



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 007

Le jeudi 3 mars 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 3 mars 2022

• (1535)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la septième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

La réunion d'aujourd'hui se déroule de façon hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les membres du Comité peuvent participer en personne ou par l'application Zoom.

Je profite de l'occasion pour rappeler à tous les participants à la réunion ainsi qu'aux observateurs qu'il n'est pas permis de faire des captures d'écran ni de prendre des photos de son écran. Le compte-rendu sera publié sur le site Web de la Chambre des communes.

Compte tenu de la situation actuelle de pandémie et à la lumière des recommandations des autorités sanitaires ainsi que de la directive du Bureau de régie interne du 28 janvier 2022, pour rester en bonne santé et en sécurité, il est recommandé à tous ceux qui participent à la réunion en personne de suivre les consignes qui suivent.

[Traduction]

Toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom et ne peut assister à la réunion en personne. Chacun doit maintenir une distance physique de 2 mètres, qu'il soit assis ou debout. Chacun doit porter un masque non médical lorsqu'il circule dans la salle. Il est fortement recommandé que les membres portent leur masque à tout moment, y compris lorsqu'ils sont assis. Des masques non médicaux, qui offrent une meilleure sonorité que les masques en tissu, sont offerts dans la salle.

Toutes les personnes présentes doivent maintenir une bonne hygiène des mains en utilisant le désinfectant pour les mains à l'entrée de la salle. Les salles sont nettoyées avant et après chaque réunion. On invite tous les membres à nettoyer les surfaces telles que le bureau, la chaise et le microphone avec les lingettes désinfectantes fournies lorsqu'ils quittent la salle ou prennent place.

En ma qualité de président, je veillerai au respect des consignes pendant la réunion et je remercie les membres d'avance de leur coopération.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 31 janvier 2022, nous nous réunissons pour étudier la sécurité ferroviaire et son incidence sur les collectivités environnantes.

Chers collègues, j'ai pu discuter avec chacun d'entre vous. Avant que je n'invite les témoins à faire leurs déclarations, j'aimerais savoir s'il y a des objections à ce que nous discutons des travaux du Comité à partir de 7 h 10. Y a-t-il des objections?

Il semble que non. Merci.

Nous entendrons aujourd'hui Vince Gagner, directeur général de la Bluewater Association for Safety, Environment and Sustainability.

[Français]

De la municipalité de Terrasse-Vaudreuil, dans la circonscription de Vaudreuil—Soulanges, nous recevons M. le maire Michel Bourdeau.

Nous recevons aussi M. Marc Brazeau et M. Gregory Kolz, respectivement président-directeur général et directeur, Relations gouvernementales, de l'Association des chemins de fer du Canada.

Comparaissent également Mme Teresa Eschuk et M. Mike Martin, respectivement vice-présidente nationale et conseiller en politiques, de l'Union canadienne des employés des transports.

[Traduction]

Nous entendons maintenant les déclarations.

Monsieur Gagner, je vous cède la parole. Vous avez cinq minutes.

M. Vince Gagner (directeur général, Bluewater Association for Safety, Environment, and Sustainability): Monsieur le président, merci de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

Je tiens à remercier l'honorable Marilyn Gladu de son invitation. C'est un honneur pour la Bluewater Association for Safety, Environment and Sustainability, la BASES, de comparaître aujourd'hui.

Je m'appelle Vince Gagner et je suis le directeur général. Je suis fier de fournir un sommaire au nom de mon conseil d'administration.

Nous savons que la sécurité ferroviaire peut être étudiée en tant que domaine distinct. Nous savons que ce domaine peut également comporter des évaluations des risques très techniques et adaptées au site, selon les activités et les conditions locales différentes. En ce qui concerne les activités pétrochimiques et de raffinage qui ont lieu à Sarnia-Lambton, les opérations ferroviaires sont une activité parmi tant d'autres qui exigent une attention constante.

L'approche en matière de sécurité publique de la BASES vise de nombreux dangers différents, dont la sécurité ferroviaire. Les défis sont nombreux, et il existe beaucoup de pratiques exemplaires à faire connaître et des occasions à saisir ici au nom de nos membres et de notre collectivité. La BASES réunit des groupes de la région pour qu'ils examinent la sécurité du travail, la protection civile et la protection de l'environnement en vue de les améliorer, car ils sont tous reliés.

La BASES est une association qui chapeaute trois organismes à but non lucratif. La première, c'est la Sarnia-Lambton Industrial Educational Co-operative, l'IEC. Son conseil d'administration regroupe des dirigeants de l'industrie. Nous avons un collègue communautaire très progressiste, le Lambton College. Des entrepreneurs ainsi que des professionnels de la construction locaux participent à la conception du programme de sécurité du travail.

Notre deuxième membre est la Sarnia-Lambton Environmental Association, ou SLEA. Son conseil d'administration réunit des dirigeants industriels et a des liens privilégiés avec des comités et groupes de travail des Premières Nations, des municipalités et des agences provinciales et fédérales.

Le troisième membre est la CAER, la Sarnia-Lambton Community Awareness and Emergency Response. Son conseil d'administration comprend des représentants industriels, mais également des maires et des dirigeants des municipalités locales et de la Première Nation d'Aamjiwnaang.

La CAER comporte deux volets, à savoir la sensibilisation de la collectivité et l'intervention d'urgence. La CAER existe depuis longtemps et pendant les années 1950, elle assurait la coordination des efforts de protection civile à Sarnia-Lambton. Vous vous souvenez de l'ancien billet de 10 \$? On y voyait une image historique de notre site.

Les événements réels et les exercices de simulation sur nos sites génèrent des notifications d'urgence régionale. Ces notifications sont envoyées à tous les acteurs industriels, à tous les groupes municipaux locaux et aux intervenants des Premières Nations. Les notifications sont coordonnées par un répartiteur régional. Le répartiteur envoie les notifications et fournit des mises à jour aux équipes d'intervention, y compris, par exemple, des demandes de soutien municipal ou d'aide mutuelle, car nous travaillons tous ensemble et nous connaissons tous les diverses ressources qui sont mises en commun dans la région. Si une urgence devait avoir lieu à cause des activités ferroviaires, nos systèmes régionaux interviennent, ce qui déclenchera rapidement et en temps opportun des notifications aux intervenants, qui jouent un rôle clé sur le plan de l'intervention et du déploiement des ressources appropriées et assurent une coordination très efficace.

En fait, la CAER planifie un exercice ici dans la région. Vous savez peut-être que la Semaine de la sécurité civile aura lieu la première semaine de mai. Le 2 mai, nous allons simuler un feu au parc de stockage de la raffinerie. Il y aura donc des mesures prises sur le site, la réponse des chemins de fer concernés et des activités dirigées par les autorités locales pour protéger la collectivité.

Un centre de commandement unifié sera créé pour assurer la coordination de l'exercice. Des bénévoles communautaires ainsi que des observateurs participeront directement à l'exercice. Nous recevrons leurs commentaires lors du bilan, ce qui est fort utile. La collectivité est présente dans notre conception de l'exercice.

Le mois de mai dernier a été très important pour nous. La BASES a agrandi le modèle de sensibilisation de la collectivité et d'intervention civile à des fins de coordination de l'intervention, car le système de notification remontait aux années 1950. Nous en avons agrandi la portée afin que les notifications soient envoyées directement au public. Ce sont les notifications de sensibilisation de la collectivité. Elles sont envoyées directement par les sites de nos membres par le site Web de la BASES, mais également sous forme de courriels ou de messages SMS aux abonnés, ainsi qu'à une liste de distribution qui inclut les médias, les acteurs politiques et les dirigeants communautaires.

● (1540)

Le nouveau système peut fournir des renseignements en cas d'événements urgents ou non, comme des bruits anormaux, des activités de construction et le brûlage de gaz à la torche. Grâce à cette approche, le public reçoit des renseignements exacts en temps opportun directement du site, ce qui réduit l'incertitude, augmente les connaissances dans la collectivité et réduit réellement le risque d'ignominie publique.

Il faut reconnaître que l'idée de diffuser ces notifications est venue d'un petit outil efficace d'avis communautaire créé par la Première Nation d'Aamjiwnaang. Nous nous sommes servis de leur système comme modèle, et nous aimerions les reconnaître pour avoir donné l'exemple à nous tous ici à Sarnia-Lambton. Cela montre bien la valeur de la mise en commun, de l'apprentissage et de la collaboration en vue d'améliorer la sécurité publique à l'échelle de la région.

Vous êtes invités à recevoir ces notifications. Si vous allez à notre site Web, lambstonbases.ca, vous pouvez vous abonner, ou vous pouvez les recevoir directement d'Impériale, Shell, Suncor, Nova et Arlanxeo, comme tous nos résidents.

La plupart des sociétés qui exploitent des chemins de fer à Sarnia font partie de notre modèle, ce qui leur offre un accès direct au réseau de personnes talentueuses qui, réunies en équipe, étudient le risque, le comprennent et limitent les dangers pour la sécurité publique.

La BASES donne également à tous les exploitants de chemin de fer la possibilité de communiquer avec les membres du public et de les entendre, et c'est très important. Cette approche nous aide tous à mieux comprendre le risque, car elle nous oblige à examiner nos sites dans l'optique de la collectivité.

Le président: Monsieur Gagner, vous avez 15 secondes.

M. Vince Gagner: Je me suis déjà chronométré. Je ne dépasserai pas les cinq minutes.

Des voix: Ha, ha!

M. Vince Gagner: C'est tout. J'ai fini.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gagner.

[Français]

Je cède maintenant la parole au maire de la municipalité de Terrasse-Vaudreuil.

Monsieur Bourdeau, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Michel Bourdeau (maire, Municipalité de Terrasse-Vaudreuil): Je vous remercie, monsieur le président.

Bonjour à tous.

Je m'appelle Michel Bourdeau, et je suis le maire de la municipalité de Terrasse-Vaudreuil depuis 2013. J'ai aussi fait office de conseiller pendant de nombreuses années auparavant.

J'aimerais d'abord vous présenter quelques éléments de contexte. La municipalité de Terrasse-Vaudreuil est située sur l'île Perrot, à l'ouest de l'île de Montréal. Je souligne que notre municipalité se trouve enclavée entre deux passages à niveau et un plan d'eau. Pour entrer dans la municipalité ou en sortir, nous ne disposons que de deux options, qui supposent toutes deux de traverser les voies ferrées, tant celles du Canadien National, ou CN, que celles du Canadien Pacifique, ou CP. Cela qui signifie qu'il faut traverser quatre voies ferrées chaque fois.

La 3^e Avenue relève de la compétence du ministère des Transports du Québec, ou MTQ. Le trafic ferroviaire a doublé au cours des dernières années, pour atteindre environ 100 trains ou plus par jour. L'achalandage automobile a lui aussi augmenté au fil des ans. Le transport en commun gagne tous les jours en popularité, et la gare de Terrasse-Vaudreuil dessert non seulement nos résidents, mais également ceux de Pincourt, de L'Île-Perrot et de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, les villes voisines. Le stationnement est plein à craquer et les autobus y font la navette toute la journée. Le passage à niveau de la 3^e Avenue est achalandé, et le risque d'accident augmente sans cesse.

Le conseil de Terrasse-Vaudreuil a tenté à maintes reprises de faire valoir l'urgence de la construction d'un viaduc à ce passage à niveau. Le ministère des Transports du Québec n'a toutefois pas l'intention d'entreprendre ce projet, préférant attendre le parachèvement de l'autoroute 20. Ce chantier d'envergure ne figure toutefois pas au programme du MTQ, et ce, pour les années à venir.

Nous nous expliquons mal l'inaction du MTQ. Il y a quelques années, des délégués de ce même ministère, accompagnés par des représentants de Transports Canada, ont rencontré le conseil. On nous avait alors confirmé que Terrasse-Vaudreuil avait sur son territoire l'un des passages à niveau les plus dangereux du Québec. Le risque que pose le fait que notre municipalité est enclavée inquiétait aussi au plus haut point les représentants des deux ordres de gouvernement.

La patience des automobilistes a des limites. Ils doivent souvent attendre une dizaine de minutes avant de pouvoir traverser lorsque plusieurs trains se succèdent, ce qui n'est pas rare. Ils prendront de plus en plus de risques sur ce passage à niveau déjà dangereux. L'accident de Dorion en 1966 a marqué les gens d'ici. En effet, 21 jeunes personnes y ont trouvé la mort. Tout le monde se souvient de cet autobus scolaire fauché par un train. Devons-nous attendre qu'un tel événement se produise à Terrasse-Vaudreuil avant d'avoir enfin notre viaduc? Les expropriations nécessaires à la construction d'une telle infrastructure ont déjà été faites, il ne reste plus qu'à aller de l'avant.

Lors des inondations historiques de 2017 et de 2019, l'île Perrot, qui est l'une des deux voies d'entrée de notre municipalité, a été fermée en raison de la crue des eaux. Les barrières des passages à niveau sont très fréquemment défectueuses, en moyenne 50 à 60 fois par année, à notre connaissance. Il arrive souvent que les trains de marchandises bloquent le passage et, parfois, les convois ferroviaires sont tellement longs que les deux voies d'accès à Terrasse-Vaudreuil sont simultanément bloquées. C'est un problème majeur pour les services d'urgence aussi. La municipalité n'a eu d'autre choix que de faire construire une caserne de pompiers de

1,3 million de dollars sur son petit territoire de un kilomètre carré pour protéger nos 2 000 citoyens.

La sécurité des piétons, des automobilistes et des autobus devrait être une priorité pour tous. Même si, en tant que municipalité, nous répétons constamment à nos citoyens l'importance de traverser en toute sécurité, leurs frustrations prennent souvent le dessus et ils traversent illégalement.

Je vais vous raconter quelques petites anecdotes. La semaine passée, j'étais justement à l'arrêt à la voie ferrée, parmi les premières voitures. Il y avait plein de voitures qui contournaient la miennne pour passer, car, depuis environ une demi-heure, les barrières étaient fermées et il n'y avait aucun train. Nous prenons des vidéos et nous essayons de sensibiliser les gens, mais, dans une petite ville comme la nôtre, les gens sont habitués à voir ce genre de circonstances et ils n'en font plus grand cas. Cela devient une question de sécurité, car cela peut être dangereux. Au cours des 10 dernières années, nous avons relevé au moins cinq accidents, dont cinq impliquaient des autobus. Une fois, il y avait même deux autobus, côte à côte, qui étaient bloqués entre les deux barrières.

● (1545)

Nous ne demandons pas nécessairement qu'il y ait un viaduc ferroviaire démesuré, mais il faut, au moins, que nous soyons capables de faire passer des gens et des civières en-dessous, si jamais il arrivait qu'une situation grave se produise chez nous, comme celle qui a eu lieu à Lac-Mégantic il y a quelques années. Ce n'est pas ce que nous voulons.

Le nombre de wagons a augmenté. Nous sommes constamment bloqués par le passage de trains. Si un train s'arrête, il bloque les entrées et les sorties. Il y a environ deux kilomètres entre ces dernières, et les convois ferroviaires sont plus longs que cela.

J'espère, monsieur le président, qu'il y a des gens qui vont pouvoir nous aider à résoudre ce problème afin d'améliorer le sort des citoyens demême que leur sécurité.

Je vous remercie beaucoup.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Bourdeau.

Nous passons maintenant à M. Brazeau, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada, ou ACFC.

Monsieur Brazeau, je vous cède la parole.

[Traduction]

M. Gregory Kolz (directeur, Relations gouvernementales, Association des chemins de fer du Canada): Monsieur le président, c'est moi qui ferai l'exposé. Merci.

Le président: Bienvenue, monsieur Kolz.

M. Gregory Kolz: Merci à vous. Bon après-midi, mesdames et messieurs.

Je m'appelle Gregory Kolz et je suis le directeur des Relations gouvernementales de l'Association des chemins de fer du Canada. Je suis accompagné de Marc Brazeau, président-directeur général de l'ACFC.

[Français]

Nous sommes heureux de comparaître devant vous dans le cadre de l'étude que le Comité mène sur la sécurité ferroviaire au Canada.

[Traduction]

Je ferai un exposé, et ensuite moi-même et mon collègue répondrons avec plaisir à vos questions.

• (1550)

[Français]

L'ACFC représente près de 60 chemins de fer marchandises et voyageurs, qui transportent des dizaines de millions de personnes et des biens d'une valeur approximative de 320 milliards de dollars partout au pays chaque année.

[Traduction]

Les transporteurs ferroviaires du Canada acheminent plus de 900 000 tonnes de marchandises chaque jour, que ce soit les voitures que nous conduisons ou la nourriture que nous mangeons. Pour ce faire, plus de 3 700 locomotives tirent 5,5 millions de wagons partout au pays chaque année.

La priorité du secteur ferroviaire du Canada est la sécurité. Au cours des 10 dernières années, les chemins de fer canadiens ont investi plus de 20 milliards de dollars pour assurer la sécurité et l'efficacité de leurs réseaux, et ils sont toujours aussi engagés pour créer une culture de sécurité robuste.

Voici quelques statistiques parlantes. Au cours de la dernière décennie, c'est-à-dire de 2011 à 2020, le taux d'accidents du transport ferroviaire des marchandises au Canada a baissé de 22 %. En 2020, les chemins de fer ont investi 2,6 milliards de dollars dans leurs actifs canadiens, soit le deuxième investissement le plus élevé jamais enregistré, après les 3,1 milliards de dollars investis en 2019. Au cours de la dernière décennie, les chemins de fer du Canada ont consacré 20,5 milliards de dollars pour améliorer la sécurité, la résistance et la fluidité de leurs réseaux; depuis 2011, le taux d'accidents pour les matières dangereuses s'est amélioré de 46 %.

Les chemins de fer canadiens transportent de nombreuses marchandises dangereuses qui ne peuvent être acheminées par oléoduc ou autre moyen. En fait, selon l'obligation du transporteur de liaison prévue par la Loi sur les transports du Canada, les chemins de fer sont tenus par la loi de transporter les matières dangereuses au Canada. Cela dit, il faut se rappeler que plus de 99,9 % de tous les wagons de marchandises dangereuses transportés par voie ferroviaire arrivent à destination sans accident.

Bref, nous sommes très fiers du fait que le réseau ferroviaire du Canada soit le plus sûr de l'Amérique du Nord et se classe dans le palmarès des réseaux les plus sûrs du monde. Nos membres désirent ardemment continuer à améliorer leur bilan exemplaire en matière de sécurité.

L'ACFC et ses membres sont persuadés que la sécurité ferroviaire peut être améliorée par une étroite collaboration avec les collectivités. Les chemins de fer du Canada communiquent depuis longtemps des renseignements aux municipalités sur les marchandises transportées par voie ferroviaire afin de les aider à se préparer en vue d'un incident éventuel et d'intervenir. En fait, les chemins de fer du Canada [*difficultés techniques*] de renseigner les collectivités et les premiers intervenants sur la manutention sûre des marchandises dangereuses et les interventions d'urgence.

À titre d'exemple, l'équipe de transport des marchandises dangereuses de l'ACFC a participé à plus de 1 400 activités de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence pour les transports en vue de renseigner les municipalités sur les marchandises

qui circulent dans leurs collectivités. De plus, grâce à cette initiative, l'équipe responsable a aidé à former plus de 20 000 premiers intervenants et autres professionnels sur la manutention et le transport sûrs des marchandises dangereuses.

[Français]

L'ACFC demeure déterminée à travailler avec tous les ordres de gouvernement et avec les communautés partout au pays pour assurer que le secteur ferroviaire du Canada reste concurrentiel à l'échelle mondiale, durable et, surtout, sûr.

[Traduction]

Cette approche collaborative est mise en évidence par l'initiative sur la proximité, le fruit du partenariat entre l'ACFC et la Fédération canadienne des municipalités. Au fur et à mesure que la population du Canada grandit, on construit de nouveaux lotissements résidentiels et commerciaux dans des collectivités partout au pays. La FCM et l'ACFC reconnaissent que le Canada a intérêt à tisser des liens entre les chemins de fer et les collectivités. On peut ainsi promouvoir une planification et des pratiques de communication efficaces et offrir des mécanismes de résolution des différends en cas de problème inattendu.

Je voulais aussi souligner l'importance de l'Opération Gareau-train Canada. C'est un organisme à but non lucratif financé par Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada. Il œuvre à sensibiliser le public à la sécurité ferroviaire et ainsi à empêcher les incidents liés aux passages à niveau et aux intrusions. L'organisme travaille en partenariat avec les chemins de fer, les gouvernements, les municipalités, les forces de l'ordre, les syndicats, les médias et d'autres organisations d'un bout à l'autre du pays, car la sécurité ferroviaire, c'est la responsabilité de tous.

[Français]

En conclusion, je veux assurer aux membres du Comité que la sécurité ferroviaire est une priorité absolue pour l'ACFC et ses membres.

Depuis plusieurs années, le secteur ferroviaire investit des milliards de dollars dans l'infrastructure, adopte des technologies et des pratiques innovatrices, et augmente les activités de formation et de liaison afin de fonctionner de manière sécuritaire partout au Canada.

[Traduction]

Merci beaucoup.

M. Brazeau et moi-même répondrons avec plaisir à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kolz.

[Français]

Nous passons maintenant à Mme Teresa Eschuk, de l'Union canadienne des employés des transports.

[Traduction]

Est-ce M. Mike Martin? À moins que vous ne vous partagiez le temps de parole. C'est comme vous voulez.

Je vous cède la parole. Vous avez cinq minutes.

Mme Teresa Eschuk (vice-présidente nationale, Union canadienne des employés des transports): Merci.

L'Union canadienne des employés des transports, l'UCET, est un syndicat national qui représente les inspecteurs fédéraux chargés d'examiner tous les modes de transport, y compris les chemins de fer, ainsi que ceux qui inspectent le transport des matières dangereuses.

L'UCET milite depuis longtemps pour des mesures de sécurité plus robustes à l'égard du transport des marchandises et des voyageurs au Canada, quel que soit le mode. Puisque le transport par voie ferroviaire est une étape importante pour divers matériaux, y compris de nombreuses matières dangereuses, nos membres sont préoccupés par les questions liées à la sécurité du transport ferroviaire, et cherchent à améliorer les systèmes de gestion de la sécurité de Transports Canada.

Nous n'allons pas passer en revue les nombreux incidents, dont certains ont été tragiques, qui ont marqué le secteur ferroviaire au cours des dernières années. Tristement, nombreux sont les incidents qui auraient pu être évités ou empêchés. Nous espérons que cette fois-ci, grâce au travail de votre comité ainsi qu'aux mesures qui seront prises par Transports Canada et l'industrie, les choses pourront changer.

Nous tenons tout d'abord à remercier le Comité de se saisir de la question et de faire de la sécurité ferroviaire une priorité pour les Canadiens. Aujourd'hui, notre exposé mettra surtout l'accent sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire du Canada. Nous avons toujours des inquiétudes de longue date auxquelles on n'a pas répondu, malgré le fait que notre syndicat les a soulevées lors de consultations officielles et officieuses auprès de Transports Canada et des comités parlementaires dans le passé.

Bon nombre de nos inquiétudes ont été décrites dans un rapport que nous avons commandé en 2020, à l'issue d'un examen complet des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire, les SGS, de Transports Canada. Le rapport, intitulé « Les systèmes de gestion de la sécurité dans les transports — Encore du travail à faire » a été publié en 2021 et remis au ministre des Transports et aux représentants ministériels. Nous en avons envoyé une copie au greffier du Comité afin qu'il le distribue. Nous espérons pouvoir parler à votre comité du rapport et des SGS au Canada pour tous les modes de transport dans un avenir proche.

L'année dernière, nous avons soumis notre réponse à Transports Canada concernant sa proposition d'adopter une déclaration en matière de politique sur sa culture de sécurité pour le secteur ferroviaire. Dans notre soumission, nous avons indiqué que compte tenu du bilan récent du Canada en matière de sécurité du transport ferroviaire, nous étions d'avis que [*difficultés techniques*] insuffisant. Il faudrait y donner suite au moyen de mesures concrètes. Nous signalons que nous attendons toujours ces mesures de la part de Transports Canada, l'organisme de réglementation.

Certaines mesures prévoient notamment plus d'inspections aléatoires et sans préavis des opérations et de l'équipement des compagnies ferroviaires; l'embauche de plus d'inspecteurs ferroviaires pour être en conformité avec les politiques et procédures prévues; des amendes plus musclées en cas d'infraction pour décourager ceux qui ne suivent pas les processus et les politiques prévus; la suspension des certificats d'exploitation de chemin de fer en cas de récidive; l'organisme de réglementation, Transports Canada, accorde la priorité à la sécurité, plutôt que d'avoir des priorités conflictuelles qui mettent les activités des compagnies ferroviaires sur un pied d'égalité avec la sécurité des Canadiens; des protections à l'égard des lanceurs d'alerte garanties par la loi afin que les em-

ployés qui font part de leurs préoccupations en matière de sécurité ne soient pas harcelés ni menacés, et l'examen complet du système de gestion de la sécurité ferroviaire afin de s'assurer qu'il est à jour et offre une protection maximale aux travailleurs et au public canadien.

Ce n'est pas la première ni la deuxième ou même la troisième fois que nous faisons ces recommandations à Transports Canada ou aux décideurs. Après la tragédie de Lac-Mégantic en 2014, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a été mandaté d'effectuer une enquête en matière de sécurité de tous les modes de transport.

À l'époque, l'UCET a comparu devant le Comité et a fait les observations et recommandations suivantes concernant le SGS et les mesures connexes.

Le SGS n'aurait jamais dû servir de remplacement aux inspections directes et sans préavis effectuées par les inspecteurs de Transports Canada ayant l'autorité nécessaire de révoquer les certificats et d'imposer des pénalités pécuniaires.

Les inspections, et non les audits du SGS, devraient constituer l'outil principal pour exiger des comptes des compagnies en matière de respect des lois et de la réglementation visant la sécurité.

Les audits du SGS et les inspections sont deux fonctions complètement différentes. Les audits et les inspections, ainsi que les inspecteurs chargés de les faire, ne devraient pas être séparés au sein des divisions chargées de veiller à la sécurité de chaque mode de transport. Sans cette séparation, les audits viennent remplacer les inspections.

Les délégations ministérielles aux sociétés privées ou aux associations industrielles ne devraient pas être autorisées.

Le rapport d'inspecteurs:employés par ministère et par mode de transport devrait être augmenté de façon considérable, et les inspecteurs nouvellement embauchés devraient avoir des connaissances spécialisées en matière de sécurité.

Les rapports des inspecteurs et des représentants des sociétés sur les accidents les incidents devraient être obligatoires pour tous les modes. Il devrait y avoir une base de données accessible au public que l'on puisse consulter...

• (1555)

Le président: Je suis désolé de vous interrompre, madame Eschuk. Toutes mes excuses.

• (1600)

Mme Teresa Eschuk: Les principes les plus importants à établir au Canada pour tous les modes de transport correspondraient à des mesures de protection des dénonciateurs intégrées à la loi.

Le président: Je ne sais pas si elle m'entend.

Madame Eschuk, je suis désolé de vous interrompre. Nous croyons qu'il y a un problème du côté de l'interprétation. Pouvez-vous patienter?

Mme Teresa Eschuk: D'accord.

Le président: Nous allons vous laisser continuer dès que l'interprétation sera rétablie. Je vous remercie de votre patience.

Mme Teresa Eschuk: Merci.

Le président: D'accord. Madame Eschuk, je pense que nous avons réglé la situation.

Vous pouvez continuer. Merci.

Mme Teresa Eschuk: D'accord. Merci beaucoup.

Les principes les plus importants à établir au Canada pour tous les modes de transport correspondraient à des mesures de protection des dénonciateurs intégrées à la loi, comme celles qui existent aux États-Unis. De plus, un bureau indépendant devrait être créé à cet égard. Le plus haut niveau d'analyse comparative sur la sécurité devrait être exigé et inscrit dans la loi, la réglementation, les lignes directrices et les politiques en matière de sécurité des transports.

Aujourd'hui, nous revenons en arrière en répétant certaines recommandations. En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, les chemins de fer n'ont fait pratiquement aucun progrès sur la question d'établir des itinéraires de rechange pour le transport des marchandises dangereuses autour des zones fortement peuplées, comme l'a recommandé le Bureau de la sécurité des transports. Transports Canada doit être plus ferme pour exiger des progrès de la part des compagnies — par exemple, par des ententes — sur le plan de la modification de parcours, afin de réduire le risque d'accidents graves.

Depuis 2015, il y a eu sept déraillements majeurs de trains transportant des marchandises dangereuses. Tous se sont produits en raison de bris de rail ou d'autres problèmes d'infrastructure de voie. Dans son avis de mars 2020, le BST indiquait que dans le Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés, il n'y avait « aucune disposition répondant au besoin de normes de la voie renforcées pour les itinéraires clés », malgré la hausse énorme des volumes de marchandises dangereuses. Les normes de sécurité pour les itinéraires clés doivent être mises à jour.

En ce qui concerne le Bureau de la sécurité des transports, nous avons pris note avec intérêt des commentaires de Kathy Fox, présidente du BST, lorsqu'elle a comparu devant ce comité en février. Elle a déclaré que des recommandations que le BST avait faites à Transports Canada en 2013 n'ont pas encore été mises en œuvre.

Le président: Vous disposez de 15 secondes, madame Eschuk.

Mme Teresa Eschuk: D'accord.

Votre comité devrait trouver cela inacceptable. La sécurité devrait être la priorité de tous.

Au nom des membres de l'Union canadienne des employés des transports, je vous remercie de me donner l'occasion de m'exprimer sur cette question importante. Nous restons déterminés à faire en sorte que le Canada ait les meilleures normes de sécurité au monde. Nous réaffirmons notre engagement à travailler avec Transports Canada et toutes les parties intéressées pour y parvenir. À notre avis, la sécurité ne peut pas être une priorité parmi d'autres. Elle doit être la principale priorité pour tous les modes de transport dans ce pays.

Je suis prête à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Eschuk.

Je remercie tous nos témoins de leur présence. Je sais que les membres du Comité ont hâte de vous poser des questions.

C'est M. Dowdall qui commencera le premier tour.

Monsieur Dowdall, vous disposez de six minutes. La parole est à vous.

M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens moi aussi à remercier les témoins de prendre le temps de comparaître devant nous malgré leur horaire chargé.

Ma première question s'adresse au président de l'Association des chemins de fer du Canada, M. Brazeau.

Comme vous le savez, conformément au Règlement sur les renseignements relatifs aux transports, les compagnies de chemin de fer sont tenues de communiquer régulièrement à Transports Canada des données précises en matière de sécurité. Selon le rapport de la vérificatrice générale sur la sécurité ferroviaire, Transports Canada « n'avait pas fourni aux compagnies de chemin de fer des directives assez détaillées sur la façon de produire leurs données en matière de sécurité ».

Je vous pose ma première question. Que vous disent vos membres au sujet du Règlement sur les renseignements relatifs au transport?

M. Marc Brazeau (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada): En fait, nous avons un groupe chargé des données sur la sécurité ferroviaire qui collabore avec le BST et Transports Canada pour s'assurer que la méthodologie fonctionnelle pour tout le monde et qu'il s'agit de la bonne méthodologie pour recueillir l'information, puis pour s'assurer que l'information est interprétée et définie de la bonne façon.

Nous communiquons constamment avec les organismes de réglementation et nous veillons à ce que, s'il y a des lacunes, ou si des renseignements ne sont pas communiqués ou définis comme il se doit, nous travaillions à améliorer les choses à cet égard. Je ne suis pas en train de confirmer l'existence de lacunes importantes, mais je dis que nous discutons pour nous assurer que l'information que nous recueillons est la bonne et que c'est dans l'intérêt de tous.

M. Terry Dowdall: Pensez-vous que les choses sont claires quant à l'information que les compagnies de chemin de fer doivent communiquer à Transports Canada? Les délais sont-ils clairs?

• (1605)

M. Marc Brazeau: Nos membres du secteur ferroviaire ne nous ont pas dit qu'il s'agissait d'un problème majeur. Mais, encore une fois, nous cherchons toujours à améliorer la façon dont les données sont communiquées et utilisées. Nous avons un comité de travail composé de représentants des chemins de fer, du BST et de Transports Canada, qui s'occupe de ces questions.

M. Terry Dowdall: Y a-t-il des suggestions que le gouvernement peut faire, selon vous?

M. Marc Brazeau: Je vais laisser cela au groupe de travail, car cela fait partie de son travail. On s'assure que s'il y a des recommandations à faire ou des améliorations à apporter, le comité en discute et les recommandations sont présentées au ministre pour qu'il y donne suite.

M. Terry Dowdall: Y a-t-il un échéancier?

M. Marc Brazeau: Je ne crois pas que nous travaillions selon un échéancier précis.

Je peux confirmer que le Comité se réunit régulièrement. Les chemins de fer, Transports Canada, le BST et l'Office des transports du Canada communiquent constamment. Je peux certainement assurer votre comité qu'ils communiquent de façon très soutenue sur toutes les questions liées à la sécurité ferroviaire, à la politique et au cadre réglementaire. C'est une chose que nous prenons très au sérieux. Je peux certainement confirmer que c'est un travail continu et que le tout fonctionne très bien.

M. Terry Dowdall: Merci.

Mes prochaines questions s'adressent à Son honneur le maire Bourdeau.

J'ai également été maire d'une collectivité, et j'ai été conseiller municipal, comme vous, pendant de nombreuses années. Je vous remercie pour ce que vous faites, car c'est vous qui êtes le plus près du terrain. On vous pose probablement des questions et vous ressentez probablement de la frustration, ce que je peux comprendre. De nombreuses lignes traversent ma municipalité, dans le canton d'Essa, et le volume peut être très élevé ou peu élevé, ce qui suscite certainement des préoccupations.

Pendant longtemps, le train était là et il y avait toujours des gens qui se sentaient frustrés. S'ils étaient en retard, c'était une chose, mais nous étions toujours préoccupés par le fait que pour ce qui est des services d'urgence que nous fournissons, comme vous, qu'il s'agisse des services d'incendie ou des services d'ambulance, le temps qu'il leur fallait pour se déplacer constituait un problème. Je sais que des habitants vous en parlent, s'ils ont des problèmes de santé.

Jusqu'à présent, que pouvez-vous dire au sujet de l'accès aux données sur la sécurité que les compagnies de chemin de fer fournissent à Transports Canada?

[Français]

M. Michel Bourdeau: Pour être honnête, je dois dire que c'est très difficile.

Les services d'incendie de la municipalité reçoivent des codes indiquant quelles marchandises les wagons du train transportent, mais nous les recevons une fois que les trains sont passés. Ce n'est pas après le passage des trains que nous avons besoin de l'information, c'est plutôt avant que le train passe. Une fois que le train est passé, nous n'avons plus besoin de ces données. Il faut savoir ce qui passe sur notre territoire si nous voulons nous protéger.

J'ai 52 ans et cela fait au moins 50 ans que des membres de ma famille travaillent dans le domaine de la politique. À ma connaissance, il n'y a jamais eu d'exercices de préparation avec les services d'incendie de la municipalité, que ce soit celle de Pincourt, de L'Île-Perrot ou de Terrasse-Vaudreuil. Ces exercices permettraient de nous protéger. Il faudrait qu'il y ait une formation avec le CP ou le CN, entre autres intervenants. Or cela ne s'est jamais fait.

À force de la demander, nous recevons l'information au sujet des marchandises, mais nous la recevons longtemps après que les trains sont passés. Il s'agit évidemment d'une lacune. Ce serait bon de le savoir avant. Il faut que le CP et le CN donnent de la formation aux pompiers qui travaillent sur l'île Perrot afin que la population soit protégée.

Pour être honnête, si un incident comme celui de Lac-Mégantic se produisait, j'aurais vraiment peur pour ma municipalité, parce que je sais que les pompiers ne sont pas formés pour affronter un tel incident.

Certains vont me dire que des pompiers vont venir spécialement pour cela, mais, au moment d'un incident, je ne me sentirais certainement pas en sécurité.

M. Terry Dowdall: Je vous remercie.

M. Michel Bourdeau: Je vous en prie.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dowdall.

[Français]

Je vous remercie beaucoup, monsieur Bourdeau.

Nous passons maintenant à M. Badawey.

[Traduction]

Monsieur Badawey, la parole est à vous.

Vous disposez de six minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les intervenants d'être présents et de nous accorder leur temps précieux.

J'aimerais commencer par M. Bourdeau.

Je vais me concentrer sur les effets, certes du point de vue de la sécurité ferroviaire, mais je vais parler surtout des répercussions que les activités ferroviaires ont sur les collectivités avoisinantes.

J'ai une question à poser au maire Bourdeau.

Trouvez-vous que les activités ferroviaires ont des répercussions sur la santé et la sécurité de votre collectivité?

• (1610)

[Français]

M. Michel Bourdeau: Il y a effectivement toutes sortes de répercussions. Les automobilistes doivent attendre longtemps avant de pouvoir traverser le passage à niveau et cela leur cause du stress. En effet, il arrive fréquemment qu'un train bloque le passage à niveau pendant une heure ou deux. Les gens doivent donc partir plus tôt de leur domicile. Leur stress s'accroît, et cela peut aggraver la situation.

Des automobilistes décident parfois de se rendre à l'autre sortie, accélérant dans les rues de la ville, mais, lorsqu'ils y arrivent, ils sont aussi bloqués. Cela cause des dangers accrus dans la ville. Les gens ne font pas leurs arrêts et veulent se rendre le plus vite possible d'un endroit à l'autre pour être sûrs de pouvoir entrer dans la ville ou d'en sortir.

Les gens sont habitués au bruit, mais, sur le plan de la sécurité, il y a effectivement des répercussions sur les gens.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Cela dit, monsieur le maire, qu'attendez-vous des compagnies de chemin de fer — concernant leurs activités — pour apaiser les inquiétudes liées à la santé et à la sécurité? Comment devraient-elles répondre à ces inquiétudes, à votre avis?

[Français]

M. Michel Bourdeau: Dans les années 1990, mon oncle, qui était maire de la municipalité de Terrasse-Vaudreuil, a mené un combat relativement au passage à niveau. Nous sommes rendus en 2022 et cette question n'est toujours pas réglée. Le transport ferroviaire génère beaucoup d'argent, et ce serait bien que les entreprises ferroviaires contribuent à la construction d'un viaduc sur ce passage à niveau ou d'un passage inférieur afin d'accroître la sécurité.

Il y a non pas deux, mais quatre voies ferrées à traverser, et cela cause souvent beaucoup de problèmes. La construction d'un viaduc sur ce passage à niveau ou d'un passage inférieur serait la première chose à faire.

Je demanderais aussi une formation pour nos pompiers. Le nombre de trains qui passent les stresse beaucoup, eux aussi. Ils ne sauraient pas comment réagir à un incident ferroviaire.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Je voudrais maintenant passer aux représentants de l'Association des chemins de fer du Canada. J'aimerais que M. Brazeau réponde à mes questions. Encore une fois, elles porteront sur les effets qu'ont les activités ferroviaires sur les collectivités avoisinantes.

Monsieur le président, je tiens à préciser que le CN a décliné l'invitation du Comité à participer à cette réunion. Le moins que l'on puisse dire, c'est que j'en suis très déçu. C'est extrêmement regrettable, car j'aurais supposé — en fait, j'aurais cru — que le CN voudrait collaborer avec ce comité au nom des collectivités que nous représentons tous, afin d'assurer la santé et la sécurité des collectivités.

Par conséquent, monsieur Brazeau, vous êtes le témoin d'aujourd'hui qui est le plus en mesure de se pencher sur les questions que je vais poser et peut-être de tenter de fournir une réponse au nom d'au moins un de vos membres.

Cela dit, j'aimerais d'abord préciser que je représente une collectivité durement touchée par des activités ferroviaires — celles du CN — dans la ville de Thorold, dans le hameau de Port Robinson, où il y a une gare de triage qui est, franchement, beaucoup plus grande que ce que la situation géographique permet. Il y a du bruit, des odeurs de diesel et des vibrations, et des routes sont bloquées, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Monsieur le maire, je ressens votre douleur, d'où la question que je vous ai posée concernant les solutions possibles pour aider les résidents qui vivent cette situation quotidiennement.

Il y a une question que je dois poser à l'Association. Puisque vous avez mentionné que vous encouragez la collaboration au sein des collectivités qui sont touchées par les activités ferroviaires, je dois vous poser une question simple. Comment le faites-vous? Plus important encore, comment trouvez-vous des solutions pour assurer la santé et la sécurité des habitants qui sont touchés par les activités ferroviaires?

• (1615)

M. Marc Brazeau: Les représentants du CN et du CP n'étaient pas disponibles pour se joindre à nous aujourd'hui, mais je tiens à souligner qu'ils ont comparu en avril, l'an dernier. Nous avons également tenté de comparaître en mai. Cependant, nous avons eu quelques difficultés techniques et nous n'avons malheureusement pas pu nous présenter. Nous sommes heureux d'être ici pour discuter de ce que l'ensemble de l'industrie ferroviaire fait pour aider à atténuer le bruit et les perturbations dans les collectivités où nous menons nos activités.

En fait, il s'agit d'un programme qui existe depuis un certain nombre d'années. Il doit amener davantage de municipalités et de provinces à adopter ces normes, c'est-à-dire les lignes directrices sur le voisinage et les initiatives sur le voisinage.

Les chemins de fer existent depuis longtemps. Dans certains cas, les chemins de fer ont d'abord traversé des terres ou des territoires, puis il y a eu des constructions autour des chemins de fer. En collaboration avec la Fédération canadienne des municipalités, l'Association des chemins de fer du Canada a élaboré ces lignes directrices sur le voisinage afin d'aider les municipalités à s'assurer que toute croissance ou tout développement urbain à proximité des chemins de fer se déroule de manière sûre et responsable...

M. Vance Badawey: Excusez-moi, monsieur Brazeau. La question était de savoir ce que vous faites pour résoudre ces problèmes. Je sais qu'ils ont changé au fil du temps, mais que faites-vous pour résoudre les problèmes qui existent actuellement dans les municipalités et les collectivités, en ce qui concerne le bruit, les vibrations, les odeurs, etc. Qu'est-ce que votre association incite les compagnies de chemin de fer à faire pour régler ces problèmes?

M. Marc Brazeau: Elles travaillent avec les municipalités et les gens du secteur du développement urbain pour s'assurer que les lignes directrices sur le voisinage sont respectées, qu'une distance suffisante sépare les chemins de fer des résidences et que tout développement et toute croissance autour des chemins de fer se déroulent en toute sécurité afin que nous puissions minimiser les risques de bruit et d'incidents liés aux intrusions. C'est ce que nous faisons.

Je ne peux pas parler de cas particuliers, car il faudrait que ce soient les chemins de fer qui le fassent en donnant des exemples précis. L'Office des transports du Canada intervient également. S'il y a des plaintes concernant le bruit, les résidents ont évidemment la possibilité de s'adresser à l'OTC, et des normes et procédures sont mises en place.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Brazeau.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

J'ai trouvé les témoignages très intéressants, et j'ai beaucoup aimé les questions posées jusqu'à présent. Je tiens à le souligner d'entrée de jeu.

Monsieur Bourdeau, ma circonscription est aussi traversée par des voies ferrées. Des représentants de la ville de Boucherville sont venus témoigner devant le Comité. Après avoir entendu leurs témoignages et le vôtre, j'ai l'impression que les choses se passent d'une manière assez similaire d'un endroit à l'autre. En effet, il est difficile de résoudre les problèmes liés aux voies ferrées, et les entreprises ferroviaires semblent ne pas y prêter attention.

Quand vous vous adressez aux responsables des entreprises ferroviaires pour tenter de trouver des solutions, sont-ils à l'écoute de vos problèmes? Êtes-vous capable de faire en sorte que les problèmes se règlent?

M. Michel Bourdeau: À force d'en parler, nous y arrivons.

Cependant, il n'est pas toujours facile de trouver quelqu'un qui puisse nous répondre immédiatement. Cela peut parfois prendre de une à deux semaines avant que quelqu'un nous rappelle ou pour obtenir une solution au problème.

M. Xavier Barsalou-Duval: Pensez-vous que le cadre législatif devrait obliger les compagnies de chemins de fer à collaborer avec les municipalités?

M. Michel Bourdeau: Oui, je suis tout à fait d'accord sur cela.

Je pense, par exemple, à la longueur des convois de trains. Chez nous, il y a au moins deux kilomètres entre les deux sorties. Pour qu'un convoi bloque les deux sorties en même temps, c'est que leur longueur est quand même énorme.

M. Xavier Barsalou-Duval: Pour des questions de sécurité, vous pensez donc que l'on devrait imposer des limites quant à la longueur des convois.

Est-ce exact?

• (1620)

M. Michel Bourdeau: Oui, c'est exact.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous avez aussi dit souhaiter que les municipalités soient informées de la nature des marchandises qui sont transportées sur leur territoire. Ce point a aussi été soulevé par les représentants de Boucherville quand ils sont venus témoigner.

Quand vous présentez cette demande aux entreprises ferroviaires, quelles explications fournissent-elles pour justifier de ne pas vous en informer?

M. Michel Bourdeau: L'excuse qu'elles nous donnent souvent, c'est qu'elles ne sont pas capables de le faire. Elles invoquent aussi souvent des questions de sécurité liées au contenu transporté par les trains.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vais me tourner vers l'Association des chemins de fer du Canada.

Monsieur Brazeau, les compagnies de chemin de fer pourraient-elles prendre des mesures supplémentaires afin que l'information se rende aux municipalités pour qu'elles puissent outiller les services de pompiers?

M. Marc Brazeau: Bonjour, monsieur Barsalou-Duval.

Les premiers répondants peuvent utiliser l'application mobile AskRail. Cette application fournit de l'information sur les matières dangereuses transportées par les trains.

L'information en question étant assez confidentielle, elle n'est transmise qu'aux premiers répondants ayant suivi une formation offerte par TRANSCAER, qui est une initiative de sensibilisation offerte aux premiers répondants. La formation, sans frais, est organisée par l'Association des chemins de fer du Canada et l'Association canadienne de l'industrie de la chimie.

Je peux confirmer que, dans la municipalité M. Bourdeau, de la formation a été donnée en 2021 et en 2019 aux premiers répondants. Notre association estime qu'il est important de travailler avec les municipalités et les premiers répondants pour leur donner la formation dont ils ont besoin en cas d'incidents.

Le programme existe depuis de nombreuses années, et nous serions prêts à travailler avec le maire et la municipalité pour offrir d'autres formations en 2022.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Si je ne me trompe pas, les représentants des compagnies de chemin de fer qui sont venus témoigner devant le Comité, en 2021, avaient aussi mentionné l'existence de ces applications.

Je me pose toutefois des questions quant à l'accès à ces applications. Quand les gens de la ville de Boucherville sont venus témoigner, on a compris que seules une ou deux personnes de la ville y avaient accès. En pratique, il est donc assez difficile de les utiliser et de faire le suivi.

Pourrait-il y avoir davantage de proactivité de la part des compagnies de chemin de fer pour former plus d'utilisateurs à ces applications ou pour en faciliter l'accès?

M. Marc Brazeau: Il doit certainement y avoir une ouverture sur le plan de la formation. En s'assurant de donner une bonne formation au plus grand nombre de premiers répondants possible, on renforce effectivement les capacités de chacun des premiers répondants de répondre directement à des incidents.

En ce qui a trait au partage de l'information, il y a tout de même un volet sécurité que nous devons protéger. On ne veut pas que cette information tombe dans les mains de gens qui ne devraient pas y avoir accès.

L'application mobile nous donne assurément la possibilité de former davantage de personnes. Les personnes ayant reçu la formation peuvent y accéder selon les besoins. Cela fait aussi partie de la formation.

M. Xavier Barsalou-Duval: Tout le monde a en tête la tragédie de Lac-Mégantic. Je pense que cela a été une tragédie majeure, au Québec, et un traumatisme non seulement pour la population de Lac-Mégantic, mais aussi pour les gens de partout au Québec.

Au-delà de ce qui est demandé par Transports Canada ou par des modifications législatives ayant pu avoir lieu, qu'est-ce qui a été fait de façon proactive de la part des entreprises ferroviaires et de l'Association des chemins de fer du Canada pour veiller à ce que l'on ne se limite pas seulement à la réglementation, laquelle n'est pas toujours entièrement respectée, mais que l'on essaie d'en faire davantage pour s'assurer que cela ne se reproduise pas?

Des gestes concrets ont-ils été faits en ce sens?

Le président: Je vous demanderais de répondre en 15 secondes, monsieur Brazeau.

M. Marc Brazeau: C'est une tragédie qui nous marque encore aujourd'hui. Toutefois, elle nous guide aussi. En effet, plus de 40 recommandations ont été mises en place depuis la tragédie.

Les acteurs de l'industrie veulent faire de la sécurité une priorité absolue. Nous avons toutes sortes de programmes qui soutiennent cette initiative et les recommandations qui ont été formulées.

• (1625)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Brazeau.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

La parole est à vous, monsieur Bachrach. Vous disposez de six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord poser quelques questions à Mme Eschuk. Merci beaucoup pour votre exposé.

Je voulais tout d'abord parler des systèmes de gestion de la sécurité. Notre comité a beaucoup entendu parler de ces systèmes. Ce sont des outils que le gouvernement aime utiliser pour gérer la sécurité, mais je ne suis pas sûr que nous comprenions vraiment ce qu'ils sont. Lors d'une réunion précédente, je les ai décrits comme des plans de sécurité et la présidente du BST m'a corrigé.

Pourriez-vous décrire brièvement ce qu'est un système de gestion de la sécurité et le rôle qu'il joue dans la réglementation de la sécurité ferroviaire?

Mme Teresa Eschuk: Les systèmes de gestion de la sécurité sont censés ajouter un niveau de sécurité. Ils sont censés être un outil supplémentaire que nos inspecteurs peuvent avoir dans leur boîte à outils. Transports Canada ne les considère pas de cette façon; il en fait le principal élément de la surveillance de la sécurité. Depuis des années, nous demandons à Transports Canada de procéder à un examen des systèmes de gestion de la sécurité. Ce que nous constatons, c'est qu'il transfère davantage sa responsabilité à des exploitants privés, au lieu de se concentrer sur la prévention, la sécurité et ce qui est dangereux dans le cadre des inspections des systèmes de gestion de la sécurité. Je ne sais pas si cela a du sens pour vous.

Transports Canada s'est orienté vers l'utilisation d'audits, mais les audits ne font que révéler ce qui n'a pas fonctionné; ils ne préviennent pas les accidents ou les incidents. Encore une fois, la gestion de la sécurité est censée être un outil pour aider nos inspecteurs, pour aider les entreprises, et non pas la seule chose sur laquelle les entreprises comptent.

Nous aimerions que les compagnies ferroviaires, leurs activités et leur équipement fassent l'objet d'un plus grand nombre d'inspections aléatoires et non annoncées et qu'un plus grand nombre d'inspecteurs ferroviaires soient embauchés pour assurer la conformité aux politiques et aux procédures. Nous avons l'impression que Transports Canada a vraiment reculé à cet égard, plutôt que de progresser.

Nous aimerions que Transports Canada ait une seule et unique priorité, à savoir la sécurité. On parle d'assurer un transport sécuritaire des marchandises d'un bout à l'autre du pays sur nos réseaux ferroviaires et un service ferroviaire voyageurs le plus sécuritaire possible dans le monde. À l'heure actuelle, il travaille en fonction de priorités concurrentes, dont l'une semble être de réduire le fardeau réglementaire imposé aux exploitants. Le fait que le ministère des Transports se concentre sur l'assouplissement de la réglementation semble constituer un conflit d'intérêts par rapport à son rôle d'organisme de réglementation.

Je ne sais pas si ma réponse vous est utile.

M. Taylor Bachrach: C'est très bien.

À votre avis, les systèmes de gestion de la sécurité constituent-ils une forme d'autoréglementation?

Mme Teresa Eschuk: Oui.

M. Taylor Bachrach: C'est une réponse très simple et directe. Je vous remercie.

Vous avez parlé d'inspections des lieux réalisées à l'improviste par Transports Canada. À vos yeux, pourquoi ces inspections sont-elles si importantes?

Mme Teresa Eschuk: Je vais vous donner un exemple. Quand je travaillais pour Transports Canada, je m'occupais des certificats

d'exploitation pour le milieu de l'aviation civile. Ces certificats sont très semblables à ceux du secteur ferroviaire.

C'est quand nos inspecteurs effectuaient des inspections à l'improviste qu'ils décelaient ou trouvaient des failles dans les programmes de sécurité des entreprises. Lorsque les inspecteurs doivent donner un préavis d'inspection d'une durée quelconque, les entreprises ont le temps, disons, de faire le ménage et de dissimuler les problèmes auxquels elles font face.

Voilà pourquoi les inspections réalisées au hasard et à l'improviste sont tellement importantes. C'est après ce type d'inspections que je voyais souvent des avis de suspension: l'entreprise devait suspendre ses activités jusqu'à ce qu'elle ait réglé les problèmes soulevés. Aujourd'hui, cet outil n'est plus utilisé, ce qui ne me rassure pas du tout en ce qui a trait à la sécurité ferroviaire.

M. Taylor Bachrach: D'accord. Je vous remercie, madame Eschuk.

Je vais m'adresser maintenant au maire Bourdeau.

Monsieur Bourdeau, j'ai trouvé votre témoignage très intéressant. Je viens, moi aussi, d'une petite collectivité traversée par un chemin de fer. D'autres représentants du secteur municipal nous ont fait part de préoccupations semblables à celles que vous avez exprimées.

Ma question porte sur la protection contre les incendies. Les services d'incendie de petites collectivités comme la vôtre devraient-ils être responsables d'intervenir en cas d'incendie majeur attribuable au transport ferroviaire?

[Français]

M. Michel Bourdeau: Il est certain que nous devons le faire, mais il faut quand même avoir l'expertise et la formation nécessaires pour gérer ce genre d'incidents.

M. Brazeau a dit plus tôt que, en 2021, de la formation avait été donnée dans ma région. Parmi les quatre villes que j'ai nommées tantôt, rien n'a été fait à cet égard. J'en suis sûr. Peut-être à Vaudreuil, mais rien n'a été fait à Terrasse-Vaudreuil, L'Île-Perrot ou Pincourt.

Ce serait bien d'être en contact avec M. Brazeau pour que cette formation soit donnée à nos pompiers, parce qu'ils sont les premiers à se rendre sur les lieux lorsqu'un incident se produit.

• (1630)

[Traduction]

Le président: Il vous reste 40 secondes, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: J'ai une question connexe en deux parties.

Premièrement, devrait-il revenir aux contribuables municipaux de financer la protection contre les incendies liée au transport ferroviaire? Deuxièmement, les impôts que le chemin de fer verse à la collectivité sont-ils suffisants pour gérer les risques et atténuer les répercussions du transport ferroviaire?

[Français]

M. Michel Bourdeau: C'est sûr que non. Je peux vous le garantir. Nous n'avons qu'à regarder la facture pour la tragédie de Lac-Mégantic. Oubliez cela.

À Terrasse-Vaudreuil, nous avons un budget de 2,5 millions de dollars. Nos services d'incendie, à eux seuls, ont besoin de 250 000 \$ pour fonctionner.

Étant donné que des voies ferrées traversent la municipalité, nous ne pouvons pas nous annexer à une autre ville, parce que nous ne savons jamais ce qui peut arriver. Il faut que j'utilise les fonds de ma municipalité.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

[Français]

Je vous remercie, monsieur Bourdeau.

[Traduction]

Madame Lanstman, la parole est à vous. Vous disposez de six minutes.

Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'avoir pris le temps de se joindre à nous aujourd'hui. Je sais que vous avez un emploi du temps chargé.

Je vais m'adresser d'abord à M. Gagner.

Je vous remercie d'être des nôtres.

Après avoir écouté votre exposé et pris connaissance de votre expérience, j'aimerais vous demander de nous en dire plus sur ce qui manque, d'après vous, pour que le gouvernement soit en mesure d'assurer la sécurité ferroviaire. Je ne suis pas certaine que nous nous soyons rendus jusque-là dans votre exposé, mais j'aimerais avoir votre avis à ce sujet, étant donné l'endroit où vous êtes au pays.

M. Vince Gagner: Certainement.

Je vais commencer par parler des points forts que je vois ici, à Sarnia. Vous pourrez vous en servir comme bases de référence. S'il y a un bruit ou une plainte quelconque, le système que nous avons mis en place veut que nos entreprises membres envoient l'information aux médias. La population est mise au courant, et tous ceux qui le souhaitent, comme vous, peuvent s'abonner pour recevoir les avis.

Ce modèle est le fruit de consultations avec les Premières Nations. Elles avaient déjà mis en place un système semblable au sein de leur communauté. Nous avons suivi leur exemple et reproduit le modèle pour toutes nos entreprises membres, y compris ici, à Sarnia. Il y a beaucoup de facteurs de risques différents dans notre région, et des voies ferrées traversent nombre de nos sites et de nos installations. Le lien avec la collectivité est donc très important.

Vous avez raison lorsque vous dites que les systèmes de gestion sont des éléments clés en ce qui a trait à la diligence raisonnable et au cadre législatif non prescriptif, mais ils jouent aussi un rôle important au chapitre des risques. Sarnia est le berceau de la gestion responsable. Ce concept est né ici dans les années 1980. La clé de la gestion responsable et des systèmes de gestion, c'est qu'une meilleure compréhension des risques mène à une meilleure gestion des risques.

Il existe différentes façons d'évaluer les risques. Certaines sont très techniques, mais parfois, la meilleure façon, c'est en écoutant les travailleurs et les membres de la collectivité. Ce sont des sources d'information importantes, et la boucle d'amélioration continue qui finit par être créée, c'est la diligence raisonnable. C'est ce qui fait briller les améliorations avec le temps.

Je dirais qu'à Sarnia, nous prenons ces mesures délibérément, et des tiers font des vérifications dans nos entreprises. C'est tout simplement la culture de la région. Nous avons beaucoup de pratique; les risques sont nombreux, et la collectivité est à l'écoute. Il faut qu'il en soit ainsi puisque les gens qui travaillent ici, y compris les travailleurs du secteur ferroviaire, habitent aussi ici. Lorsque nous parlons au maire, au gardien, au chef des Aamjiwnaang, et que nous tissons des liens, nous travaillons tous ensemble à la gestion des risques.

Je pense que c'est un bon point de départ. Je ne sais pas comment intégrer cela à la loi, mais il suffit d'écouter les gens et de réagir à leurs commentaires.

J'espère que ma réponse vous est utile.

• (1635)

Mme Melissa Lantsman: Oui, elle est utile.

J'aimerais vous poser une autre question. En vous fondant sur votre expérience dans le domaine, pouvez-vous comparer les différents risques liés aux chemins de fer à ceux posés par les pipelines et les matières dangereuses? Quelles sont les interactions avec ce que vous voyez sur le terrain ou avec votre système?

M. Vince Gagner: Certainement. Il y a plusieurs secteurs d'activité à Sarnia: la raffinerie, la pétrochimie et la fabrication diverse. Des camions de transport entrent dans les installations et en sortent, et des voies ferrées les entourent. Quand on se penche sur les principes de base, soit l'écoute de la population et la gestion des risques, on se rend compte que c'est plus ou moins la même chose.

Je le répète, nous allons mener un exercice dans la région le 2 mai. Je vous invite toutes et tous à y assister. Nous simulerons un incendie dans un réservoir. La raffinerie interviendra, puis un nuage se formera au-dessus de la voie ferrée, ce qui aura une incidence sur les activités ferroviaires. Ensuite, toute la collectivité sera touchée. Nous travaillons tous ensemble à créer de tels scénarios et à les mettre à l'essai.

L'industrie peut mener ce genre d'exercice isolément, mais l'important ici, c'est que nous encourageons la population à y participer directement. Nous recherchons activement ses commentaires, mais ce qui compte, ce n'est pas seulement de recueillir des commentaires... Soit dit en passant, le président du syndicat des travailleurs de la construction et du bâtiment de Sarnia-Lambton participera personnellement à l'exercice parce que des travailleurs pourraient se trouver sur les lieux. Nous voulons être sûrs qu'il voit ce que nous faisons et que ses membres savent que c'est important pour nous. Nous voulons recevoir leurs commentaires, non seulement pour améliorer la prévention, mais aussi pour atténuer les conséquences d'un incident éventuel.

Nous préconisons une approche holistique de la gestion du risque. La tolérance au risque doit être très faible, et la culture doit être ouverte de façon à favoriser l'écoute et le respect mutuel.

Mme Melissa Lantsman: Je vous remercie, monsieur Gagner.

Rapidement, à votre connaissance, ce modèle est-il utilisé ailleurs au Canada?

M. Vince Gagner: Non.

Mme Melissa Lantsman: Est-il propre à Sarnia? Existe-t-il ailleurs, par exemple de l'autre côté de la frontière, étant donné l'endroit où vous êtes?

M. Vince Gagner: Non. Je suis dans le domaine depuis longtemps. J'ai travaillé aux États-Unis, dans l'Ouest et dans l'Est, et je suis très fier de ce que nous avons mis en place. Il vaudrait certainement la peine pour le Comité d'examiner le niveau de transparence que nous avons réussi à atteindre. Je serais ravi de vous aider de quelque façon que ce soit.

Mme Melissa Lantsman: Merci beaucoup d'avoir pris le temps de vous joindre à nous aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gagner, madame Lantsman.

Nous passons maintenant à Mme Koutrakis.

Vous disposez de cinq minutes.

[Français]

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je remercie beaucoup les témoins de leur témoignage et d'être avec nous cet après-midi.

Ma question s'adresse aux représentants de l'Association des chemins de fer du Canada, mais les autres témoins pourront ajouter des commentaires, s'ils le désirent.

Pouvez-vous décrire certaines des mesures prises par les opérateurs ferroviaires pour rétablir notre chaîne d'approvisionnement après les catastrophes météorologiques qui ont eu lieu sur la côte Ouest l'année dernière?

Je pense en particulier à la coopération inhabituelle entre des entreprises qui sont normalement concurrentes.

Quelles auraient pu être les répercussions sur la sécurité si ces mesures n'avaient pas été prises aussi rapidement?

M. Marc Brazeau: Je vous remercie de la question, madame Koutrakis.

Je vais répondre à votre question en anglais, parce que, pour être honnête, j'ai en tête la version anglaise de tout ce qui s'est passé dans l'Ouest.

[Traduction]

Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement survenues cet été en Colombie-Britannique et ailleurs dans l'Ouest canadien, d'abord à cause des violents feux de forêt, puis des rivières atmosphériques, ont mis les chemins de fer à rude épreuve. Cependant, je pense que tous ont vu dans les nouvelles les efforts herculéens que les exploitants ferroviaires ont déployés ensemble, dans un premier temps, pour assurer le transport des biens essentiels à destination et en provenance du port de Vancouver. Cela démontre que nous avons deux chemins de fer de catégorie I qui se font concurrence, certes, mais qui travaillent aussi ensemble. D'ailleurs, la coopération existe entre les deux non seulement dans les périodes difficiles comme celle-là, mais aussi en temps normal.

C'est grâce à la collaboration du gouvernement de la Colombie-Britannique et des municipalités que les exploitants ferroviaires ont été en mesure de réagir et de réparer leurs infrastructures aussi rapidement. Nous avons aussi reçu le soutien d'autres parties et entrepreneurs qui ont travaillé très étroitement avec les exploitants ferroviaires. Ce qui a été accompli est vraiment un exploit remarquable.

Cependant, la situation montre également qu'il faut renforcer le plan d'action sur les changements climatiques, car nous devons pro-

téger nos infrastructures et nos chaînes d'approvisionnement. Nous avons commencé à avoir des discussions à ce sujet avec le ministre Alghabra et d'autres.

Il incombe à tous, tant aux membres du secteur public que du secteur privé, de collaborer avec toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement du Canada, y compris les clients, pour en protéger l'intégrité. Le Canada est un pays commerçant. Nous dépendons de notre corridor commercial national. Par conséquent, nous devons nous assurer que les investissements dans la transformation des infrastructures nous permettront de surmonter les défis que les changements climatiques continueront de poser.

• (1640)

Mme Annie Koutrakis: Monsieur le président, ai-je le temps de poser une autre question?

Le président: Oui.

[Français]

Mme Annie Koutrakis: Je m'adresserai maintenant au maire Bourdeau.

Monsieur Bourdeau, l'année dernière, nous avons entendu le témoignage de représentants de l'Office des transports du Canada, ou OTC. Dans certains cas, l'OTC a ordonné aux opérateurs ferroviaires de suspendre leurs activités pendant la nuit. J'aimerais voir l'OTC utiliser ce pouvoir plus souvent.

Quel est votre point de vue à ce sujet en tant que maire d'une petite municipalité?

M. Michel Bourdeau: Pendant la nuit, il y a moins de bruit et les gens peuvent mieux dormir. De plus, s'ils ont un accident à la maison, ils savent que l'ambulance pourra venir facilement et qu'elle n'aura pas à s'arrêter pour attendre qu'un train passe, par exemple. Évidemment, le jour, beaucoup de gens ne sont pas à la maison parce qu'ils vont travailler.

Il est vrai aussi qu'il y a moins de hurlements de sirènes quand les trains passent. Maintenant, il n'y a plus de klaxons qui se font entendre. C'est déjà une bonne chose, et les citoyens l'ont fait remarquer.

Ce serait bien qu'il y ait moins de trains qui passent la nuit. Ce n'est pas facile à réaliser, mais l'on pourrait toujours envisager d'autres méthodes. Aux heures de pointe, cela pourrait libérer les enclaves dans les municipalités, surtout le matin ou à l'heure du souper, vers 17 heures.

Il faut aussi dire que le CN et le CP louent leurs voies ferrées aux entreprises de trains de passagers. Le fait de devoir tout le temps gérer les deux, ce n'est pas chose facile.

Mme Annie Koutrakis: Je vous remercie beaucoup, monsieur le maire.

[Traduction]

Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions. Si l'une ou l'un de mes collègues souhaite utiliser une partie de mon temps, je leur cède la parole.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis. J'utiliserai volontiers une partie de votre temps, si vous le voulez bien.

Je vous remercie.

Ma question s'adresse à M. Brazeau et à M. Kolz.

D'après mes recherches, l'industrie se porte très bien. Nombre de vos membres engrangent des profits records. J'en suis ravi puisque cela veut dire que plus de gens utilisent le transport ferroviaire, une manière durable sur le plan environnemental de transporter des marchandises. C'est une cause qui me tient à cœur.

Cela étant dit, si beaucoup de vos membres réalisent des profits records, pourquoi des maires comme M. Bourdeau et d'autres ailleurs au pays ne reçoivent-ils pas le soutien dont ils ont besoin pour faire construire les passages supérieurs ou inférieurs nécessaires à la sécurité des citoyens? Dans le cas de Terrasse-Vaudreuil, M. Bourdeau a affirmé qu'il y a plus de 30 ans que la ville essaie de faire construire un passage supérieur ou inférieur.

Si le problème n'est pas financier, qu'est-ce qui les empêche de recevoir du soutien? Au nom de vos membres, quelles mesures proposez-vous de prendre pour faire en sorte qu'ils reçoivent rapidement le soutien qu'il leur faut pour bâtir les infrastructures nécessaires à la sécurité des citoyens?

Je vous remercie.

M. Marc Brazeau: Je vais commencer, puis je céderai la parole à mon collègue.

Tout d'abord, je pense que M. Kolz a souligné, durant sa déclaration préliminaire, que les exploitants ferroviaires dépensent des milliards de dollars. Depuis 1999, je crois, le CN et le CP ont réinvesti 33 milliards de dollars directement dans les infrastructures ferroviaires. Ainsi, chaque année, les exploitants ferroviaires réinvestissent une part importante de leurs capitaux dans les infrastructures, le matériel roulant et l'équipement, et ce, dans le but d'assurer la sécurité, l'efficacité et le bon fonctionnement du réseau.

Tous ces investissements ont certainement porté des fruits, mais ce serait possible d'en faire plus. C'est pour cette raison que nous avons recommandé au gouvernement fédéral d'accorder plus de soutien aux municipalités et aux propriétaires fonciers privés afin de les aider à se préparer à l'entrée en vigueur du nouveau règlement sur les passages à niveau. Il faudra des investissements considérables. Nous pensons également que le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire pourrait aussi servir à verser des fonds supplémentaires...

• (1645)

Le président: Je comprends, monsieur Brazeau, mais pour revenir à ma question, pourquoi, dans certains cas, les maires doivent-ils attendre 30 ans pour faire construire les infrastructures dont ils ont besoin pour assurer la sécurité de leurs citoyens? Je vous demanderais de répondre directement à la question, ainsi qu'à ma deuxième question concernant les mesures que vous proposez de prendre pour fournir aux collectivités le genre de soutien dont elles ont absolument besoin.

M. Marc Brazeau: Je vais tenter de répondre le plus directement possible. D'abord, il faut une augmentation du financement public offert aux municipalités. Cette demande provient à la fois de nous et de la Fédération canadienne des municipalités. La sécurité est une responsabilité partagée. Les exploitants ferroviaires ont pris des engagements en ce sens, mais nous demandons aussi aux gouvernements de prendre de nouveaux engagements pour soutenir les initiatives de sécurité.

Ensuite, les chemins de fer... Je le répète, un nouveau règlement sur les passages à niveau entrera en vigueur — je pense que le problème de M. Bourdeau se rapporte à un passage à niveau. Or, ce

nouveau règlement nécessitera plus d'investissements. Au bout du compte, à mon sens, il faut accroître le financement public offert...

Le président: Je vous remercie, monsieur Brazeau. Ainsi, vous affirmez publiquement que les dizaines de milliards de dollars de profits empochés par les sociétés que vous représentez au cours des trois dernières décennies ne suffisent pas, et que les contribuables doivent en faire plus.

Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Xavier Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, monsieur le président.

Ma prochaine question s'adresse à M. Bourdeau.

Monsieur Bourdeau, il a brièvement été question de problèmes liés aux chemins de fer dans votre municipalité. Après l'accident survenu à Lac-Mégantic, il a été décidé de construire une voie de contournement ferroviaire. Cette construction n'est d'ailleurs pas encore terminée. Dans d'autres villes, les gens aimeraient aussi obtenir de l'aide du gouvernement.

L'endroit où passent les voies ferrées est aussi problématique dans d'autres villes. Certaines aimeraient évaluer les solutions de rechange et déterminer s'il est possible de déplacer les voies ferrées. Or il ne semble pas possible pour ces villes de recevoir du financement à cet égard.

Votre municipalité ne cherche pas nécessairement à déplacer la voie ferrée, mais, si des organisations fédérales, comme Transports Canada, offraient de l'accompagnement pour évaluer les coûts, trouveriez-vous cela intéressant?

M. Michel Bourdeau: Toute option qui permettrait de désenclaver la municipalité serait assurément un atout.

Il y a environ cinq ans, on parlait de construire un passage supérieur ou un passage inférieur dans les 10 années suivantes. Par la suite, on a installé un feu de circulation à cet endroit. Les automobilistes font un arrêt à la voie ferrée parce qu'il y a un train, et ils sont maintenant obligés de faire un arrêt pour respecter un feu de circulation rouge. C'est de cette façon que l'on a décidé de rendre cet endroit sécuritaire.

Notre municipalité a été reconnue comme étant l'un des quatre endroits les plus à risque au Canada, mais les gens de Transports Canada ont décidé de faire installer un feu de circulation pour résoudre le problème. Auparavant, en l'absence de train, on pouvait passer sans problème, mais il y a maintenant un feu de circulation. Autrement dit, même s'il n'y a pas de train, les automobilistes doivent attendre au feu rouge.

• (1650)

M. Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, selon vous, ce serait pertinent que l'on finance des études de réaménagement de la voie ferrée au moyen de programmes fédéraux. N'est-ce pas?

M. Michel Bourdeau: Oui, c'est exact.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre ma discussion avec Mme Eschuk sur les modifications législatives. Vous avez parlé de l'importance d'intégrer la protection des dénonciateurs à la loi. D'après vous, y a-t-il d'autres modifications législatives que nous pourrions apporter en vue de renforcer la sécurité ferroviaire au Canada?

Mme Teresa Eschuk: Je vais demander à mon conseiller en politiques, M. Mike Martin, de répondre à la question.

M. Mike Martin (conseiller en politiques, Union canadienne des employés des transports): Nous verrions les changements nécessaires qui pourraient être faits d'abord sur le plan administratif, avant même de recourir à des mesures législatives. Il existe de nombreuses solutions qui peuvent être mises en œuvre dès maintenant, comme l'augmentation des sanctions pour les exploitants et les cas de violation. Ces sanctions peuvent être appliquées sans recourir à une mesure législative.

Par rapport aux vérifications, les itinéraires de rechange pour l'expédition par rail dont le maire a parlé, à savoir que les municipalités ont besoin d'itinéraires de rechange pour le trafic ferroviaire, pourrait se faire sans aucune mesure législative.

Honnêtement, il faut créer un partenariat avec les opérateurs ferroviaires et les différents ordres de gouvernement. Si les choses n'ont pas bougé, c'est en raison du manque de financement pour y parvenir.

Enfin, la dernière chose que je dirais au sujet des changements qui peuvent être apportés sans légiférer est que nous avons besoin de plus de spécialistes pour les inspections que nous faisons dans ce pays. Transports Canada s'est orienté vers les inspections multimodales, et c'est particulièrement vrai pour le transport des marchandises dangereuses. On s'attend maintenant à ce que les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses inspectent tous les différents modes de transport, de sorte qu'ils s'occupent du transport ferroviaire un jour et de l'aviation civile un autre jour. Il en résulte une dilution de l'expertise, et même si ces personnes sont très compétentes dans leur travail, nous devons nous concentrer à nouveau sur le recrutement d'experts et de spécialistes pour pouvoir traiter certains des problèmes qui existent déjà.

Bien des choses peuvent être faites dans le cadre des pratiques existantes qui ont cours actuellement. Honnêtement, nous faisons les mêmes demandes depuis 20 ans, et très peu de choses se sont passées. Les changements sur les itinéraires de rechange sont en cours depuis que les collectivités ont été construites et qu'on savait que les chemins de fer allaient les traverser.

Il faut apporter des changements aux niveaux financier et administratif, et il est facile de le faire pour améliorer la sécurité ferroviaire dans ce pays.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Martin, et merci beaucoup, monsieur Bachrach.

La parole est maintenant à M. Muys. Vous avez cinq minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci beaucoup à tous les experts qui sont présents aujourd'hui, et merci pour votre temps.

Je veux simplement me faire l'écho de certains des commentaires formulés par mes collègues ici présents. Certes, en tant que nouveau député, je n'ai pas eu l'occasion de participer à l'intégralité de cette discussion sur la sécurité ferroviaire.

Je suis également déçu que le CN n'ait pas pu accepter l'invitation, car je pense qu'il a une voix importante à faire entendre dans cette discussion compte tenu son empreinte dans tout le pays, y compris dans mes propres collectivités à l'extrémité ouest de la grande région de Toronto.

Madame Eschuk et monsieur Martin, nous sommes impatients de digérer le rapport que vous nous avez envoyé dans le cadre de notre réflexion sur la sécurité ferroviaire. Dans vos remarques liminaires, madame Eschuk, vous avez formulé un certain nombre de recommandations, une longue liste, et vous venez de développer certaines d'entre elles, monsieur Martin.

Pour résumer, s'il y avait peut-être trois choses sur lesquelles nous pourrions nous concentrer immédiatement pour rattraper ce retard de 20 ans sans améliorations, quelles seraient-elles?

M. Mike Martin: Peut-être que je peux commencer et que Mme Eschuk pourra appuyer mes dires. On peut faire tellement de choses.

Je dirais que Transports Canada doit délaissier les vérifications en faveur des inspections. C'est ce que faisaient les systèmes de gestion de la sécurité à Transports Canada. Comme Mme Eschuk l'a dit plus tôt, une vérification permet d'examiner ce qui s'est passé après coup, tandis qu'une inspection favorise la prévention. Le rôle de l'entreprise est toujours le même; on ajoute simplement un autre niveau de surveillance. C'était l'intention des systèmes de gestion de la sécurité, et cela ne s'est jamais produit au cours des 20 dernières années.

En outre, les inspections ne doivent pas être annoncées. Les vérifications régulières sont très bien, mais les visites à l'improviste... Si vous savez à l'avance que votre famille va venir vous rendre visite, vous allez faire le ménage, mais si elle arrive à l'improviste, alors elle pourra voir votre maison dans son état normal. Je pense que c'est aussi simple que cela.

De même, en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, c'est là que les gens s'inquiètent vraiment de la sécurité du système. Nous transportons beaucoup de marchandises dangereuses, et nous sommes très bons dans ce domaine. Nous avons de très bons antécédents dans ce domaine. Nous devons simplement être aussi compétents que possible, si bien que nous devons nous concentrer sur les itinéraires de rechange. C'est un problème important, un problème de taille, qui coûte très cher.

Ce sont deux des choses qui peuvent être faites facilement.

Peut-être que la troisième chose que je peux dire, et Mme Eschuk pourra y ajouter au besoin, est l'augmentation des sanctions administratives. Pour que les gens respectent des normes, ils doivent avoir un prix à payer s'ils ne le font pas. Ces sanctions doivent être substantielles afin d'inciter les gens à ne pas commettre d'erreurs et à miser sur la prévention pour ne pas avoir à payer.

● (1655)

Mme Teresa Eschuk: Si je peux ajouter une dernière chose, cela concerne le Bureau de la sécurité des transports. Pourquoi existait-il si ses recommandations ne sont pas mises en œuvre?

Kathy Fox a témoigné devant vous en février. Peu importe le mode de transport, les recommandations faites à Transports Canada par le Bureau de la sécurité des transports ne sont pas mises en œuvre. Il s'agit des recommandations des experts du Bureau de la sécurité des transports. Ce sont les inspecteurs qui se rendent sur place, quel que soit le mode de transport, qui font des inspections et cherchent à déterminer les causes des accidents.

Pour prévenir les accidents, Transports Canada doit sérieusement prendre en compte les recommandations du Bureau de la sécurité des transports. S'il ne donne pas suite à ses recommandations, il doit rendre des comptes et expliquer pourquoi il ne le fait pas.

Merci.

M. Dan Muys: Il ne nous reste probablement plus que 10 minutes de cette discussion avant de passer à autre chose.

Je voulais demander à M. Gagner d'intervenir à nouveau, lui qui a observé toute la conversation depuis le début. Comme nous l'avons entendu, le modèle de BASES est unique au Canada, et peut-être même en Amérique du Nord. Sarnia montre la voie, comme elle l'a fait avec la gestion responsable. Tant mieux pour vous.

Je suis intrigué par toutes les choses dont vous avez parlé en matière de préparation aux situations d'urgence, de systèmes de notification, de collaboration avec la communauté et par la description des événements de pratique qui vont se dérouler avec le nuage de fumée. Ce semble être une très bonne initiative.

Après avoir écouté toute la conversation, quelles sont, selon vous, les frustrations du maire et d'autres personnes? Comment pouvons-nous appliquer le modèle de BASES à l'ensemble du Canada?

M. Vince Gagner: Regardez ce qui cause la frustration. En général, c'est lorsque les gens ont l'impression de ne pas être entendus. Lorsqu'il existe des renseignements objectifs que les gens croient être... Lorsque les travailleurs, les membres de la communauté ou les Premières Nations croient qu'ils ont des preuves vraiment solides et que leur opinion est de dire « Voilà ce que nous devrions faire », et qu'ils n'obtiennent pas de réponse, ils deviennent frustrés.

Je tiens à préciser que Sarnia n'est pas parfaite. Cependant, il y a des choses fondamentales ici que je vois sur le plan de la culture de nos entreprises membres. Je vois aussi ce que vous avez fait à l'échelon fédéral avec le Règlement sur les urgences environnementales que vous avez instauré. Il s'agit d'un alignement très fort sur les outils de gestion responsable et ceux de l'Industrial Educational Co-operative dont ils disposent, ce qui leur permet de rejoindre la collectivité.

Pour revenir à ce que j'ai dit précédemment, à savoir qu'il est difficile d'adopter des lois qui disent qu'il faut écouter, c'est un exemple de cas où il faut tendre la main et se mettre en rapport avec la communauté, et les mesures d'urgence environnementale prévues par la Loi canadienne sur la protection de l'environnement sont très efficaces...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gagner.

Merci beaucoup, monsieur Muys.

La parole est maintenant à M. Iacono. Vous avez cinq minutes. Nous vous écoutons.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

• (1700)

[Traduction]

Je remercie les témoins d'être présents.

Pour répondre à Mme Eschuk, Transports Canada a mis en œuvre 90 % des recommandations. Les 10 % qui ne l'ont pas été sont généralement liés à des problèmes de compétence et à des obstacles technologiques.

[Français]

Ma première question s'adresse au maire Bourdeau.

Monsieur Bourdeau, puisque plusieurs entreprises ferroviaires font circuler des trains sur les chemins de fer de votre ville, savez-vous de quelle manière la sécurité est assurée et pouvez-vous nous en fournir des détails?

Recevez-vous quotidiennement des détails à ce sujet de la part des différentes entreprises?

M. Michel Bourdeau: Non, nous n'en recevons pas vraiment.

Les seules données auxquelles nous avons accès sont celles qui nous sont fournies une fois par année dans le cadre du programme Opération Gareautrain. Des gens viennent un matin et distribuent des brochures portant sur la sécurité des voyageurs.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

En avez-vous déjà fait la demande?

M. Michel Bourdeau: Oui, nous en avons déjà fait la demande, mais nous n'avons pas eu de réponse.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Ma prochaine question s'adresse à monsieur Brazeau.

Y a-t-il de nouvelles mesures particulières qui devraient être prises par les organismes de réglementation pour améliorer la sécurité ferroviaire?

Tout à l'heure, vous avez conclu qu'il y avait un manque de fonds. Pouvez-vous alors nous dire ce qui devrait précisément être fait?

M. Marc Brazeau: Comme M. le maire l'a souligné, Opération Gareautrain est un programme de sensibilisation qui existe depuis des années. Il s'agit d'un partenariat entre l'industrie et Transports Canada ayant pour objectif de sensibiliser la population à l'importance de la sécurité près des voies ferrées. C'est un exemple de programme qui permettrait un plus grand engagement des municipalités et des provinces de tout le pays quant à ces initiatives.

On a également parlé du système de gestion de la sécurité, ou SGS, un programme que nous continuons à appuyer par le truchement de l'initiative Culture de la sécurité.

Tous ces programmes sont accessibles, et nous travaillons en étroite collaboration avec toutes les compagnies de chemins de fer du pays, qui travaillent de près avec les municipalités.

M. Angelo Iacono: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Brazeau, mais mon temps de parole est limité.

Je vous demanderais de nous fournir la liste de vos suggestions par écrit.

Lorsque nous pensons aux compagnies de chemin de fer, nous pensons généralement aux géants comme CN et CP.

Quels sont les problèmes en matière de sécurité qui sont uniques ou plus courants chez les plus petits exploitants, comme ceux qui exploitent des chemins de fer secondaires ou touristiques?

M. Marc Brazeau: C'est une très bonne question.

Nous demandons un appui plus tangible et plus important pour les petites entreprises qui exploitent des chemins de fer régionaux et touristiques.

Il existe aux États-Unis des programmes ciblés pour les exploitants de chemins de fer régionaux, mais de tels programmes n'existent pas au Canada. Les petits exploitants de chemins de fer n'ont pas les mêmes capacités que les grandes entreprises ferroviaires qui exploitent des chemins de fer de classe 1. Ils n'ont pas les mêmes ressources et ils ne peuvent pas réinvestir dans leur réseau de la même façon.

Par conséquent, il faut aider les petits exploitants de chemins de fer partout au pays, et nous demandons au gouvernement de les soutenir.

M. Angelo Iacono: Monsieur Brazeau, je vous serais de nouveau reconnaissant de fournir ces détails à la greffière.

M. Marc Brazeau: D'accord.

M. Angelo Iacono: Je vous demanderais aussi de nous fournir les détails sur ce que nous pourrions faire de plus pour améliorer la sécurité ferroviaire.

Quels sont, à votre avis, les critères les plus pertinents pour mesurer la sécurité ferroviaire, et pourquoi?

• (1705)

M. Marc Brazeau: Comme je l'ai mentionné tantôt, nous avons mis en place un groupe de travail. Nous travaillons avec le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Transports Canada pour obtenir de l'information qui pourra être utile.

Outre cela, il y a d'autres renseignements que l'on pourrait peut-être mettre en commun. Tout cela nous aiderait à dresser un meilleur portrait de la situation et à élaborer des programmes qui permettraient d'améliorer la sécurité.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Les services de police des chemins de fer supplantent-ils les autres services de police, ou sont-ils complémentaires?

Est-ce que quelque chose empêche les services de police, tels que les services de police locaux ou la Gendarmerie royale du Canada, d'enquêter sur des cas d'accidents ferroviaires lorsque cela est justifié?

M. Marc Brazeau: Les services de police des chemins de fer ont les mêmes capacités et les mêmes pouvoirs que les services municipaux et provinciaux, et ils reçoivent les mêmes formations. Ils travaillent de concert avec les autres services de police lorsque c'est nécessaire.

Il y a des échanges d'information et de la collaboration, mais le travail fait par les services de police des chemins de fer est important, car les membres de ces services connaissent bien tout ce qui touche les chemins de fer et ils sont sur place pour gérer les situa-

tions et pour s'assurer qu'il n'y a pas d'incidents, par exemple, en cas d'intrusions. Ils travaillent de près avec les autres services de police des municipalités.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie beaucoup, messieurs Iacono et Brazeau.

Monsieur Jeneroux, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais prendre 30 secondes pour commencer, si vous me le permettez, monsieur le président. Comme le ministre était présent la dernière fois, je n'ai pas eu l'occasion de vous remercier pour l'accueil chaleureux que j'ai reçu de la part de plusieurs collègues de l'autre côté de la table et, bien sûr, de mes collègues actuels, pour mon retour officiel au sein du Comité.

Je sais que j'ai travaillé avec un certain nombre d'entre vous lors de notre précédente participation au Comité des transports. Nous ne sommes pas allés très loin. Monsieur Badawey, monsieur Iacono, monsieur Rogers — c'est un plaisir de vous revoir tous.

Mes premières questions s'adressent à vous, monsieur Brazeau. Il me semble que les préoccupations du maire Bourdeau, et celles d'autres maires du pays, je présume, sont curieuses en ce qui concerne les données. Vous avez mentionné que vous cherchiez à obtenir beaucoup plus de financement et de soutien de la part du gouvernement, mais cet élément concernant les données semble, du moins à mon sens, une demande raisonnable de la part des municipalités.

Vous travaillez avec la Fédération canadienne des municipalités depuis 2003 à un certain nombre d'autres initiatives. Encore une fois, il me semble que ce type de demande serait quelque chose que les membres de votre association pourraient facilement fournir à certaines municipalités. Pouvez-vous m'expliquer, je suppose, pourquoi ce n'est manifestement pas aussi simple que M. Bourdeau et moi-même, et je suppose, beaucoup d'autres semblent le penser?

M. Marc Brazeau: Merci, monsieur Jeneroux. Juste pour être clair, faites-vous allusion aux données sur le transport des marchandises dangereuses, afin que les municipalités aient les renseignements au bout des doigts?

M. Matt Jeneroux: Oui. Le maire Bourdeau a fait savoir plus tôt au Comité qu'il arrive souvent que les wagons passent par sa municipalité, comme ils le font ailleurs, et qu'il doit attendre après leur passage pour en connaître le contenu. Il me semble que vous êtes évidemment au courant, tout comme la compagnie. Pourquoi ne pouvez-vous pas en informer le maire et les autres municipalités?

M. Marc Brazeau: Un ordre du ministre a été mis en place pour le partage de ces renseignements. Comme je l'ai mentionné, il existe un programme appelé Transcaer, qui offre une formation gratuite aux premiers intervenants dans les municipalités du pays. Lorsque cette formation est offerte, et que les personnes qui en bénéficient ont besoin de ce genre de renseignements, ceux-ci leur sont communiqués par les chemins de fer au moyen d'une application mobile. Ces renseignements sont disponibles.

Quant à la question de savoir s'il y a un retard dans l'obtention de ces renseignements, il se peut que certains renseignements ne puissent pas être transmis à l'avance pour une raison quelconque. Vous avez des trains qui arrivent de partout. Parfois, ils sont transférés d'une compagnie à l'autre. C'est une question que nous pourrions examiner, pour voir s'il est possible de réaliser des gains d'efficacité, mais en général, ces renseignements sont disponibles. Cette formation est accessible à tous les premiers intervenants du pays.

M. Matt Jeneroux: Vous avez aujourd'hui la tâche difficile de défendre tous vos membres, monsieur Brazeau. Je comprends que d'autres membres ont été invités et n'ont pas pu se présenter. C'est acceptable, à mon avis, mais de penser que le maire d'une ville, quelqu'un comme M. Bourdeau, qui serait responsable si quelque chose devait mal tourner avec le contenu de ce type de wagon en transit... Pour moi, il serait raisonnable que lui et sa municipalité, ou les membres de son équipe sachent ce que contient ce wagon, juste pour être proactifs.

Est-ce simplement que le maire d'une ville n'est pas considéré comme une personne qui a besoin de savoir ce qui se trouve dans les wagons?

• (1710)

M. Marc Brazeau: Je veux juste être clair ici, car il y a probablement des renseignements manquants.

Tout d'abord, je renouvelle l'invitation au maire, M. Bourdeau, parce que nous avons offert de la formation aux premiers intervenants à Baie-D'Urfé, à L'Île-Perrot et à Vaudreuil. Nous avons offert de la formation dès l'an dernier, et nous sommes disposés à le faire à nouveau cette année.

Le CN et le CP, ainsi que les chemins de fer, doivent se doter d'un plan d'intervention d'urgence. Ce plan est en place. En cas d'incident, des experts passent par les chemins de fer et s'occupent de ces situations. Bien sûr, nous offrons gratuitement une formation intensive aux premiers intervenants sur place. Nous travaillons avec d'autres compétences pour l'offrir. Je veux simplement que ce soit clair.

Il y a aussi des formations simulées, organisées par le CN et le CP avec les municipalités, pour s'assurer que les communications sont bonnes...

M. Matt Jeneroux: Je pense avoir compris le volet formation, monsieur Brazeau. Merci d'en avoir clarifié certains points. Vous dites que la formation est offerte. C'est très bien. Vous vous présentez si quelque chose arrive, c'est bien. À mon avis, et on dirait que c'est aussi l'avis du maire Bourdeau, il manque toujours cet élément d'information qui fait que le maire n'a aucune idée de ce qui arrive ou passe dans sa ville.

Je peux comprendre que vous traversez probablement de nombreuses villes, mais pour moi, il serait raisonnable que vos compagnies ferroviaires acceptent de fournir des données sur le contenu des wagons qui traversent la ville.

Je vais peut-être céder la parole au maire Bourdeau dans les dernières minutes qui me restent pour voir s'il a des commentaires à faire sur ce à quoi ces données pourraient ressembler, de son point de vue. Il a formulé quelques commentaires plus tôt.

Le président: Donnez une réponse en 30 secondes s'il vous plaît, monsieur Bourdeau. Merci.

[Français]

M. Michel Bourdeau: Cela me permettrait certainement de communiquer immédiatement avec mon service de sécurité incendie afin qu'il soit déjà prêt en cas de danger, plutôt que de réagir à la situation lorsqu'elle survient. Par exemple, si l'on sait qu'il y a plusieurs sortes de produits, le chef de notre service de sécurité incendie sera déjà au courant et il pourra prendre des mesures avec ses homologues des quatre autres municipalités pour établir des plans d'action à l'avance. Cela pourrait certainement être utile.

J'ai retenu le commentaire de M. Brazeau et je vais communiquer avec lui prochainement.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Bourdeau.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Jeneroux, pour vos questions.

Merci aussi, chers collègues, pour vos questions réfléchies.

À tous nos témoins qui ont comparu aujourd'hui, je vous remercie au nom de tout le Comité de nous avoir fait part de vos réponses.

Mesdames et messieurs les témoins, vous êtes maintenant libres de vous déconnecter. Nous attendrons que vous le fassiez avant de passer aux travaux du Comité.

Monsieur Jeneroux, j'espère que nous aurons l'occasion de vous voir en personne à un moment donné, lorsque vous pourrez vous joindre à nous ici à Ottawa.

• (1715)

M. Matt Jeneroux: Oui, j'ai essayé de le faire cette semaine, mais je n'y suis pas arrivé.

J'ai oublié de vous saluer, monsieur Schiefke. C'est bon de vous voir occuper le fauteuil.

Le président: Merci beaucoup, je vous en sais gré, monsieur Jeneroux.

Je vais confirmer auprès du greffier que nous n'avons plus aucun des témoins avec nous. Pouvez-vous le confirmer?

Génial. Mme Lantsman a présenté une motion. Comme je l'ai dit plus tôt, après avoir discuté avec vous tous, nous voulions nous assurer que nous avions l'occasion de discuter de cette motion, car elle est opportune et, je crois, assez importante.

Madame Lantsman, je vous laisse la parole pour expliquer la motion et peut-être parler des discussions que vous avez eues avec d'autres membres pour dégager un consensus.

Mme Melissa Lantsman: Bien sûr. Je pense que vous trouverez un consensus au sein du Comité.

Je vais lire la motion pour la consigner au compte rendu:

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement et compte tenu de la présence de navires russes sur la côte Est du Canada et de la violation de l'espace aérien interdit par des avions russes, le comité entreprends immédiatement une étude sur l'état de préparation du Canada aux menaces posées par la Russie visant les eaux, les ports et l'espace aérien du Canada; que cette étude comprenne deux réunions; que le comité invite le ministre des Transports à comparaître, ainsi que d'autres témoins, à la demande du comité; et que le comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre.

Nous avons vu hier que le ministère des Transports a confirmé qu'un avion détenu à Yellowknife était un avion nolisé transportant deux ressortissants étrangers russes. Transports Canada collabore avec l'ASFC pour évaluer la question. Compte tenu des récents événements, je pense que cette étude arrive à point nommé. Elle devrait précéder les travaux du Comité pendant quelques réunions, si le Comité est d'accord.

Le président: Merci beaucoup, madame Lantsman.

Quelqu'un a-t-il quelque chose à dire à ce sujet?

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, je sais que vous avez eu des commentaires à ce sujet et qu'un amendement avait été proposé ce matin.

Est-ce que la motion de Mme Lantsman comprend les changements que vous souhaitiez voir apporter au texte?

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, monsieur le président.

Oui, tout à fait. J'ai pris plaisir à lire la proposition de Mme Lantsman, et je suis content de voir que les changements que

je souhaitais voir apporter sont déjà inclus dans la motion qu'elle nous a présentée.

Le président: C'est parfait.

Je vous remercie beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Y a-t-il d'autres commentaires au sujet de cette motion?

[Traduction]

D'accord. Pouvons-nous mettre cette motion aux voix?

(La motion est adoptée.)

Le président: Merci.

Merci, madame Lantsman.

Pour que les choses soient claires, nous commencerons ce travail à notre retour après la relâche, et nous reporterons toutes les affaires du Comité selon les besoins. Cela vous convient-il?

Merci, chers collègues. Ce fut une excellente réunion.

La séance est maintenant levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>