avez cinq minutes.

Mme Linda Duncan: Merci.

Si j'ai bien compris la teneur des témoignages des syndicats qui représentent les travailleurs, lundi dernier, ils demandaient qu'on établisse l'horaire des trains. Il ne s'agit pas nécessairement du problème de l'horaire de travail du personnel, même si cela aiderait. Si j'ai bien compris, ce qui les préoccupe, c'est que l'horaire des trains n'est jamais établi, et c'est la raison pour laquelle nous constatons que la fatigue augmente. Je vous pose la question; vous pouvez aussi y répondre. Cela pique ma curiosité. J'ai visité récemment une aciérie. C'est un endroit très dangereux, et les gens sont bien formés, leur horaire de travail est très clair, ils savent quand l'usine fonctionne et quand elle ne fonctionne pas, et ainsi de suite.

Mes questions font suite aux questions que j'ai posées aux représentants du CN. Elles concernent les préoccupations que les municipalités canadiennes ont soulevées au sujet du manque d'ouverture et de transparence... un avis de ce qui est accessible. Alors, messieurs, ma question, la voici. Si j'ai bien compris, les municipalités et les premiers intervenants ne reçoivent pas nécessairement un préavis du type de marchandises qui vont traverser la municipalité un jour donné. Pourriez-vous me l'expliquer? À quoi servent des gadgets comme celui qui permet de vérifier un wagon lorsqu'un désastre comme celui de Lac-Mégantic se produit et que les wagons sont en train de brûler? Comment diable

pouvez-vous vérifier ce qu'il y a dans des wagons qui sont en train de brûler?

Veillez m'expliquer comment, en réalité, vous vous y preniez pour répondre aux demandes des municipalités qui voulaient davantage d'information, qui voulaient que les premiers intervenants aient davantage d'information sur tout ce qui passe chaque jour dans ces municipalités.

M. Peter Edwards: Je peux répondre pour commencer à votre question sur les horaires. La raison pour laquelle une aciérie peut le faire, c'est que lorsque le travailleur quitte les lieux, à la fin de son quart de travail, qui s'étend de 8 heures à 16 heures, nous savons qu'il reviendra au travail à 8 heures le lendemain matin. Le travailleur ne peut pas dire qu'il aimerait faire un autre quart de travail, immédiatement, qu'il voudrait revenir 12 heures plus tard ou qu'il voudrait revenir 23 heures et deux minutes plus tard, comme nos employés peuvent le faire. Comment pouvez-vous établir un horaire de travail quand vous ne savez même pas combien de temps les congés vont durer? Je vous mets tous au défi de répondre. C'est un gros problème.

Le chargement des wagons varie toutes les semaines. Comme vous le savez, nous présentons un rapport, et c'est ainsi que les gens peuvent recueillir des données d'ordre économique. Une charbonnière pourrait dire par exemple: « nous ne recevons presque plus de commandes de la Chine » ou « si vous êtes capable de faire en sorte que tous les navires arrivent à Vancouver au moment prévu de façon que nous puissions les décharger et faire tout ce qu'il y a à faire... » Si tous les morceaux du casse-tête se mettaient en place, nous pourrions établir un horaire de train à l'heure près. Personne n'aimerait cela mieux que nous. Mais il semble que le monde ne fonctionne pas comme cela, c'est tout. Nous ne pouvons pas contrôler l'heure d'arrivée des navires, la production exige que je fasse des changements, les employés peuvent décider de la durée de leur quart de travail ou de la durée de leur congé, tous les jours.

● (1645)

Mme Linda Duncan: D'accord, et que répondez-vous à ma question sur la transparence et la communication? C'est une question que je vous ai posée.

M. Jim Kozey (directeur, Programme de matières dangereuses, Chemin de fer Canadien Pacifique): C'est bon. C'est cela, les chemins de fer.

Nous collaborons depuis très longtemps avec les municipalités pour leur fournir de l'information sur les interventions d'urgence. Cette collaboration est antérieure à l'ordre préventif numéro 32. Les chemins de fer travaillent avec la Fédération canadienne des municipalités et lui remettent une liste détaillée des matières dangereuses par trimestre, chaque année. En plus, vous avez entendu parler de l'application AskRail, qui fournit des données en temps réel, grâce auxquelles, par exemple dans le cas de Lac-Mégantic, un premier intervenant se trouvant sur place aurait pu identifier n'importe lequel des wagons sur place. Il lui aurait suffi de taper un numéro pour connaître le contenu de ce wagon et aussi de tous les wagons. J'ai installé cette application sur mon iPhone; je pourrais vous montrer.

Mme Linda Duncan: J'ai parlé au président du comité du transport ferroviaire de la FCM. Il ne m'a pas semblé aussi rassuré que vous le dites. Je réitère ma demande au Comité, nous devons entendre des représentants de ces municipalités, surtout après avoir entendu ces informations, qui ont été divulguées, sur les passages à niveau dangereux. Un bon nombre de ces passages à niveau que l'on dit dangereux sont des passages que j'utilise tous les jours, comme le font mes électeurs.

J'ai demandé à Transports Canada de voir tous les rapports d'évaluation du risque concernant les voies traversant l'Alberta. Est-ce que votre compagnie serait prête à les mettre à la disposition de notre Comité? Seriez-vous prêts à me rencontrer et à me les donner?

M. Keith Shearer: Vous parlez de l'évaluation des risques touchant ces passages à niveau?

Mme Linda Duncan: Non, il s'agit de l'évaluation générale du risque, que Transports Canada vous a demandé de lui présenter, concernant tous les risques associés à vos tronçons.

M. Keith Shearer: En ce qui concerne les matières dangereuses, les évaluations du risque ont été communiquées à Transports Canada. Nous sommes tout à fait prêts à nous asseoir avec une collectivité ou une autre pour examiner l'évaluation du risque. Nous ne voulons pas, cependant, que les rapports soient accessibles au grand-public. Ce sont des renseignements de nature sensible sur le plan de la sécurité. Il s'agit de renseignements confidentiels que nous ne voulons pas rendre publics.

M. Peter Edwards: Vous parlez pour vous-même.

La présidente: Vous avez abordé un enjeu important, qui exige plus de temps. Malheureusement, il semble que nous n'ayons pas de temps.

Monsieur Fraser, monsieur McGuinty, vous allez devoir partager votre temps.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Oui, c'est vrai. Merci beaucoup.

Nous n'avons pas beaucoup de temps, mais j'aimerais revenir sur certaines des questions que mes collègues ont déjà posées.

Prenons votre graphique concernant l'employé surmené choisi par le syndicat. C'est un exemple, à tout le moins, d'une situation assez préoccupante. Est-ce que vous avez constaté que les employés avaient tendance à comprimer leur horaire de cette manière, au CP?

M. Peter Edwards: Nous avons examiné tous les employés pendant toute l'année passée. J'ai un graphique, que je n'ai pas présenté parce que je ne pourrais pas le tenir, apparemment. Il mesure quatre pieds de hauteur et six pieds de longueur, il reflète une année entière. Nous examinons chacun des points de décision et nous examinons chacune des valeurs abberantes. En janvier, j'ai invité les représentants du syndicat à s'asseoir à mes côtés pour examiner certains chiffres qui me préoccupaient un peu. Je me trompe peut-être. Tout est peut-être absolument parfait. Nous allons convoquer également un expert du sommeil — ils peuvent en inviter un, nous avons un expert que nous apprécions — qui pourra nous dire si cela est bien ou mauvais. Le syndicat a communiqué avec nous un mois plus tard et dit qu'il n'était pas disponible avant la mi-avril. Il a aussi annulé cette réunion, mais nous allons finir par nous rencontrer.

Nous n'attendons pas. Entre temps, nous étudions tous les chiffres et tous les cas. Si un employé affiche toujours des valeurs abberantes, nous allons essayer de prendre certaines mesures. Nous utilisons aujourd'hui des équipes fraîches, comme nous les appelons, des équipes bien reposées, nous les amenons à un certain endroit et

nous les plaçons devant d'autres équipes, de façon que les équipes qui suivent ne puissent pas continuer. Nous les forçons à se reposer. J'ai reçu plus de 41 griefs à ce sujet. Je vais devoir me présenter en arbitrage au moins 41 fois, parce que nous leur avons dit de prendre une pause et que nous allions les remplacer par une autre équipe. Je me fais taper sur les doigts parce que j'essaie de m'assurer que les gens puissent se reposer.

• (1650)

M. Sean Fraser: Est-ce qu'une tendance se dégage?

M. Peter Edwards: Chez certaines personnes, oui.

M. Sean Fraser: Il me semble, selon votre témoignage, que vous dites que le problème, c'est que les gens ont le droit de prendre des congés, mais qu'ils choisissent de ne pas les prendre. À mon avis, ce n'est pas vraiment suffisant, étant donné que ce système ne fonctionne pas, que ce soit la faute d'une personne ou non.

Pourquoi est-ce que cette question revient toujours à la table de négociations? Pensez-vous que des règlements seraient un meilleur moyen de régler la question?

M. Peter Edwards: Je ne suis pas certain de savoir à quoi ressemblerait ce règlement. Prenons l'industrie du transport aérien, la situation est complètement différente. Dans l'industrie du camionnage, les journées de travail sont plus longues; et il y a plus de semaines de travail dans un mois. Je ne crois pas que ce soit le modèle à adopter. Il n'y a qu'une seule personne à bord, et elle doit conduire.

Notre régime de travail donne droit à beaucoup de congés.

M. Sean Fraser: Je commence à déborder sur le temps de mon collègue, et je veux faire preuve de respect.

M. Peter Edwards: Vous devez en arriver au point où... pouvez-vous imposer un horaire?

M. Sean Fraser: Merci.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci beaucoup, monsieur Fraser.

Monsieur Edwards, j'aurais deux ou trois questions éclaircies à vous poser, si vous le voulez bien.

Quels ont été vos revenus bruts au cours du dernier exercice?

M. Peter Edwards: C'est... des milliards...

M. David McGuinty: Vous l'ignorez.

M. Peter Edwards: Je n'aime pas citer des chiffres directement. Je ne suis pas le directeur des finances.

M. David McGuinty: Votre président et chef de l'exploitation, Keith Creel, a comparu devant il y a deux ans et il a dit que les revenus étaient légèrement supérieurs à 6 milliards de dollars.

Il y a deux jours, Hunter Harrison a annoncé que la fusion avec Norfolk Southern était tombée à l'eau. Est-ce vrai?

M. Peter Edwards: Oui.

M. David McGuinty: Votre entreprise génère un revenu brut de plus de 6 milliards de dollars par année.

Combien d'employés comptez-vous?

M. Peter Edwards: À l'heure actuelle, environ 12 500, dont un tiers aux États-Unis.

M. David McGuinty: Ma première réaction, quand j'ai vu le graphique sur l'employé surmené choisi par le syndicat, a été de me dire que, je ne sais pas si c'est une bonne tactique sportive, aujourd'hui en tant que société, de négocier devant un comité parlementaire avec les syndicats et les représentants syndicaux. Est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux négocier derrière des portes closes avec vos syndicats?

M. Peter Edwards: Nous leur avons donné cette possibilité avant de commencer les négociations, d'une part. D'autre part, la raison pour laquelle le syndicat se préoccupe de cette question, c'est qu'il cherche à obtenir ce qu'on appelle des « fenêtres », et ils l'ont demandé pendant les négociations. Ils ont demandé à l'arbitre, mais l'arbitre a refusé. Nous savions qu'ils viendraient ici et qu'ils exposeraient cette question devant le forum législatif, et c'est ce qu'ils ont fait.

M. David McGuinty: Pensez-vous qu'il ne serait pas plus approprié, par exemple, que vous — en fait, qu'il serait plus important et plus approprié que Hunter Harrison et Keith Creel se présentent ici — puissiez vous asseoir avec vos chefs syndicaux? Est-ce que ce ne serait pas un exercice plus productif que de comparer la version de l'un et celle de l'autre?

M. Peter Edwards: Non, ils ne veulent pas me rencontrer. Je leur avais demandé en janvier. Ils ne sont toujours pas disponibles. Si vous pouviez faire en sorte que ça se fasse, j'aimerais beaucoup que ce soit le cas.

M. David McGuinty: D'accord.

Laissez-moi vous poser une dernière question, notre temps est presque épuisé.

Pourriez-vous nommer trois mesures auxquelles votre entreprise a consacré de l'argent et que vous êtes obligés de respecter...

M. Peter Edwards: Il en nommera deux. Je vais en nommer une.

M. David McGuinty: ... qui coûte de l'argent.

M. Peter Edwards: Déplacer des équipes pour leur faire prendre la place d'une autre — des griefs ont été déposés — cela nous a coûté beaucoup d'argent. Les voitures, ça n'est pas gratuit. Le temps, ça n'est pas gratuit. Il peut s'occuper des deux autres.

M. Keith Shearer: Tout d'abord, la principale cause de déraillement de train, ce sont les défaillances de l'infrastructure ferroviaire. Nous procédons à un plus grand nombre d'inspections de l'infrastructure ferroviaire, avec des appareils technologiques, que la loi ne l'exige. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes les chefs de file de l'industrie.

L'autre, c'est l'investissement dans la technologie. Nous utilisons aujourd'hui des dispositifs technologiques — vous avez entendu les demandes d'exemption du règlement — pour les trains de charbon que nous exploitons en Colombie-Britannique; les essais sur les freins de ces trains sont faits à l'aide d'une technologie de loin supérieure au procédé manuel qui servait depuis des années. Cela nous coûte de l'argent.

La présidente: Merci beaucoup. Je suis désolée, mais votre temps est épuisé.

M. David McGuinty: Merci.

La présidente: Monsieur Berthold, vous avez quatre minutes. Non?

M. Luc Berthold: Je vais laisser mon temps à quelqu'un d'autre.

La présidente: Madame Watts.

Mme Dianne L. Watts: C'est parfait. Merci.

Je veux aborder la question des passages à niveau à risque élevé. On en a recensé partout au Canada. Pour ce qui est de la façon dont ce risque est mesuré, certains sont à faible risque, et d'autres sont à risque moyen ou à risque élevé, si j'ai bien compris. Comment gérez-vous ceux qui sont à risque élevé qui viennent tout juste d'être publiés?

M. Keith Shearer: C'est une question difficile parce que je n'ai pas vu la liste.

Mme Dianne L. Watts: Choisissez n'importe lequel parmi ceux qui sont à risque élevé.

M. Keith Shearer: Cette liste a été publiée dans les médias aujourd'hui, je crois?

● (1655)

Mme Dianne L. Watts: Oui. D'accord. Oublions la liste.

Vous avez un passage à niveau à risque élevé. Comment le gérez-vous?

M. Keith Shearer: Nous le gérons grâce à la technologie. Si, au titre de la réglementation, le passage à niveau a un certain produit vectoriel — des trains et des véhicules, certaines vitesses de train et de véhicules —, il dictera le fait que le passage à niveau a besoin d'être muni d'un système d'avertissement ou s'il suffit d'y aménager un passage piéton ou d'y installer un panneau d'arrêt. Voilà la hiérarchie, si vous voulez, de la façon dont il est géré.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Beaucoup de ces passages à niveau sont situés dans des municipalités. Vous avez formulé des commentaires selon lesquels vous voudriez qu'ils soient fermés, parce que, bien entendu, cela va avoir une incidence sur la circulation de...

M. Keith Shearer: Dans certains cas, oui.

Mme Dianne L. Watts: ... la municipalité et des routes qu'ils traversent, n'est-ce pas? Je veux revenir sur la détermination de la mesure dans laquelle ce risque est élevé et sur ce que vous feriez pour atténuer ce risque.

M. Keith Shearer: C'est l'installation d'un système d'avertissement. Dans le pire des cas, dans le cas le plus risqué, il faudrait séparer les niveaux du passage.

Mais, comme je l'ai dit plus tôt, si nous nous rendions jusque-là et que nous partagions les coûts avec la municipalité, il faudrait que nous nous demandions pourquoi nous n'en profiterions pas pour fermer les passages à niveau adjacents à celui dans lequel nous venons tout juste d'investir pour le rendre plus sécuritaire. Voilà l'élément qui est absent du régime actuel.

Mme Dianne L. Watts: Eh bien, je pense qu'il est difficile pour certaines municipalités de financer un passage supérieur ou la fermeture d'un passage à niveau. Cela n'est tout simplement pas abordable. Des ententes tripartites doivent être conclues en ce qui concerne la contribution de la compagnie de chemin de fer, du gouvernement fédéral et de la province. Tout le monde doit être un partenaire, n'est-ce pas?

M. Keith Shearer: Je suis d'accord.

Mme Dianne L. Watts: Si vous regardez le corridor ferroviaire Roberts Bank...

M. Keith Shearer: Ce corridor a été bien fait.

Mme Dianne L. Watts: Oui, il a été bien fait.

M. Keith Shearer: Voilà un exemple de quelque chose qui a été bien fait.

Mme Dianne L. Watts: Oui, absolument, et l'ensemble de ce corridor a été étudié en ce qui a trait au risque élevé, à la séparation des niveaux et à tout le reste.

Je suggérerais que l'on examine cet élément à risque élevé, parce qu'il me semble que ce modèle fonctionnerait dans d'autres régions...

M. Keith Shearer: Nous sommes d'accord.

Mme Dianne L. Watts: ... au lieu de nous contenter de dire qu'il s'agit d'un secteur à risque élevé, installons un panneau d'avertissement et voilà tout.

M. Keith Shearer: Eh bien, c'est ce que nous voyons. Selon la réglementation actuelle, nous devons examiner les passages à niveau individuellement et ne pas nous soucier de passages à niveau qui sont directement adjacents à celui que nous examinons.

Actuellement, dans la ville de Langley, il y en a un où nous avons affiché l'avis de Transports Canada en bonne et due forme; nous avons modernisé le passage à niveau, et nous l'avons rendu plus sécuritaire. Juste en bas de la rue, il y en a un autre au sujet duquel le BST a publié un avis de sécurité, sans prêter aucune attention au fait que, au bout de la rue, il y a un passage plus sécuritaire et qu'on l'utilise.

Voilà le point de vue que nous devons avoir collectivement.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Shearer.

Je suis désolée, madame Watts, mais nous allons devoir passer à autre chose.

C'est la fin de la période allouée à ce groupe de témoins. Je suis désolée si vous avez l'impression que nous vous avons un peu pressés, mais merci beaucoup des renseignements que vous nous avez fournis aujourd'hui. Nous allons veiller à ce que vous receviez une copie de notre rapport final. Merci beaucoup.

Je vais suspendre la séance afin que l'autre groupe de témoins puisse monter. Le temps dont nous disposons file.

• (1655) _____ (Pause) _____

• (1655)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Nous accueillons par vidéoconférence, de la Colombie-Britannique, les représentants de la Southern Railway of British Columbia: Frank Butzelaar, président, et Derek Ollmann, directeur des Opérations.

Nous accueillons à la table Perry Pellerin, président de la Saskatchewan Shortline Railway Association, ainsi que Ryan Ratledge, directeur des opérations de la Central Maine et Quebec Railway.

Bienvenue à tous.

Nous allons commencer par les messieurs avec qui nous sommes en vidéoconférence. Nous sommes un peu à court de temps, alors, si vous le pouvez, veuillez limiter votre exposé aux éléments sur lesquels vous savez que le Comité se penche, c'est-à-dire plus précisément les enjeux touchant la sécurité ferroviaire et le genre de recommandations auxquelles nous pourrions finir par être en mesure de donner suite et qui amélioreraient la sécurité pour les Canadiens et pour toutes les personnes concernées.

Messieurs les représentants de la Southern Railway, je vous cède la parole, si vous voulez bien commencer.

• (1700)

M. Frank Butzelaar (président, Southern Railway of British Columbia): Bonjour, madame la présidente.

Je m'appelle Frank Butzelaar. Je suis le président-directeur général de la Southern Railway of British Columbia, qu'on appelle la SRY. Derek Ollmann, directeur des Opérations de la SRY m'accompagne aujourd'hui.

La SRY est une compagnie de chemin de fer sur courtes distances réglementée à l'échelon provincial et dont le siège social est situé à New Westminster, en Colombie-Britannique. Elle compte 185 employés exploitant 196 kilomètres de voie ferrée, y compris 101 kilomètres de voie principale entre New Westminster et Chilliwack, Colombie-Britannique, et est connectée au CN, au CP et à la BNSF.

Par l'intermédiaire de notre filiale, la Southern Railway of Vancouver Island, nous fournissons sur l'île de Vancouver un service ferroviaire sur les anciennes voies du CP, qui appartiennent maintenant à la Island Corridor Foundation, laquelle consiste en 11 nations autochtones et 5 districts régionaux. La SRY, qui transporte plus de 65 000 wagons par année et 20 % des nouveaux véhicules achetés au Canada, est un lien crucial de la chaîne d'approvisionnement pour plus de 140 clients situés en Asie et partout en Amérique du Nord.

En plus des automobiles, nous transportons des produits agricoles, des produits forestiers, de l'acier et de la machinerie, des produits de construction, des produits de consommation ainsi que du plastique et des produits chimiques.

Nos affaires liées aux produits chimiques consistent en 3 450 cargaisons dont 1 400 sont classées comme étant dangereuses.

Nous sommes fiers de notre bilan de sécurité. Si on regarde l'année dernière — 2015 —, nous n'avons eu aucune blessure entraînant une perte de temps de travail, et nous n'en avons eu aucune depuis plus de quatre ans. Notre taux de fréquence des accidents à déclaration obligatoire est de 0,83 %, ce qui est bien inférieur à la moyenne des compagnies de chemin de fer sur courtes distances, qui est de 2,59 %. Nous avons eu 18 déraillements qui ont lieu sur des voies secondaires et aucun déraillement sur la voie principale en 2015. Notre taux de déraillement global a diminué de 25 % au cours des 5 dernières années. Neuf des 18 déraillements étaient le résultat d'une erreur humaine, 6, le résultat de la défaillance d'un camion et 3, le résultat d'une défaillance mécanique.

Comme la moitié de nos déraillements sont le résultat de l'erreur humaine, nous continuons de nous concentrer sur l'amélioration de nos programmes de formation et sur l'expansion de nos tests de compétence. En moyenne, nous menons environ 170 tests de compétence par mois.

La gestion de la fatigue des travailleurs est également une priorité de la SRY, mais il importe de souligner que notre entreprise n'est pas exploitée de la même manière qu'une compagnie de chemin de fer de catégorie 1. La SRY n'a pas de train dont le trajet commence à un endroit et se termine à un autre endroit. Tous les trains reviennent au terminal d'où ils sont partis; ainsi, tous les employés peuvent rentrer chez eux à la fin de leur quart de travail et gérer les périodes de repos entre les quarts de travail.

Même si la SRY est une compagnie ferroviaire réglementée à l'échelon provincial, elle respecte les règles fédérales relatives aux heures de travail et de repos établies par Transports Canada pour les employés travaillant sur les chemins de fer. La SRY a établi une politique de gestion de la fatigue dans son système de gestion de sécurité et sa convention collective. Le système de gestion de la fatigue comprend une série de procédures et de stratégies conçues pour gérer la fatigue au travail. Certaines de ces procédures et stratégies sont la responsabilité de l'entreprise, comme la conformité aux règles fédérales relatives aux heures de travail et de repos, et d'autres sont la responsabilité des employés, comme la gestion de leurs congés de manière à assurer leur vigilance pendant qu'ils sont au travail.

Il incombe aux employés de venir au travail reposés et prêts pour leur période d'affectation, conformément à la règle générale A du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, qui prévoit que, lorsqu'ils se présentent au travail, les employés doivent être « frais et dispos, en pleine connaissance des tâches à accomplir et de [leur] territoire d'affectation ». Il est prévu dans la convention collective que les employés peuvent prendre congé pour se reposer. Cette procédure permet aux employés de limiter les heures supplémentaires et leur garantit un minimum de 10 heures entre les quarts de travail.

En ce qui concerne le déplacement des trains au moyen de dispositifs de commande à distance, la SRY ne commande pas de train à distance et, actuellement, n'a établi aucun plan à cet égard. Notre fonctionnement est axé sur des manœuvres intensives, et il est plus efficace d'avoir recours aux équipes de trois personnes que nous utilisons: conducteur, mécanicien de locomotive et serre-freins.

• (1705)

Sur le sujet des enregistreurs vidéo à bord des locomotives, nous sommes favorables à une loi exigeant que les compagnies de chemin de fer soient tenues d'installer des dispositifs de surveillance vidéo dans les cabines. Nous croyons que la loi devrait appuyer les compagnies de chemin de fer afin qu'elles utilisent la vidéo en cabine pour mener des tests de conformité avec les règles et promouvoir la sécurité.

Enfin, je veux aborder brièvement les défis auxquels font face les compagnies de chemin de fer sur courtes distances au Canada. Au total, il y en a environ 60 dans l'ensemble du Canada, dont 40 sont réglementées à l'échelon provincial, et 20, à l'échelon fédéral. Les compagnies de chemin de fer sur courtes distances font partie intégrante du réseau ferroviaire nord-américain. Vingt pour cent de la circulation ferroviaire au Canada — ou plus de 135 millions de tonnes de produits par année — commencent sur des lignes ferroviaires sur courtes distances. Bon nombre d'industries n'existeraient tout simplement pas sans ces chemins de fer. Ils fournissent un lien essentiel entre des entreprises parfois éloignées et leurs marchés intérieurs et internationaux.

Il convient de souligner que, un peu comme celles des États-Unis, les compagnies de chemin de fer sur courtes distances du Canada sont souvent exploitées sur des lignes ferroviaires de faible densité dont les marges sont très étroites et qui, souvent, ne génèrent pas suffisamment de recettes pour moderniser ou élargir leur infrastructure.

À la SRY, les investissements de capitaux dans l'infrastructure ferroviaire s'élèveront au total à 7,3 millions de dollars cette année, ce qui constitue une hausse de 26 % par rapport à 2015 et de 21 % par rapport à 2014. Au cours des six prochaines années, les compagnies de chemin de fer devront moderniser les passages à

niveau selon une nouvelle norme qui exigera un investissement important dans de nouveaux systèmes de signalisation. Au total, la SRY compte 206 passages à niveau; 129 sont des passages à niveau routiers, et 57 sont des passages servant à accéder à une propriété. Six sont des passages à niveau de ferme, et 14, des passages pour piétons.

Des 129 passages à niveau, 37 sont actuellement dotés d'une signalisation, mais 92 passages à niveau routiers n'en sont pas dotés. Selon notre estimation actuelle, le coût lié à l'ajout de signalisation — pour terminer ce programme — sera de 30 millions de dollars au cours des six prochaines années. Il importe de souligner que ces modernisations requises ne sont pas admissibles au financement au titre du programme actuel d'amélioration des passages à niveau et qu'elles limiteront davantage la capacité des compagnies de chemin sur courtes distances d'investir dans leur infrastructure afin de stimuler leur croissance et de favoriser leur productivité.

En conclusion, les compagnies de chemin de fer sur courtes distances canadiennes demandent que Transports Canada étudie attentivement les recommandations contenues dans le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada récemment publié concernant le financement de l'infrastructure des lignes ferroviaires sur courtes distances. Plus précisément, l'examen recommande la modification des critères d'admissibilité aux programmes d'infrastructure fédéraux afin de permettre aux compagnies de chemin de fer sur courtes distances de demander du financement directement, sans être parrainées par le gouvernement, et la création d'un programme fédéral-provincial pour l'infrastructure des lignes ferroviaires sur courtes distances visant à appuyer les investissements de capitaux dans les infrastructures.

Aux États-Unis, l'industrie ferroviaire sur courtes distances est appuyée par divers programmes. À l'échelon fédéral, ce soutien comprend le financement de passages à niveau routiers couvrant de 90 à 100 % des coûts du projet. De plus, un programme de rétablissement économique générant des investissements dans les transports, qu'on appelle le programme TIGER aux États-Unis, fournit aux compagnies de chemin de fer sur courtes distances des subventions pour leurs infrastructures, et le programme de crédit d'impôt 45G pour les compagnies de chemin de fer sur courtes distances les aide à tirer profit des investissements privés. Pour ce faire, on accorde aux compagnies de chemin de fer sur courtes distances, un crédit d'impôt de 50 cents pour chaque dollar dépensé pour l'amélioration des voies ferrées jusqu'à un plafond fondé sur le nombre de milles qu'elles exploitent.

Au moment où le gouvernement du Canada envisage d'investir dans le renouvellement et dans l'expansion des infrastructures essentielles du Canada, nous vous exhortons à ne pas négliger le besoin d'investir dans les compagnies de chemin de fer sur courtes distances du Canada.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup. Nous vous remercions d'avoir été bref.

Nous allons maintenant passer à MM. Pellerin et Ratledge.

• (1710)

M. Perry Pellerin (président, Saskatchewan Shortline Railway Association): Bonjour, madame la présidente, et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Merci de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui et de donner à la Saskatchewan Shortline Railway Association la possibilité de vous faire part de ses réflexions sur la sécurité ferroviaire.

Comme vous le savez, la Saskatchewan compte plus de compagnies de chemin de fer sur courtes distances que toute autre province au Canada. Nous exploitons 24 % du réseau ferroviaire de la Saskatchewan et sommes un employeur majeur dans de nombreux villages ruraux. Au cours des 20 dernières années, nous avons réussi à créer des emplois, à accroître la capacité d'exportation et à stimuler la croissance économique pour la Saskatchewan rurale, la province et le Canada. Nous sommes fiers d'être une option de transport écologique: en moyenne, plus de 125 000 chargements de camions par année restent en dehors des routes dans la province, ce qui entraîne une réduction de 75 % des émissions de gaz à effet de serre.

Notre dévouement à l'égard de la sécurité ferroviaire est encore plus important que nos contributions économique et environnementale, car la sécurité de nos petites compagnies de chemin de fer sur courtes distances n'est pas facultative. Dans nos collectivités, où vivent et travaillent nos employés, l'attention que nous prêtons à la sécurité est ce qui permet à nos enfants, à nos épouses, à nos grands-parents et à nos voisins de rentrer chez eux à la fin de chaque journée. La sécurité est au coeur de notre entreprise et occupe la première place dans notre programme.

Nos compagnies de chemin de fer respectent tous les protocoles de sécurité imposés par les gouvernements fédéral et provincial, les plans et les systèmes de gestion de sécurité ainsi que les exigences établies dans la Loi sur la sécurité ferroviaire. En outre, nous allons au-delà de ces exigences en utilisant des vitesses réduites, en augmentant le nombre de patrouilles sur les voies ferrées et en procédant chaque année à des tests radiographiques et à des contrôles de l'état géométrique de la voie afin de réduire le risque de déraillement.

Malgré l'accroissement de la circulation et de la demande de services, nous avons maintenu un excellent bilan de sécurité. De 2010 à 2014, les lignes ferroviaires sur courtes distances de la Saskatchewan ont connu une augmentation de 53 % du nombre de wagons complets de grain et une augmentation de 93 % du nombre de wagons complets contenant d'autres denrées. Durant cette période, nous n'avons pas observé d'augmentation du nombre de déraillements sur la voie principale, et nous avons été en mesure de réduire les collisions à nos passages à niveau.

En 2015, année où nous avons transporté environ 28 000 wagons, notre bilan a été le suivant: nous avons eu 3 déraillements sur la voie principale, 5 déraillements sur des voies secondaires, aucun déraillement de train transportant des marchandises dangereuses, aucun déversement de marchandises dangereuses, une collision à un passage à un niveau, aucun incident ou blessure lié à un intrus et aucun accident lié à une défaillance. Même s'il ne faut pas prendre les déraillements à la légère, les huit qui sont survenus en Saskatchewan en 2015 concernaient en moyenne deux wagons. Aucun wagon ne transportait de marchandises dangereuses, et le déraillement le plus important comprenait six wagons transportant du sable. Nous croyons que le transport ferroviaire n'est pas dangereux en soi, et nous sommes ouverts à l'idée d'apprendre de nouvelles façons d'améliorer la sécurité en remettant en question nos idées reçues et en changeant pour améliorer notre bilan de sécurité.

Cela m'amène au sujet des consultations. Les compagnies de chemin de fer sur courtes distances prennent de nombreuses formes, et leur taille varie. En Saskatchewan, la majorité d'entre elles sont

des exploitations relativement petites qui comptent de 1 à 9 locomotives et de 3 à 35 employés. Des modifications récemment apportées au règlement ont occasionné des dépenses qui sont de plus en plus difficiles à gérer, car elles ne sont pas toujours adaptées à la réalité que suppose la direction d'une petite exploitation ferroviaire. La possibilité de consulter directement les organismes de réglementation est importante pour nous, et nous sommes favorables à la tenue de consultations plus approfondies et régulières avec Transports Canada afin de veiller à ce que la complexité et les particularités de nos exploitations soient comprises. Grâce aux consultations entre Transports Canada et les compagnies de chemin de fer sur courtes distances et entre Transports Canada et les organismes de réglementation provinciaux, nous pourrions nous assurer que les décisions qui sont prises en matière de réglementation reflètent notre entreprise et peuvent être mises en oeuvre de façons qui nous rendent le plus efficaces et sécuritaires possible.

La Saskatchewan Shortline Association est également favorable à un accroissement des inspections effectuées par Transports Canada. Nous serions heureux de recevoir une rétroaction, qu'elle soit positive ou négative, en temps opportun pour nous permettre de célébrer nos réussites et d'être plus proactifs au sujet des éléments qu'il nous faut encore améliorer.

En Saskatchewan, nous avons hérité de voies ferrées de chemin de fer de catégorie 1 qui montraient déjà des signes de vieillissement et de besoin de réparations. La petite taille de nos effectifs et nos marges de profit étroites — si on les compare à celles des chemins de fer de catégorie 1 — doivent être prises en compte lorsque l'on considère la sécurité ferroviaire. Pour être le plus sécuritaire possible, la Saskatchewan Railways Association a besoin d'une remise en état majeure de ses infrastructures afin que l'état de ses voies ferrées demeure sécuritaire.

Les examens effectués par l'OTC appuyaient cette notion en proposant plusieurs options de financement, y compris un financement des infrastructures inspiré du système de financement par crédit d'impôt 45G établi aux États-Unis. La Saskatchewan Shortline Association soutient que les investissements dans l'infrastructure des lignes ferroviaires sur courtes distances sont essentiels à la sécurité constante de notre réseau de transport, à la solidification de la capacité du Canada de stimuler le commerce et la capacité d'exportation.

- (1715)

Le soutien du gouvernement fédéral est essentiel pour ce qui est de composer avec les coûts accrus associés à toute nouvelle exigence réglementaire. Par exemple, les exigences concernant le niveau de bruit dans les cabines représentent un investissement majeur pour une compagnie de chemin de fer sur courtes distances, puisque nos parcs de locomotives sont souvent vieillissants. Il en coûte plus de 20 000 \$ par locomotive pour rénover une cabine, et il ne s'agit que d'un petit exemple des façons dont les lignes ferroviaires sur courtes distances diffèrent des chemins de fer de catégorie 1. Il est très difficile pour nous de respecter certaines de ces modifications, sur le plan financier, en devant faire face à une multitude de changements.

Les nouvelles exigences en matière d'arrimage sont un autre exemple des répercussions financières des modifications réglementaires. Par exemple, lorsqu'une compagnie ferroviaire arrime un train, elle doit le laisser protégé par des sabots de déraillement ou laisser le moteur des locomotives en marche. Pour les compagnies de chemin de fer sur courtes distances, les sabots de déraillement ne sont pas facilement accessibles. En conséquence, si je prends l'une de nos compagnies ferroviaires en exemple, cela a significativement augmenté les coûts additionnels de 150 000 \$ par année en carburant.

L'infrastructure et les modifications de la réglementation ont une incidence critique sur la sécurité. La tenue de consultations avant que ces modifications réglementaires soient apportées, et le soutien du gouvernement fédéral à l'égard de ces modifications, rendraient la gestion des coûts connexes et le maintien des bilans de sécurité plus réalistes pour les petites lignes ferroviaires sur courtes distances.

Enfin, deux autres enjeux ont des conséquences sur la capacité des compagnies de chemin de fer sur courtes distances d'investir dans l'infrastructure et dans la sécurité: l'assurance et l'élimination potentielle du revenu admissible maximal. Les primes d'assurance ont monté en flèche. Compte tenu du nombre limité de fournisseurs et de l'absence d'assurance adaptée à la réalité de l'exploitation et des bilans de sécurité des compagnies de chemin de fer sur courtes distances, des fonds indispensables sont retirés du fonds d'exploitation de ces compagnies ferroviaires, ce qui mine notre capacité de maintenir l'infrastructure et d'investir dans la sécurité. Concernant le revenu admissible maximal, en 2015, 72 % de la circulation sur les lignes ferroviaires sur courtes distances de la Saskatchewan était constituée de wagons de producteurs. Tout changement de tarif qui a une incidence négative sur les wagons de producteurs aura également une incidence négative sur les compagnies de chemin de fer sur courtes distances.

Même si nous sommes des exploitations indépendantes, nous sommes tout de même à la merci des chemins de fer de catégorie 1 du point de vue de l'approvisionnement en wagons, des horaires et de la structure tarifaire qu'ils adoptent. Nous avons déjà observé un grand écart entre les tarifs envoi de un wagon et les tarifs envoi de multiples wagons sous le régime du revenu admissible maximal actuel, et nous craignons que la liberté d'accroître les tarifs soit catastrophique pour le producteur et, par la suite, pour les compagnies de chemin de fer sur courtes distances.

En conclusion, il est essentiel d'assurer une gouvernance ouverte et transparente en faisant des consultations avec des intervenants de l'industrie ferroviaire sur courtes distances une exigence aux fins des modifications réglementaires ultérieures pour qu'une compagnie de chemin de fer sur courtes distances soit capable de continuer à créer des emplois, à appuyer la croissance économique et à accroître la capacité d'exportation. L'investissement dans l'infrastructure, le soutien financier à l'égard des modifications réglementaires et l'examen attentif de l'assurance et de la protection tarifaire sont également des éléments cruciaux pour ce qui est de s'assurer que le chemin de fer puisse continuer de contribuer à la prospérité de la classe moyenne.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Pellerin.

Monsieur Ratledge.

M. Ryan Ratledge (directeur des opérations, Central Maine and Quebec Railway): Bonjour, madame la présidente, et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Ryan Ratledge, et je dirige l'équipe des opérations de la Central Maine and Quebec Railway. Le siège social de notre exploitation canadienne est situé à Farnham, au Québec. Nos clients envoient et reçoivent une multitude de wagons complets sur notre chemin de fer, et ils utilisent la CMQ pour relayer la circulation de wagons complets provenant des Maritimes, du nord du Maine et de Montréal au réseau ferroviaire nord-américain. Nous transportons un éventail très diversifié de marchandises qui comprend des produits forestiers et du papier, des produits chimiques et du propane. NGL, AkzoNobel et Tafisa sont nos trois plus importants clients.

La CMQ a investi plus de 22 millions de dollars dans ces voies ferrées et son infrastructure depuis sa création en 2014. Nous allons investir 10 millions de dollars de plus d'argent de la CMQ en 2016. Nous appuyons et préconisons pleinement l'instauration d'un crédit d'impôt remboursable pour les compagnies de chemin de fer sur courtes distances canadiennes.

La CMQ est une compagnie ferroviaire réglementée à l'échelon fédéral qui a commencé à être exploitée le 30 juin 2014. Nous fournissons de l'emploi à environ 50 membres de l'équipe au Québec, et à 70, au Maine et au Vermont. Au cours des 22 derniers mois, comparativement à notre ancien exploitant, nous avons réalisé une réduction de la fréquence, du coût et de la gravité des blessures et des déraillements. Nous avons fait du progrès, mais nous allons continuer à nous efforcer de nous améliorer.

Nous sommes directement reliés au Canadien Pacifique, dans la région de Montréal, de même qu'aux chemins de fer du Saint-Laurent et du Québec, à la Vermont Railway, à la Maine Northern Railway, au Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick et à la Pan Am Railway.

De nombreux dirigeants des collectivités où nous menons nos activités ont affirmé souhaiter reprendre les services de trains de passagers et de trains de banlieue sur notre ligne, entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Sherbrooke, au Québec. Si c'est logique pour le Québec, alors la CMQ appuie cette idée. Inutile de mentionner que cette initiative exigera un investissement supplémentaire de plusieurs millions de dollars dans la voie ferrée et l'infrastructure.

Les lignes ferroviaires sur courtes distances se sont révélées sûres et sans danger pour l'environnement, et je suis honoré de faire partie de cette industrie.

Je suis ouvert à toute question que vous pourriez me poser, et je serai heureux d'y répondre.

Merci.

• (1720)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Ratledge.

M. Berthold et Mme Watts. Madame Watts, vous avez d'abord la parole.

Mme Dianne L. Watts: Merci beaucoup.

Je n'ai que deux ou trois questions rapides à poser.

Frank, vous venez tout juste de dire, concernant les travaux de modernisation qui sont requis, que vous n'avez pas accès aux fonds fédéraux. Pouvez-vous m'expliquer cette situation, c'est-à-dire pourquoi on vous interdit l'accès ou de présenter une demande afin d'obtenir ces fonds?

M. Frank Butzelaar: Certainement. Le défi auquel font face les compagnies de chemin de fer sur courtes distances est que, même si les investissements dans ces lignes ferroviaires sont admissibles au Fonds Chantiers Canada, elles doivent être parrainées par le gouvernement. Il faut que le gouvernement soutienne le programme et qu'il soit prêt à l'entreprendre avec la compagnie.

À ce que je sache, aucune compagnie de chemin de fer sur courtes distances n'a jamais réussi à trouver de partenaires gouvernementaux pour ses projets. Selon notre expérience, les municipalités et les provinces ont toutes leurs propres projets, qui sont bien plus prioritaires que l'investissement conjoint dans une ligne ferroviaire sur courtes distances ou que la collaboration dans le cadre d'un projet avec une compagnie de chemin de fer sur courtes distances. Elles ont des buts critiques à atteindre grâce à cet argent, et ces buts ne comprennent pas l'investissement dans des lignes ferroviaires sur courtes distances.

Mme Dianne L. Watts: Je me serais attendue à ce qu'il soit possible de détourner une partie de la circulation d'une ligne ferroviaire de catégorie A très achalandée vers la ligne ferroviaire sur courtes distances, ce qui réduirait la congestion et la circulation sur les lignes qui sont peut-être à risque élevé du point de vue des passages à niveau et de choses de ce genre. Il s'agirait d'une mesure d'atténuation. Merci.

Voulez-vous prendre la parole?

[Français]

M. Luc Berthold: Je vous remercie beaucoup.

J'ai entendu les représentants des trois petites compagnies qui sont ici parler du besoin d'avoir accès à des crédits d'impôt remboursables. C'est un programme qui est aussi présenté par l'Association des chemins de fer du Canada. C'est une présentation que vous voulez faire au gouvernement.

Les besoins en investissements des chemins de fer d'intérêt local doivent être assez importants. Monsieur Ratledge, vous êtes devenu propriétaire d'une malheureusement très célèbre compagnie et d'un circuit de chemin de fer devenu tristement célèbre. Vous avez investi beaucoup d'argent, mais il y a encore beaucoup de besoins.

Est-ce que les investissements prévus sont suffisants? Ne pourrait-on pas se servir de fonds disponibles actuellement pour créer de l'emploi et aider les entreprises comme la vôtre à faire croître davantage l'économie dans les régions? C'est une chose qui vous ressemble: vous êtes absolument essentiel pour les régions que vous desservez et pour l'économie de nos régions rurales, comme dans le cas de Tafisa à Lac-Mégantic.

[Traduction]

M. Ryan Ratledge: Oui, monsieur. Heureusement, nous avons été en mesure d'investir pas mal de capitaux dans notre infrastructure, et, oui, la capacité de disposer d'un crédit d'impôt remboursable semblable à celui dont nous profitons dans l'État du Maine et dans celui du Vermont encourage d'autres investissements. Ce crédit d'impôt permet aux compagnies de chemin de fer sur courtes distances de continuer à faire ces investissements pour des années et des années à venir.

• (1725)

[Français]

M. Luc Berthold: Je ne sais pas si j'ai bien compris. Vous avez investi un montant de 22 millions de dollars et vous allez investir 14 millions de dollars en 2016. Avec un crédit d'impôt, doubleriez-vous les investissements de la compagnie ou diminueriez-vous d'autant les investissements?

[Traduction]

M. Ryan Ratledge: Je ne suis pas certain de comprendre la question.

[Français]

M. Luc Berthold: Depuis 2014, vous avez investi un montant de 22 millions de dollars dans le circuit. Si vous aviez accès à un crédit d'impôt remboursable de 50 %, c'est-à-dire que pour chaque dollar investi, vous recevriez l'équivalent en crédit d'impôt, pourrait-on s'attendre à ce que les compagnies comme la vôtre investissent cet argent supplémentaire dans le réseau ou servirait-il uniquement à améliorer vos rendements financiers? C'est la crainte qu'on peut avoir quand on fait la demande de programmes comme ceux-là.

C'est bien d'avoir investi un montant de 22 millions de dollars. Cela veut dire que, avec un crédit d'impôt, vous auriez investi un montant de 44 millions de dollars, ce qui aurait pu être bon pour les petites communautés.

Comment peut-on s'assurer que les investissements iront vraiment sur les rails, si on demande au gouvernement de mettre en place un programme comme celui-là?

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Berthold.

Pouvons-nous obtenir une réponse très courte? Je ne sais pas non plus si c'est possible.

M. Luc Berthold: Dites tout simplement « oui ».

Des voix: Oh, oh!

M. Ryan Ratledge: Selon mon expérience, les investissements additionnels en seraient augmentés, pas réduits.

La présidente: Merci, monsieur Ratledge.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente. Je vais partager mon temps de parole avec M. Badawey.

Monsieur Pellerin, j'ai une question qui sort de nulle part. Les changements de voies seront réduits de façon importante d'ici le mois d'août, et peut-être éliminés totalement, si on donne suite au rapport de M. Emerson. Cela aurait-il une incidence sur vos finances?

M. Perry Pellerin: Non, monsieur, cela n'en aurait pas. En fait, pour les compagnies de chemin de fer sur courtes distances — du moins, pour l'association de la Saskatchewan —, les changements de voies n'ont aucune incidence. En réalité, je crois qu'ils en ont davantage pour les producteurs, les entreprises céréalières et ce genre de choses. Ils n'ont absolument aucune incidence sur les compagnies ferroviaires.

M. Ken Hardie: Pour tous les témoins, vous ne possédez pratiquement aucun wagon, quoiqu'il est intéressant de savoir que l'exploitation de la Colombie-Britannique est encore dotée de fourgons de queue, qui sont des vestiges d'une autre époque. Du moins, je pense que vous en avez, n'est-ce pas?

M. Frank Butzelaar: Oui, nous utilisons encore des fourgons de queue parce qu'ils facilitent vraiment le type de travail que nous faisons, c'est-à-dire des changements de voies intensifs, et qu'il s'agit aussi essentiellement d'un élément de sécurité. Lorsque nous déplaçons un train dans une direction inversée, nous pouvons placer un membre d'équipe à l'avant. C'est une position beaucoup plus sécuritaire pour un membre de l'équipe.

M. Ken Hardie: Voici ma dernière question, puis je céderai la parole à M. Badawey.

Vous voyez arriver l'équipement de tout le monde. Nous observons des problèmes comme ce qu'on appelle le « mouvement de galop du bogie » qui mènent à des déraillements et à tout le reste, mais, en général, quelles sont vos observations au sujet de l'état du matériel qui vous est livré, des wagons?

M. Perry Pellerin: Si je le puis, je vais prendre la parole. Notre flotte de wagons est vieillissante. J'ai lu certains rapports selon lesquels, au cours des 8 à 18 prochaines années, plus de 12 000 wagons deviendront désuets, et nous devons les remplacer. Nous constatons que les wagons que nous recevons aujourd'hui commencent à montrer des signes de vieillesse, mais nous sommes très conscients du fait que des règles sont en place afin que nous procédions à des inspections de ces wagons afin de détecter les dangers. Cependant, pour ce qui est des préoccupations des compagnies de chemin de fer sur courtes distances de la Saskatchewan, il s'agirait de la façon dont ces wagons vont être remplacés. À qui, en fait, appartiendront ces wagons? Comment les producteurs et les compagnies de chemin de fer sur courtes distances auront-ils accès à ces wagons? Voilà les éléments qui nous préoccupent davantage pour l'instant.

M. Ken Hardie: D'autres personnes ont-elles des commentaires à formuler sur l'état des wagons que vous voyez dans votre entreprise?

M. Ryan Ratledge: Même s'ils sont vieillissants, nous avons ajouté quelques mécaniciens supplémentaires pour mieux nous assurer de pouvoir corriger toute lacune cernée pendant que les wagons sont sur la voie ferrée.

M. Ken Hardie: Je vais céder la parole à Vance.

• (1730)

M. Vance Badawey: Merci, et merci, madame la présidente.

Avant de formuler mes commentaires, messieurs, je dois d'abord déclarer que j'apprécie vraiment les services que vous fournissez. J'ai déjà été maire d'une ville au cours des 14 dernières années, et j'ai négocié auprès du CN la propriété d'une compagnie de chemin de fer sur courtes distances, puis j'ai réussi à amener l'exploitation d'une ligne ferroviaire sur courtes distances — Trillium Railway —, un organisateur de circuits, dans la collectivité, ce qui m'a vraiment beaucoup appris au sujet du service que vous fournissez. En somme, vous récupérez le matériel dont le CN et le CP ne veulent pas et, grâce à ce matériel, vous reliez les petites entreprises situées dans des petites régions du pays aux marchés mondiaux, en leur donnant éventuellement la capacité de se joindre à ces compagnies de chemin de fer sur courtes distances.

Vous menez vos activités sur des lignes ferroviaires de faible densité, et les programmes de type crédit d'impôt, les subventions et les possibilités de revenu ont été mentionnés plus tôt.

La question que je vous poserais est la suivante — et je connais déjà la réponse, alors je ne vais pas la poser —: est-il possible que vous puissiez faire part de certaines de ces idées au Comité afin que nous puissions étudier les options dans le cadre de notre enquête... de notre examen de la Loi sur les transports, du rapport Emerson, et envisager certaines des possibilités que nous pourrions vous présenter, que ces possibilités soient liées au fait de tirer profit de partenariats, à des subventions ou au partage des recettes avec d'autres partenaires?

Si vous pouviez nous faire part de toutes vos idées afin que, si le ministre procède un jour à l'établissement d'une stratégie de transports nationale, nous pourrions nous assurer que vous apportiez une grande contribution à cette stratégie — comme vous le devriez — parce que c'est vous qui reliez les petites régions de

partout au pays aux marchés avec lesquelles elles doivent établir des liens.

La présidente: Veuillez donner une courte réponse, si vous voulez bien.

M. Perry Pellerin: Je sais que, dans le cas de l'association de la Saskatchewan, quand l'examen a été publié, nous avons mené un sondage rapide auprès de nos gens. Nous savons que nous avons des projets dont la valeur s'élève à 30 millions de dollars qui sont prêts à démarrer. Nous pourrions commencer d'ici deux ou trois mois, et nous avons établi une autre somme de 150 millions de dollars qui serait un type de projet mené sur une période de trois à sept ans. Nous pourrions très bien le faire, et nous serions heureux d'en avoir la possibilité.

M. Vance Badawey: Ce serait excellent, messieurs, et pourriez-vous également — si possible — établir en plus de cela dans ces demandes certaines retombées qui s'y rattacheraient, des retombées économiques?

La présidente: Merci, monsieur Badawey.

Madame Duncan, vous avez cinq minutes.

Mme Linda Duncan: Merci, madame la présidente.

C'est intéressant, la demande de crédit d'impôt. Je souhaiterais poursuivre la discussion — pas ici ni maintenant — concernant les raisons pour lesquelles vous ne pouvez pas tout simplement déduire ces coûts et pour lesquelles vous demanderiez un crédit d'impôt. Je pense qu'il s'agit de quelque chose que j'ai l'impression que nous voudrions envisager si nous avons un jour le temps d'étudier le rapport Emerson, et j'espère que nous l'aurons.

J'ai une question qui s'adresse à vous tous et qui découle de la tragédie de Lac-Mégantic; elle concerne la demande d'exemption aux règles afin de permettre la présence d'un seul mécanicien de locomotive. Je vous demanderais à quelle fréquence vous présentez des demandes d'exemption et si vous faites des genres de demandes semblables pour n'affecter qu'un mécanicien de locomotive?

M. Ryan Ratledge: Je vais commencer.

Nous n'avons présenté aucune demande de ce genre. Du côté américain, nous avons hérité d'équipes composées d'une personne. Nous avons en fait éliminé cette pratique et fonctionnons maintenant avec des équipes de deux personnes aux États-Unis.

M. Perry Pellerin: Nous sommes pas mal dans la même situation. Nos équipes sont composées d'au moins deux personnes. À l'occasion, lorsque nous avons de longues périodes de changements de voies, nous ajoutons une troisième personne, et nous n'avons aucunement l'intention de changer cette pratique.

Mme Linda Duncan: Troisième société...

M. Frank Butzelaar: Aujourd'hui, nous ne fonctionnons qu'avec des équipes de trois personnes, mais nous avons établi des dispositions nous permettant de diriger des équipes de deux personnes, dans certaines situations. Nous n'avons jamais exploité d'équipes d'une seule personne, et nous n'avons pas l'intention de le faire.

Mme Linda Duncan: D'accord, merci beaucoup.

Les changements de voies sont un peu mystérieux pour moi. Dois-je comprendre que vous êtes probablement les sociétés qui fournissent les services de changements de voies, en particulier pour le grain? Je sais qu'il s'agit d'un enjeu important dans le rapport Emerson et que la situation des producteurs de grains ne concorde pas avec celle des compagnies ferroviaires. Est-ce de cela aussi dont il est question? Livrez-vous également des chargements provenant d'une compagnie principale à une autre compagnie principale? Ou bien expédiez-vous tout simplement le fret direct qu'on vous a payé pour expédier?

M. Perry Pellerin: Nous n'expédions que du fret direct. En fait, si vous regardez les changements de voies, du moins, en Saskatchewan — qui est le seul endroit dont je peux parler, sans pouvoir le confirmer totalement, j'oserais dire qu'aucune de nos sociétés de chemin de fer sur courtes distances ne s'est occupée de ce type de circulation.

• (1735)

Mme Linda Duncan: D'accord, merci. Je vais céder la parole aux autres. Je sais qu'un grand nombre d'entre vous voudraient bien poser des questions.

La présidente: Merci, madame Duncan.

Je pense que le Comité a épuisé toutes ses questions. Une énorme quantité de renseignements nous a été fournie aujourd'hui, et nous vous reviendrons peut-être avec certains courriels ou d'autres questions.

Une seconde, Mme Watts a...

Mme Dianne L. Watts: Désolée, je ne veux pas laisser passer ce temps de parole, et je vous en remercie.

Avec les autres sociétés de chemin de fer, nous avons tenu la conversation au sujet des intersections dangereuses. Pour ce qui est du recensement de toute intersection dangereuse — je m'adresse à

n'importe qui d'entre vous —, comment les gérez-vous? Qu'en faites-vous?

Qui veut être le premier à répondre?

M. Frank Butzelaar: Je pourrais commencer.

Certes, nous surveillons le volume de circulation à tous les passages à niveau. Si la quantité de wagons que nous transportons augmente de façon importante, nous procédons automatiquement à une évaluation du risque, et cette évaluation supposera probablement que nous nous rendions dans la collectivité pour demander quels sont les volumes de circulation routière. Ensuite, nous effectuons le produit vectoriel, et cela déterminera si quelque chose doit être fait à l'égard du passage à niveau en question. Chaque fois qu'un changement important survient dans l'entreprise, qu'il s'agisse du volume ou des marchandises que nous transportons, ce changement déclenche une évaluation du risque, et cette évaluation portera sur les passages à niveau qui sont touchés.

Mme Dianne L. Watts: C'est parfait. Merci.

Est-ce également le cas pour vous? Oui? D'accord.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Merci à tous les témoins.

Si des membres du Comité ont d'autres questions après avoir digéré certains des renseignements que vous nous avez fournis, nous tenterons peut-être de communiquer avec vous par l'entremise du greffier — ou directement — afin d'obtenir des réponses, alors que nous tentons de conclure l'étude.

Je tiens simplement à rappeler au Comité que nous avons encore des travaux à effectuer aujourd'hui.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

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>