



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 077 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 23 juillet 2013**

**Président**

**M. Larry Miller**



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

Le mardi 23 juillet 2013

• (1600)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** La séance est ouverte.

Avant que je ne fasse mes observations préliminaires, j'aimerais que nous nous levions et que nous observions un moment de silence à la mémoire des 50 personnes décédées ou disparues.

[*On observe une minute de silence.*]

**Le président:** Merci.

Comme vous le savez tous, il s'agit de la première séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités depuis le tragique déraillement de train survenu à Lac-Mégantic, au Québec.

Je peux vous dire que le fait de m'être rendu sur place mercredi dernier — j'ai visité Lac-Mégantic avec le ministre, et nous avons été très bien reçus — m'a vraiment bouleversé. Il y a plusieurs aspects différents. Je ne voudrais pas avoir à revoir quelque chose de ce genre tous les jours, et je ne pense pas non plus que quiconque ici présent souhaite être témoin d'un pareil événement. Je pense pouvoir affirmer au nom de tous les membres du comité et du gouvernement que nous voulons veiller à ce que ce genre de choses ne se produisent plus jamais.

J'ai vu là-bas des choses qui vont rester gravées dans ma mémoire pendant longtemps, entre autres une rangée de maisons brûlées dont il ne restait que les fondations, sauf pour une petite maison restée intacte — c'était très étrange — et des bouts de bois brûlés se dressant à l'endroit où se trouvaient de majestueux chênes avant l'incendie. La chaleur a été si intense que les pierres utilisées pour construire le brise-lames autour du lac s'effritent dès qu'on y touche. L'asphalte a complètement brûlé, et le béton — les trottoirs et tout le reste — donne l'impression de n'être plus qu'une mince couche de sable lorsqu'on marche dessus.

À première vue — et c'est une réflexion qui a été formulée aussi par un enquêteur qui était sur place — on penserait qu'il y avait 15 ou 20 wagons sur le lieu principal du déraillement et des explosions, mais on constate que ce n'est pas le cas lorsqu'on y regarde de plus près et qu'on commence à compter les débris entremêlés. Il y en avait plus de 70. J'ai vu des roues de train au beau milieu d'un stationnement ou d'un terrain vague. Ce sont des objets extrêmement lourds — des tonnes —, et on ne peut qu'imaginer la force que devait avoir l'explosion pour les projeter jusque-là.

Mesdames et messieurs, je pense pouvoir affirmer que nous souhaitons qu'un événement pareil ne se reproduise plus jamais. Si vous avez l'occasion de venir en aide à quiconque là-bas, je suis convaincu que votre aide sera bien reçue. Mais en même temps, diverses personnes — des gens d'affaires, la mairesse, le député — ont dit très clairement que la dernière chose que les gens souhaitent voir ou la dernière chose dont ils ont besoin, c'est que nous nous

interposions ou que nous empêchions les enquêteurs de faire leur travail.

Monsieur Rousseau, je sais que vous êtes député d'une circonscription voisine — je suis tombé sur M. Rousseau là-bas —, et c'était bien que vous soyez là-bas et que vous montriez aux gens que vous les soutenez.

C'est là-dessus que je vais conclure mes observations.

Je vais suivre une liste d'intervenants — que j'ai devant moi —, et c'est M. Watson qui est le premier intervenant.

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

Merci aux membres du comité d'être venus.

Monsieur le président, simplement pour orienter le débat, j'aimerais présenter une motion, et nous allons en débattre. Je propose ce qui suit: « Que le Comité entreprenne une étude sur la sécurité ferroviaire lorsque de plus amples résultats de l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur le désastre survenu à Lac-Mégantic seront disponibles. »

Je crois que nous pouvons fournir la motion aux membres du comité dans les deux langues officielles.

**Le président:** Pouvez-vous donner...?

**M. Jeff Watson:** Je peux la lire en français aussi, si vous le souhaitez.

**Le président:** J'en ai une copie devant moi. Nous devrions faire en sorte que tous les membres du comité en aient une, si possible — à moins que tout le monde...? Non?

**M. Jeff Watson:** J'ai pensé qu'il serait plus productif de débattre une motion que de tenir une discussion de nature générale.

Devrais-je poursuivre, monsieur le président?

**Le président:** Je vous en prie.

• (1605)

**M. Jeff Watson:** Il s'agit évidemment d'une situation dévastatrice, d'un accident tragique survenu à Lac-Mégantic. Tout d'abord, je crois que toutes les personnes ici présentes tiennent à exprimer non seulement leurs condoléances aux membres de la famille et aux amis de ceux qui ont perdu des proches, mais également leur solidarité envers la collectivité au moment où elle fait le point sur ce qui s'est passé et où elle commence à envisager l'avenir. Je pense que le gouvernement, par l'intermédiaire du premier ministre et d'autres ministres qui se sont rendus sur place, a dès le début montré non seulement qu'il est capable d'agir, mais également qu'il va intervenir au fur et à mesure qu'il aura accès à des données probantes pour appuyer ses interventions.

La question qui se pose aujourd'hui, toutefois, et qui constitue la raison pour laquelle nous avons été rappelés, c'est si nous devrions entreprendre une étude dès maintenant et la poursuivre pendant l'été et probablement pendant l'automne et pendant une certaine période par la suite, et, en outre, s'il est nécessaire que nous menions cette étude à ce moment-ci. Je voudrais souligner que le comité — dont je suis membre depuis 2007 — a montré dans le passé non seulement qu'il est capable d'agir, mais aussi qu'il passe bel et bien à l'action lorsqu'il s'agit de se pencher sur des choses importantes comme la sécurité ferroviaire.

Monsieur le président, vous devez vous rappeler qu'en 2008, le comité a mené une étude importante et rédigé un rapport sur la sécurité ferroviaire au Canada. Si vous vous rappelez le contexte, cependant, l'étude du comité portait sur une série de déraillements de trains très médiatisés survenus au cours des années précédentes. Il y avait eu des morts. Il y avait eu des effets néfastes sur l'environnement. Le gouvernement — et M. Cannon, qui était ministre des Transports à l'époque — avait chargé un groupe d'experts indépendants d'examiner la question de la sécurité ferroviaire et de présenter des recommandations au gouvernement. Notre comité avait également voulu mener sa propre étude.

Nous avons alors décidé — et nous étions en situation de gouvernement minoritaire, alors ce n'est pas le gouvernement qui l'avait décidé — qu'il valait mieux attendre d'avoir accès à plus de données probantes. Ensuite, l'étude a eu lieu, et le comité a produit un rapport, et, d'après mes souvenirs, il avait été ferme non seulement dans ses recommandations et dans ses conclusions concernant les sociétés ferroviaires et le respect de leurs responsabilités en matière de sécurité, mais également à l'égard de l'organisme de réglementation en tant que tel, Transports Canada. Ce rapport du comité avait recueilli une large adhésion.

Monsieur le président, comme vous le savez, au moment de décider s'il devrait se lancer dans une étude dès maintenant, le comité devrait également veiller à ne pas arracher des ressources à leur important travail sur le terrain. Il y a un certain nombre d'enquêtes en cours, et des représentants du Bureau de la sécurité des transports participent à nombre d'entre elles. Le bureau, qui est indépendant, dirige évidemment l'enquête scientifique sur les causes de la tragédie survenue à Lac-Mégantic. D'après ce qu'ils disent, les représentants de Transports Canada ont beaucoup d'interactions avec ceux du bureau au quotidien.

Le ministère des Transports se penche également, de façon indépendante de l'enquête du Bureau de la sécurité des transports, sur la question de savoir si la société ferroviaire a respecté la réglementation en vigueur, et il recueille des éléments de preuve à cet égard. Je crois savoir qu'Environnement Canada fait peut-être la même chose. Comme nous le savons tous, lorsqu'il s'agit de tenir des audiences, les fonctionnaires jouent toujours un rôle prépondérant, et ce, à juste titre, dans le cadre des enquêtes.

•(1610)

Pour l'instant, cependant, je crois qu'il est important... Et je crois que nous pourrions tous nous mettre d'accord sur le fait qu'il vaut mieux que les ressources en question soient déployées sur le terrain à court terme. Cela n'empêchera pas les politiciens de formuler des conjectures au sujet des causes de l'accident. Je ne crois pas qu'il soit utile de conjecturer à ce moment-ci.

Ce que le Bureau de la sécurité des transports lui-même dit — et je pense que c'est ce qu'il a dit par voie de communiqué —, c'est qu'il va se laisser guider par les données scientifiques, par les données probantes, et — comme Mme Tadros l'a dit — il va faire attention de

ne pas tirer de conclusions prématurées en ce qui concerne les causes de la tragédie.

Néanmoins, le bureau a adressé d'urgence deux avis de sécurité au ministre, qui a promis à ce moment-là que Transports Canada procéderait rapidement à l'examen de ces questions. Nous savons maintenant que le gouvernement a pris des mesures et publié des directives d'urgence concernant certaines choses liées à la lettre du BST.

Ces mesures provisoires vont faire en sorte que le dossier avance jusqu'à ce que des règles soient parachevées pour réagir à ces questions réglementaires. Je crois que le gouvernement est en mesure de continuer d'agir dans l'intervalle et qu'il va le faire, mais je ne suis pas sûr que le comité devrait entreprendre une étude à ce moment-ci, avant d'avoir accès aux conclusions définitives du Bureau de la sécurité des transports. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas d'étude. Je pense que la réponse que nous formulons de ce côté-ci, ce n'est pas « non »; c'est plutôt « pas tout de suite ». Je pense qu'il faut que nous laissions les données probantes nous guider dans notre démarche.

Si je puis synthétiser, monsieur le président, je pense que les audiences ont lieu, que l'opposition se retire du processus ou non à ce moment-ci, dans la foulée des événements survenus à Lac-Mégantic. Le comité va-t-il laisser une enquête fondée sur les données probantes suivre son cours, ou va-t-il faire le procès de ce qui est arrivé à Lac-Mégantic en s'appuyant sur des conjectures? À mon avis, ce dernier choix serait vraiment catastrophique pour tout le monde. Si nous voulons montrer que le comité est sérieux, monsieur le président, nous devrions attendre d'avoir accès aux conclusions de l'enquête du Bureau de la sécurité des transports.

Je vais m'en tenir à cela pour l'instant. Voilà les raisons pour lesquelles j'ai présenté la motion.

**Le président:** Madame Chow.

**Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD):** Je voudrais proposer un amendement à la recommandation de M. Watson, et je vais le lire en entier.

**Le président:** Un instant, s'il vous plaît madame Chow. Est-ce que tout le monde connaît le contenu de la motion principale, ou faut-il que nous la lisions?

**Mme Olivia Chow:** Le texte de la motion a été distribué.

**Le président:** Vous l'avez, d'accord.

Poursuivez.

**Mme Olivia Chow:** Je voudrais donc proposer un amendement.

Avant de le faire, j'aimerais simplement dire deux choses.

Je pense que l'horreur et le malheur qui ont frappé cette ville sont inimaginables — et je vous remercie, monsieur le président, de vous y être rendu. Nous pouvons offrir beaucoup de soutien aux familles, que ce soit par l'intermédiaire de la Croix-Rouge ou en leur rendant visite comme touristes.

J'aimerais également remercier les premiers intervenants qui sont sur le terrain et qui travaillent sans arrêt. Leur tâche ne doit pas être facile; j'imagine que c'est une expérience dont certains d'entre eux vont sortir transformés. Ils ont peut-être même risqué leur vie pour faire le travail qui devait être fait. Bien entendu, il y a beaucoup de fonctionnaires qui mènent une enquête.

J'estime qu'il incombe au gouvernement — et, bien entendu, à tous les députés élus — de veiller à ce que la nourriture que nous mangeons, l'eau que nous buvons et les trains qui passent par nos collectivités soient bel et bien sécuritaires. C'est le rôle du gouvernement: s'assurer que des règlements que l'industrie peut respecter sont en place.

Je dis cela après avoir examiné l'ensemble des recommandations formulées dans le passé à la suite d'enquêtes concernant les déraillements de trains. Je ne parle pas du déraillement survenu à Lac-Mégantic en particulier; je parle d'autres accidents ferroviaires graves, comme celui de Burlington, où trois personnes sont décédées, d'autres ont été grièvement blessées et d'autres encore ont subi des blessures légères et des traumatismes, et je parle aussi des autres déraillements, de faible ou de grande envergure. Il y en a eu un à Calgary, en Alberta, où — dieu merci — le train ne s'est pas retrouvé dans la rivière Bow. Il y en a eu d'autres ailleurs.

Après un déraillement, surtout s'il est important, le Bureau de la sécurité des transports, qui envoie des experts sur le terrain, publie habituellement un rapport — un an plus tard — où il formule ses recommandations. Récemment, le bureau a publié un rapport annuel où il mettait en lumière des recommandations formulées antérieurement et qui faisaient partie d'une liste de surveillance parce qu'elles n'avaient pas encore été appliquées par Transports Canada.

Je ne crois pas que nous devons attendre que l'enquête soit terminée. J'estime que nous avons devant nous suffisamment d'information — et je vais vous expliquer en détail de quelle information il s'agit — pour commencer à examiner certaines recommandations antérieures, concernant par exemple le fait de prévoir des mesures de sécurité supplémentaires pour contribuer à la reconnaissance et au respect des indications de signaux, d'installer des enregistreurs de conversation dans la cabine des locomotives, d'effectuer des évaluations de la sécurité aux passages à niveau sur les lignes de trains de passagers à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor et de mettre en place des systèmes de commande intégrale, c'est-à-dire des systèmes de freinage automatiques. Voilà les recommandations que le Bureau de la sécurité des transports répète constamment depuis des années en vue de l'accroissement de la sécurité ferroviaire.

Le Bureau du vérificateur général a lui aussi formulé une série de recommandations. Il a mené une étude sur le transport des matières dangereuses en 2001. Je parle d'un rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable du Bureau du vérificateur général.

Vous avez les principales recommandations devant vous. Permettez-moi de dire que, encore aujourd'hui, il n'y a aucun programme d'assurance de la qualité, les rôles et les responsabilités en ce qui concerne les inspections relatives aux matières dangereuses à Transports Canada ne sont pas claires, et il n'y a aucun système d'évaluation de la conformité avec les lois régissant le transport des matières dangereuses ni aucune reddition de comptes à ce chapitre.

● (1615)

Ces trois choses sont essentielles à l'accroissement de la sécurité ferroviaire, et rien n'a été fait.

Sont-elles liées à la tragédie de Lac-Mégantic? Je l'ignore. Nous n'avons pas besoin de postuler qu'elles le sont ou non. Nous devons cependant nous assurer que les conseils des experts sont suivis dès maintenant. Inutile d'attendre encore six mois ou un an, le temps que l'enquête soit terminée à Lac-Mégantic. Je pense que nous pouvons faire ce travail dès maintenant.

C'est la raison pour laquelle je propose d'insérer dans la motion qui nous est soumise, et qui commence par « Que le Comité entreprenne une étude sur la sécurité ferroviaire », immédiatement après le mot « sécurité », le passage suivant de ma lettre, que vous avez devant vous:

a) les recommandations du Bureau de la sécurité des transports sur lesquelles Transports Canada n'a pas suffisamment agi [;]

b) les constatations faites en 2011 par le commissaire à l'environnement et au développement durable, pour le Bureau du vérificateur général, sur le transport des marchandises dangereuses;

c) si le remplacement progressif de wagons-citernes non sécuritaires tels que le DOT-111/CTA-111A est nécessaire.

Et ensuite:

que le Comité sollicite des témoins du Bureau de la sécurité des transports, du Bureau du vérificateur général, de Transports Canada, de sociétés ferroviaires, des travailleurs du rail, de la Fédération canadienne des municipalités, ainsi que l'honorable ministre des Transports, pour qu'ils témoignent devant le Comité.

Que le Comité demande à Transports Canada des copies des instructions générales d'exploitation, des documents sur le système de gestion de la sécurité et des documents de vérification pour tous les opérateurs de fret ferroviaires qui ont obtenu leur permis de Transports Canada;

Et que cette étude soit menée pendant les mois d'août et septembre 2013 et qu'un rapport de cette étude soit déposé à la Chambre en octobre 2013

Que, dès que plus de résultats de l'enquête menée par le Bureau de la sécurité des transports sur la catastrophe à Lac-Mégantic seront disponibles, le Comité mène le deuxième volet de cette étude sur les mesures de sécurité ferroviaire et transmette ses conclusions à la Chambre.

J'ai donc divisé l'étude sur la sécurité ferroviaire en deux parties. La première partie porte sur les recommandations formulées dans le passé. Lorsque le BST nous communiquera ses recommandations précises découlant de l'enquête à Lac-Mégantic, nous procéderons à la seconde partie de l'étude. Je ne vois aucune raison de reporter la première partie, vu surtout ce que nous disent les maires d'un peu partout au Canada. Encore aujourd'hui, j'ai vu une demande de la ville de Vancouver. La Fédération canadienne des municipalités dit qu'elle veut prendre connaissance du contenu précis des protocoles concernant les systèmes de gestion de la sécurité, en particulier ceux qui régissent les activités de MMA. Elle veut voir tous les documents. Elle veut s'assurer que ces protocoles sont liés aux équipes d'urgence des municipalités, car figurez-vous que, lorsqu'il y a un déraillement de train, ce sont les travailleurs municipaux qui mettent leur vie en jeu. C'est ce que le maire de Calgary a dit.

● (1620)

Ils méritent, ou ils ont le droit, de le savoir sans attendre. Nous avons le pouvoir de réclamer les documents en question. Les gens ont le droit de savoir ce qui se passe dans leur quartier, quel genre de matières dangereuses passent par leur quartier. Ils ont le droit de savoir quel est le protocole en place et quel rôle ils ont par rapport à ce protocole. Ils ont le droit d'être consultés, et c'est à cela que nous devrions travailler. C'est la raison pour laquelle nous demandons les documents.

Quant à savoir si nous allons arracher des gens à leur travail d'enquête sur le terrain, ce n'est absolument pas le cas. Je ne demande pas au personnel du bureau de la sécurité qui enquête sur le terrain de venir témoigner. Transports Canada devrait mettre en oeuvre les recommandations antérieures dont j'ai parlé. Nous voulons que les représentants du ministère viennent nous dire ce qu'ils font et combien de temps il va leur falloir pour appliquer les recommandations.

Pourquoi le ministère des Transports n'attend-t-il pas que l'enquête soit terminée avant de publier de nouvelles directives? Les représentants du ministère ont publié de nouvelles directives aujourd'hui, il y a deux ou trois heures. Ils n'ont pas attendu. Ils ont donné des directives d'urgence parce qu'ils croyaient que c'était nécessaire. Ils croyaient nécessaire de revenir sur leur position antérieure, selon laquelle il ne devait y avoir qu'un seul opérateur, pour qu'il y en ait deux comme avant.

N'oubliez pas que c'est Transports Canada qui a approuvé le passage de deux opérateurs à un seul. Le ministère revient maintenant à sa position initiale, même si le Bureau de la sécurité des transports ne lui a pas dit de faire cela. Vendredi dernier, il n'a pas dit « Tu ne feras point ceci » ou « Tu ne devrais pas faire cela ». À 14 h 30, des représentants de Transports Canada ont dit qu'ils revenaient à leur position antérieure. Ils ont dit qu'il doit y avoir deux opérateurs. Il y a déjà quelques semaines que les néo-démocrates le disent. Ils n'ont pas attendu que l'enquête soit terminée. Ils ont donné une directive d'urgence parce qu'ils savaient ce qu'il fallait faire, et c'est la raison pour laquelle ils ont agi.

Nous avons une feuille de route, et elle ne vient pas des politiciens; nous avons devant nous le rapport du vérificateur général et le rapport annuel du Bureau de la sécurité des transports. Nous avons déjà la feuille de route. Nous n'avons absolument aucune raison d'attendre. J'espère que mes collègues vont appuyer mon amendement et ainsi faire en sorte que nous puissions commencer le travail. Nous avons la responsabilité de dire aux Canadiens que nous collaborons à l'accroissement de la sécurité ferroviaire.

Merci, monsieur le président.

• (1625)

**Le président:** Nous allons suspendre la séance. Madame Chow, il est possible que votre amendement dépasse la portée de la motion, et nous sommes en train d'en discuter avec le greffier. Il n'y aurait pas de problème à ce que vous présentiez ce que vous proposez en tant que motion, alors, je vous demanderais de m'accorder un instant pour examiner la question.

• (1625)

(Pause)

• (1625)

**Le président:** Je demanderais aux députés de se rasseoir.

Après avoir consulté le greffier, je dois déclarer l'amendement irrecevable. Il y a trois ou quatre raisons, mais il y a entre autres le fait que la motion principale présentée par M. Watson dit « entreprenne une étude sur la sécurité ferroviaire lorsque de plus amples résultats [...] seront disponibles », ce que l'amendement contredit entièrement en disant que nous devons procéder à l'étude immédiatement. L'amendement modifierait la portée de la motion en tant que telle.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, la situation serait différente si l'amendement était présenté en tant que motion. Je dois cependant déclarer l'amendement irrecevable.

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le président, si vous me permettez, plutôt que de nous perdre dans... Vous souhaitez certainement éviter que je prenne de nouveau la parole pour présenter ma motion. Si vous me le permettez, je vais proposer ce que je viens de présenter en tant que motion distincte et indépendante, une fois que nous aurons examiné la motion dont nous sommes saisis, bien entendu.

**Le président:** C'est ce que j'allais dire. Je dois vous mentionner que vous auriez l'obligation de nous donner un préavis concernant votre motion, c'est-à-dire les 48 heures habituelles. Nous pourrions

revenir là-dessus si les membres du comité y consentent unanimement. Dans l'intervalle...

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le président, nous n'avons pas eu de préavis de 48 heures pour la motion de M. Watson. Je n'ai pas contesté sa motion, parce que vous n'en avez pas parlé. Si vous voulez aborder ce point, je peux le faire moi aussi. Ni l'une ni l'autre des motions n'a fait l'objet d'un préavis de 48 heures. Toutefois, comme la séance porte précisément sur la tenue d'une étude, je propose — si vous le souhaitez, je peux le faire officiellement — que, avec le consentement unanime des membres du comité, les deux motions puissent être présentées, sans égard à la règle des 48 heures.

• (1630)

**Le président:** La députée formule une proposition qui exige le consentement unanime. Êtes-vous tous d'accord pour que nous examinions les motions?

**M. Jeff Watson:** Je ne suis même pas sûr... Pouvez-vous nous dire en quoi consiste la motion, monsieur le président.

**Mme Olivia Chow:** Ce que je propose, c'est que nous consentions à l'unanimité à ne pas appliquer la règle des 48 heures à la motion de M. Watson, ni à la mienne, puisque ni l'une ni l'autre n'a fait l'objet d'un préavis de 48 heures. Dans les autres comités, normalement, lorsque nous tenons une séance pour aborder certaines questions, les motions proposées pendant la séance n'ont pas besoin de faire l'objet d'un préavis de 48 heures. Si toutefois le président exige le préavis de 48 heures, je propose que nous renoncions à l'application de cette règle, — ce qui requiert le consentement unanime des membres du comité — pour que nous puissions débattre des motions que nous avons proposées et éviter d'être venus ici pour rien et d'avoir à repartir sans avoir débattu de quoi que ce soit.

**Le président:** Simplement pour que ce soit clair, ce n'était pas une exigence de la présidence. Je faisais simplement remarquer la façon dont la motion avait été présentée.

Le greffier m'a simplement communiqué certains renseignements. Nous devons le faire, puisque nous sommes saisis de la motion de M. Watson. En ce qui concerne votre proposition d'examiner la motion si nous sommes tous d'accord, nous devons examiner une motion à la fois, et nous pourrions examiner la vôtre après.

Suis-je clair?

**Mme Olivia Chow:** Je vois.

Je propose de permettre que les deux motions soient présentées.

**Le président:** Monsieur Holder.

**M. Ed Holder (London-Ouest, PCC):** À ma connaissance, lorsque nous sommes saisis d'une motion, on ne peut pas en présenter une seconde avant d'avoir mis la première aux voix.

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le président, ma motion a été distribuée avant la séance, alors vous devez décider si vous allez permettre qu'une seule des motions soit présentée, ou les deux, ou encore ni l'une ni l'autre.

**M. Ed Holder:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je veux que nous revenions en arrière et que nous tenions compte du fait que le président a accordé la parole à M. Watson et qu'une motion légitime a été présentée. Il me semble — et j'aimerais que le président rende une décision à cet égard — qu'il s'agit là d'une motion sur laquelle nous devrions nous prononcer. Je crois que c'est fondé. Je pense que c'est éminemment raisonnable. Je ne sais pas pourquoi la vice-présidente de l'opposition formule de telles objections par rapport au fait que nous examinions la motion.

Son amendement, que vous avez déclaré inapproprié ou irrecevable, est une chose, et il semblerait maintenant qu'elle tente d'en faire une motion présentée en même temps que la première. Je ne pense pas que les règles le permettent.

Je pense que nous avons donné la parole à M. Watson, et je pense également que nous devons débattre sa motion.

Merci.

**Mme Olivia Chow:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. D'après le Règlement, les motions qui sont vraiment des motions de fond doivent faire l'objet d'un préavis de 48 heures. Ce n'est pas le cas de la motion de M. Watson, comme vous venez de le mentionner.

**Le président:** C'est exact.

**Mme Olivia Chow:** C'est la raison pour laquelle j'ai proposé une motion visant à lever l'exigence, de sorte que nous puissions débattre la motion de M. Watson. Voilà ce que j'ai essayé de faire. Vous avez aussi pris connaissance de la motion que j'ai proposée. Ne perdons pas de temps à appliquer à la lettre les règles parlementaires. Je les connais aussi bien que vous, alors renonçons à l'exigence concernant le préavis de 48 heures.

Monsieur Holder, si dans cinq minutes vous voulez proposer une motion concernant l'étude des systèmes de sécurité ferroviaire, faisons-le. Essayons simplement de faire avancer les choses.

**M. Jeff Watson:** La motion que j'ai proposée a trait aux travaux en cours, et je ne pense pas qu'elle exige de préavis. Sa motion ou son amendement n'en exigerait pas non plus si elle voulait formuler sa proposition sous forme de motion distincte. Celle-ci a trait aux travaux en cours.

**Le président:** D'après ce que vous dites, monsieur Watson, le consentement unanime n'est pas nécessaire.

• (1635)

**M. Jeff Watson:** J'essaie de dire que notre motion est recevable, et que, si elle veut proposer la sienne par la suite, celle-ci sera recevable également.

**Mme Olivia Chow:** Je devrais la soumettre, alors. C'est très bien.

**Le président:** D'accord. C'est consigné au compte rendu.

Nous allons examiner votre motion, monsieur Watson, mais je crois que nous devons céder la parole à M. Holder. Ça va?

**M. Ed Holder:** Je vais attendre.

**Le président:** Est-ce que quelqu'un d'autre veut dire quelque chose au sujet de la motion de M. Watson?

Monsieur McGuinty.

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

Je voudrais simplement dire pour commencer que je me joins à mes collègues pour dire que les gens de Lac-Mégantic restent dans nos pensées. Il s'agit d'une véritable tragédie, et les pertes de vie subies sont terribles. Toute la population canadienne est sous le choc, et les Canadiens sont de tout coeur avec les gens de Lac-Mégantic.

Le Bureau de la sécurité des transports, des services de police et d'autres organisations mènent encore des enquêtes sur cet événement épouvantable, l'un des plus tragiques de l'histoire du Canada. Effectivement, nous avons fait le décompte ce matin, et il y a à peu près neuf enquêtes en cours ou à venir, monsieur le président.

Le Bureau de la sécurité des transports a envoyé sur le terrain 20 personnes qui travaillent à temps plein à Lac-Mégantic, et il a

affecté 10 personnes à l'enquête, ici à Ottawa. Il s'agit d'une enquête criminelle. C'est une enquête officielle du coroner. Transports Canada mène l'enquête au sujet de la conformité avec la réglementation. Environnement Canada examine la question des déversements et des citernes. Le ministère de l'Environnement et du Développement durable du Québec mène également une enquête. Les citoyens de Lac-Mégantic ont lancé un recours collectif. L'enquête interne de la société ferroviaire va bientôt commencer, et le gouvernement du Québec va peut-être lancer une enquête publique.

Je pense que nous devons éviter de perdre de vue l'intérêt des gens de Lac-Mégantic au cours de notre séance de cet après-midi. Je sais qu'il y a toujours des difficultés procédurales dans le cadre des activités d'un comité comme le nôtre, mais je pense que nous devons rester concentrés sur le fait de nous assurer que les gens de Lac-Mégantic reçoivent le soutien dont ils ont besoin immédiatement.

Je sais que notre collègue du NPD nous assure qu'une étude lancée immédiatement n'aurait aucun effet sur les ressources. J'aimerais pouvoir dire la même chose et en être tout à fait sûr.

Je pense qu'il importe avant tout de veiller à ce que les enquêtes en cours soient approfondies, complètes et menées de façon professionnelle. Je ne pense pas que nous puissions citer à comparaître à Ottawa des témoins dont on a besoin sur les lieux de la catastrophe, par exemple. Les résidents de Lac-Mégantic et l'ensemble de la population canadienne ne méritent pas moins que de connaître tous les faits et le fond de l'histoire. C'est pour cette raison que nous devons veiller à ce que les enquêtes puissent se dérouler sans entrave, avec les ressources nécessaires, et à ce que rien n'y nuise, surtout pas la politique.

Nous devons nous assurer que le Bureau de la sécurité des transports, les services de police, le service des incendies, le bureau du coroner et tous les premiers répondants disposent des ressources dont ils ont besoin. Est-ce que ces ressources sont suffisantes? Le comité n'est pas en mesure de répondre à cette question. Est-ce que le gouvernement fédéral fournit suffisamment de soutien? Une annonce a été faite hier. Si toutes les ressources nécessaires sont en place, nous devons laisser les intervenants faire leur travail sans intervention ni perturbation de nature politique. Je ne sais pas si le comité peut répondre à la question de savoir si les 60 millions de dollars annoncés hier seront suffisants pour aider les gens de Lac-Mégantic.

Évidemment, nous ne pouvons pas prédire quelle sera l'issue des enquêtes en cours, et il serait malavisé d'essayer de le faire. Il serait peut-être prématuré de tenir des audiences avant que les enquêtes soient terminées. Beaucoup de questions ont été soulevées ici aujourd'hui. Il y a d'autres questions qui pourront être abordées en temps et lieu. Est-ce que les fonds d'urgence versés aux victimes et aux entreprises — aux gens de Lac-Mégantic — sont suffisants? Je ne suis pas sûr que nous puissions répondre à cette question, mais c'est une question très importante à laquelle il faut répondre sans tarder.

En ce qui concerne les questions liées à la responsabilité, est-ce que les 25 millions de dollars prévus suffiront? On s'entend généralement pour dire que non, probablement pas. Est-ce qu'on demandera aux contribuables canadiens d'assumer les frais de nettoyage si l'entreprise n'est plus solvable? Est-ce que le gouvernement a demandé à Justice Canada de préparer les avis juridiques nécessaires, et ce, sans tarder? Je comprends. Je pense que tous les Canadiens comprennent que la population veuille des réponses à ces questions tout de suite. Nous ne pouvons pas prévoir quelles seront les conclusions des enquêtes.

•(1640)

Je fais entièrement confiance au Bureau de la sécurité des transports et aux policiers qui mènent l'enquête et je sais que c'est la même chose pour tout le monde ici. Tout le monde a des questions au sujet de l'incident. Encore une fois, il est peut-être trop tôt pour formuler des recommandations, car l'enquête n'est pas terminée.

Permettez-moi aussi de dire que — je regarde la motion en pensant à l'avenir — nous devrions reconnaître que le Bureau de la sécurité des transports, contrairement à ses habitudes, a écrit deux lettres à Transports Canada et au gouvernement au sujet des trains laissés sans surveillance et des trains chargés de marchandises dangereuses. Il est inhabituel pour le Bureau de la sécurité des transports, si je comprends bien, de faire cela si tôt dans le cadre d'une enquête extrêmement importante. Cela sort de l'ordinaire. Il n'y a pas de conclusion ici, mais on peut se poser la question suivante: pourquoi le Bureau de la sécurité des transports a-t-il pris cette mesure inhabituelle?

On a fait allusion plus tôt à des recommandations formulées à la suite d'autres accidents survenus par le passé. Il serait utile à tous les membres du comité que notre analyste et attaché de recherche dresse cet été un inventaire. Le comité, à mon avis, devra, au moment opportun, se pencher sur les mesures qui ont été prises — ou pas — aux fins de la mise en oeuvre de ces recommandations.

Ainsi, je crois que nous devons nous attacher à ce qui ressort des enquêtes; par exemple, les déclarations récentes du BST, les mesures publiées il y a une heure et demie ou deux heures. Il n'y a aucun problème à cet égard, si on voit ces mesures comme un point de départ, mais une fois les enquêtes menées à terme — ou, à tout le moins, à mi-chemin —, nous pourrions prendre des mesures réglementaires et juridiques précises. Comme ces enquêtes seront précises — je crois que nous pouvons nous attendre à cela —, nous devons réagir à ce qu'on demande au gouvernement de faire. C'est là que, à mon avis, notre rôle législatif commence vraiment.

Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas tous prendre l'initiative personnelle de mener notre propre évaluation de ce qui s'est produit au cours des dernières années. Cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas demander à notre analyste de collaborer avec la Bibliothèque du Parlement afin de nous présenter un portrait plus complet de la situation actuelle et de ce qui nous a menés à cette situation et, je l'espère, de nous informer de ce que nous apprendra la terrible tragédie de Lac-Mégantic.

Je crois que c'est sur cela que doivent porter nos efforts à l'égard de la motion présentée par nos collègues du Parti conservateur. Selon moi, l'ergotage sur les règles de procédure n'aidera pas les gens de Lac-Mégantic. Si le gouvernement peut continuer de s'assurer que les intervenants sur le terrain ont tous les outils dont ils ont besoin pour faire leur travail, je crois que nous pouvons être assez certains, en tant que législateurs, d'avoir fait la chose la plus importante dans l'immédiat.

**Le président:** Merci, monsieur McGuinty.

Monsieur Aubin.

[Français]

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

J'aimerais soumettre respectueusement à l'ensemble de mes collègues quelques réflexions qui me viennent à la suite des discussions que nous avons depuis le début de la réunion.

Il me semble que ma collègue Mme Chow a très bien exposé le problème. On peut s'imaginer que tous les yeux de la population de Lac-Mégantic sont rivés sur nous alors que nous discutons de cette question, or ce n'est qu'une partie de la vérité. En réalité, c'est l'ensemble des citoyens vivant dans des municipalités où le tissu urbain est traversé par un chemin de fer qui vivent maintenant dans l'inquiétude à cause des événements de Lac-Mégantic. En même temps que la courageuse population de Lac-Mégantic retrouve ses manches et fait des pieds et des mains pour rebondir, je crois que l'ensemble des citoyens attend des politiciennes et des politiciens de ce pays qu'ils accompagnent cette population dans ce processus.

Cela dit, nous sommes relativement d'accord que nous n'allons pas précipiter les conclusions de l'enquête qui se fait présentement sur le terrain. Il n'a jamais été question d'enlever des ressources et des crédits qui ont été accordés à l'enquête sur les événements de Lac-Mégantic, dans le but de permettre au comité de mener une étude plus globale sur la sécurité dans les transports.

Quoi qu'il en soit, il semble y avoir un certain nombre d'incohérences ou d'éléments qu'il nous faut prévoir. Par exemple, prenons les mesures qui ont été remises en place vers 14 h 30 cet après-midi, avec un délai de six mois. Or nous savons tous que dans six mois, nous n'aurons probablement pas encore reçu le rapport sur les événements de Lac-Mégantic. Une fois ce délai de six mois écoulé, nous nous retrouverons devant les mêmes questions que celles que la population se pose présentement et qui créent chez elle un sentiment d'insécurité croissant. Et si ce n'est pas l'appareil gouvernemental ou ce comité qui tentera d'amoindrir ce sentiment d'insécurité, je me demande bien qui le fera. N'est-ce pas là notre véritable mandat? Je pense qu'il y a eu suffisamment de rapports sur des incidents ferroviaires avant celui de Lac-Mégantic pour que nous commencions déjà à nous interroger et à chercher des réponses à bon nombre de questions qui ont été soulevées depuis les événements de Lac-Mégantic.

Le rapport suivant les événements de Lac-Mégantic apportera-t-il davantage d'information et de nouveaux éclairages? Nous en tiendrons compte à ce moment, d'où la deuxième partie de la proposition. La proposition, telle qu'elle est présentée dans sa version primaire, se concentre uniquement sur Lac-Mégantic et laisse entendre que nous attendions le rapport, puisque nous ne pouvons rien faire maintenant. Cette proposition envoie comme message que l'ensemble de la population va demeurer dans l'insécurité et continuer à vivre avec ses questions, auxquelles nous répondrons peut-être plus tard si nous avons toute l'information.

Cependant, quand nous aurons toute l'information sur les événements de Lac-Mégantic, cela nous permettra-t-il pour autant de calmer toutes les inquiétudes des autres municipalités? Ces dernières se demandent, par exemple, comment s'y prendre pour savoir quels produits transitent sur leur territoire. Elles veulent savoir quelles mesures d'urgence leur maire peut mettre en place, alors qu'on ne sait même pas quels produits transitent sur le territoire ni qui sont les premiers répondants. Finalement, il y a moult questions dont nous pourrions déjà commencer à débattre afin de chercher ensemble des solutions.

J'osais espérer — et je l'espère encore — qu'à cette réunion, nous n'allions pas nous retrancher derrière une stratégie de politique partisane. J'espère que nous serons à l'écoute des angoisses et des inquiétudes que vivent les gens non seulement de Lac-Mégantic, mais de bon nombre de municipalités au Québec qui, après ces événements, demandent à leurs politiciens et politiciennes un éclairage non pas dans deux ans, mais maintenant.

Certains pensent même que les événements de Lac-Mégantic auraient peut-être pu être évités. Je ne le sais pas. Peut-être que le rapport nous le dira. Il est trop tôt pour tirer des conclusions là-dessus.

• (1645)

Par contre, il est clair que nous avons la responsabilité de tout mettre en oeuvre pour éviter un autre incident du genre, qu'il soit pire, équivalent ou moins grave, et cela exige que nous nous mettions au travail maintenant. De plus, comme c'est la période estivale et que la Chambre ne siège pas, nous disposons de plus de temps. Les gens s'attendent donc à ce que nous nous attaquions à ces questions en priorité. C'est notre rôle. J'espère que nous discuterons très rapidement d'un calendrier de travail, plutôt que de virgules dans une motion dont le cadre, je le répète, s'étend bien au-delà des événements de Lac-Mégantic, à mon avis.

À qui pouvons-nous faire confiance si nous voulons dormir en paix et avoir le sentiment ferme que nous sommes maintenant en sécurité, peu importe la municipalité dans laquelle nous résidons au Canada?

Merci.

• (1650)

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Aubin.

Monsieur Adler.

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

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les deux députés du NPD et le député du Parti libéral. Je suis ici depuis un peu plus de deux ans, si je ne m'abuse, et il est assez frappant de constater que le NPD ne trouve jamais le moyen de se détacher de sa partisanerie et profite de l'une des plus grandes tragédies de l'histoire du Canada pour s'adonner à de pitoyables jeux politiques.

Force est de constater que le lieu de la tragédie de Lac-Mégantic est actuellement une scène de crime. On mène actuellement un certain nombre d'enquêtes, dont deux ou trois enquêtes criminelles. Le NPD parle de recommandations formulées à la suite de catastrophes ferroviaires passées. Ces recommandations sont très claires. Elles sont à la disposition de quiconque veut les lire. Il est inutile de demander à un comité de relire ce qui est déjà écrit noir sur blanc. Nos collègues néo-démocrates devraient prendre le temps de les lire eux-mêmes. Les membres du comité devraient quant à eux

attendre les résultats finaux des enquêtes qui ont lieu à Lac-Mégantic.

À l'heure actuelle, nous ne pouvons pas nous permettre de compromettre une enquête actuellement menée à Lac-Mégantic. Nous ne pouvons pas nous permettre d'arracher à leur travail des experts actuellement affectés à cette scène de crime. Nous avons au pays un nombre très limité de personnes possédant ce genre de compétences en matière d'enquête, et ils font tout en leur possible — certains d'entre eux travaillant sans répit — pour accomplir ce travail. Il est impératif — c'est l'obligation des représentants élus — que nous attendions la fin de l'enquête et les résultats et les recommandations qui découleront de ces différentes enquêtes.

Ce n'est pas le temps de mener des études — je constate que M. Nantel trouve matière à rire ici, mais ce n'est absolument pas mon cas —, il faut plutôt laisser les autorités compétentes le faire. Nous devons montrer du respect, non seulement pour les victimes, dont le nombre n'est actuellement pas confirmé, mais aussi pour les familles et les amis de ces victimes. Selon moi, ce n'est tout simplement pas le bon moment. Je crois que le NPD manque de scrupules et de décence, et je suis outré et horrifié par le fait qu'il s'adonne à de pitoyables manèges politiques face à l'une des plus grandes tragédies survenues dans l'histoire du Canada.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Holder.

**M. Ed Holder:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais présenter cela sous un angle différent, si vous le permettez. La sympathie et la compassion de toutes les personnes ici présentes, les membres du comité et les autres, envers la famille et les proches des victimes à Lac-Mégantic n'est pas mise en doute. Nous partageons tous ce sentiment. Je crois que c'est clair. Je ne remets pas en question le désir de l'opposition officielle d'aller au fond des choses et de faire la lumière sur les événements.

Cela dit, je crois que c'est le choix du moment qui nous divise. Selon moi, la motion de M. Watson est équilibrée et juste. Selon moi, la réaction de M. McGuinty est équilibrée et juste. Je ne peux m'empêcher de constater que nous essayons tous de faire la bonne chose. Nous serons jugés en fonction de nos actes, et nous voulons bien faire. Le fait que nous tenions cette discussion ici au Parlement plutôt qu'à Lac-Mégantic — car je sais que certains ont proposé cette option plus tôt —, à mon avis, témoigne d'une certaine sensibilité, et je crois que c'est approprié.

Nous essayons tous de trouver un sens à une situation comme celle-ci. Lorsqu'on perd des proches, rien ne peut les ramener, mais les députés ont l'obligation de faire de leur mieux. Cela consiste en partie à choisir le bon moment pour procéder.

Ma plus grande crainte, et je crois que MM. Watson et McGuinty l'ont bien illustrée... Tout ce qui érode le travail qui doit être mené par ces gens dans le cadre des différentes études en cours est inapproprié. Je crois que nous pouvons tous convenir du fait que c'est inapproprié.

Qu'a fait Transports Canada? Monsieur le président, si vous me le permettez, je crois qu'il y a deux ou trois choses que nous devons faire inscrire au compte rendu, car, à mon avis, il importe que nous reconnaissions ici que certaines mesures sont prises. Ceci provient de Transports Canada, qui a annoncé des directives d'urgence en vue d'accroître la sécurité ferroviaire. Comme on l'a mentionné plus tôt, elles ont été annoncées aujourd'hui. Je dois les communiquer au comité. Il y en a six.

Par suite de l'injonction ministérielle, tous les exploitants de compagnies de chemin de fer doivent, à compter d'aujourd'hui:

s'assurer qu'aucune locomotive attelée à au moins un wagon-citerne chargé transportant des marchandises dangereuses n'est conduite sur la voie principale ou les voies d'évitement avec moins de deux personnes compétentes;

s'assurer qu'aucune locomotive attelée à au moins un wagon-citerne chargé transportant des marchandises dangereuses n'est laissée sans surveillance sur une voie principale;

s'assurer que, dans les cinq jours suivant l'entrée en vigueur de cette injonction, toutes les locomotives de commande non surveillées se trouvant sur une voie principale et les voies d'évitement sont protégées des entrées non autorisées dans la cabine;

s'assurer que les commandes directionnelles, communément appelées « inverseurs », sont retirées de toutes les locomotives non surveillées se trouvant sur une voie principale ou les voies d'évitement, les empêchant ainsi de se déplacer vers l'avant ou vers l'arrière;

s'assurer que les instructions spéciales sur les freins à main élaborées par leur compagnie sont appliquées à toutes les locomotives attelées à au moins un wagon laissé sans surveillance pendant plus d'une heure sur une voie principale ou les voies d'évitement; en plus d'être conformes aux instructions spéciales sur les freins à main de leur compagnie mentionnées au point précédent,

s'assurer que le frein automatique est réglé en position de serrage à fond et que le frein direct est serré au maximum pour toutes les locomotives attelées à au moins un wagon laissé sans surveillance pendant une heure ou moins sur une voie principale ou les voies d'évitement.

Monsieur le président, j'aimerais que les versions anglaise et française de cette annonce soient intégrées à mon intervention d'aujourd'hui, pour que nous puissions obtenir le libellé exact au cas où mon anglais serait déficient. La transcription de mon accent peut se révéler tout un défi. J'aimerais soumettre cela, si vous le permettez.

Monsieur le président, qu'essayons-nous de faire, au bout du compte? Si un gouvernement — et je parle de nous tous — n'est pas responsable de la sécurité des Canadiens, ce qui est attendu de lui, alors nous ne faisons pas notre travail. Je crois que la motion de M. Watson est judicieuse. Elle ne suppose pas que nous minions les efforts et les initiatives liées à l'examen et aux enquêtes qu'on mène actuellement, et il y en a plusieurs. Je crois que c'est notre obligation, en tant que politiciens élus pour servir la population du pays. Je crois que c'est notre devoir. J'espère que nous laisserons le travail se faire. Il n'y a rien dans la proposition de Mme Chow que nous ne pourrions pas faire plus tard, lorsque nous déciderons de procéder.

• (1655)

Sincèrement, je crois que l'essence de notre discussion se rattache à l'opportunité de la démarche. À mon avis, toutes nos interventions reviennent à cela. Laissons les gens sur le terrain faire leur travail, et nous ferons le point sur la question par la suite. Je crois que c'est la chose judicieuse à faire. J'ai l'impression que c'est la chose à faire, car cela permet de concilier tous les commentaires que nous avons entendus dans le cadre de nos efforts pour bien faire les choses.

J'espère que nous adopterons la motion de M. Watson et que nous ferons preuve de vigilance. Nous n'avons pas l'option de reléguer cela aux oubliettes. Nous avons l'obligation d'être vigilants; les Canadiens n'attendent rien de moins. Mais je crois réellement qu'il s'agit de choisir le bon moment et de bien faire les choses. La démarche doit être exhaustive.

J'aimerais présenter quelques suggestions au sujet des commentaires de l'opposition officielle lorsqu'elle répondra plus tard. Plutôt que d'anticiper certaines conclusions qui pourraient très bien ressortir des examens actuellement en cours et être tout à fait dignes d'un examen... Sincèrement, si c'est le cas, je propose qu'on examine ces conclusions, et qu'on le fasse avec rigueur. Je crois que c'est notre devoir. Je pense tout simplement que, à l'heure actuelle, cette

démarche n'est dans l'intérêt supérieur ni des gens de Lac-Mégantic ni des Canadiens.

Merci, monsieur le président.

• (1700)

**Le président:** Merci, monsieur Holder.

Monsieur Nantel.

[Français]

**M. Pierre Nantel (Longueuil—Pierre-Boucher, NPD):** Merci, monsieur le président.

D'abord, j'aimerais remercier M. Holder d'avoir ramené le débat à un ton constructif, loin de celui adopté par M. Adler, qui m'a faussement accusé de faire quoi que ce soit d'humoristique relativement à un sujet aussi triste. Bien évidemment, nous sommes de tout coeur avec les gens qui ont vécu ce drame et avec tous les Canadiens, tous les Québécois et tous les gens de la Montérégie qui s'inquiètent de cette situation.

J'aimerais préciser que s'il est vrai qu'il faut absolument laisser les cerveaux pertinents du côté de Lac-Mégantic — cela va de soi —, ce serait une hérésie que de penser d'en faire sortir les gens qui agissent comme premiers répondants ou ceux dont le talent particulier est requis maintenant. Par contre, il va de soi que le plus tôt on entamera ces études, le mieux ce sera pour tout le monde.

Je peux vous dire que les gens de Boucherville, dont parlait le quotidien *La Presse* avant-hier, sont préoccupés du fait que certains wagons dont ils ne connaissent pas le contenu passent à 20 pi d'une école. C'est sûr que la question n'est pas de savoir si l'on doit ou non déplacer la voie ferrée, mais il s'agit d'avoir de l'information là-dessus.

Les gens de Longueuil sont un peu plus tranquilles, parce qu'ils peuvent compter sur l'existence d'un comité de planification en matière de gestion du transport ferroviaire, ce qui est une bonne chose. Toutes les villes ont-elles accès à ce genre de comité? Transports Canada ne pourrait-il pas, par exemple, selon les recommandations d'une étude comme celle-ci qui serait entamée sans délai, favoriser la communication avec les municipalités pour essayer de voir à ce que chacune de celles-ci soit plus au fait de ce qui se passe dans son patelin?

Je pense que ce sont des choses très importantes et je ne vois aucune raison de s'y opposer. Je pense qu'on est capable de voir qu'il est pertinent de faire cela rapidement. On nous accuse de partisanerie, or la décision de Transports Canada d'annoncer ces mesures et directives temporaires est une réaction pragmatique et immédiate, quelque chose qui doit être fait maintenant.

Je ne voudrais pas que les Canadiens qui regardent les délibérations de ce comité aient l'impression que la classe politique ne fait que du blabla. Au contraire, passons à l'action et assumons nos responsabilités, s'il vous plaît.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup.

Écoutons maintenant M. Rousseau.

[Français]

**M. Jean Rousseau (Compton—Stanstead, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier tous ceux qui se sont déplacés pour venir ici aujourd'hui.

Pour ma part, je peux vous parler du côté humain de la chose et de la préoccupation énorme des élus, des maires et des préfets des MRC de ma région. Des chemins de fer qui ont été privatisés au cours des dernières décennies traversent une douzaine de municipalités de mon comté, parfois dans le centre-ville, parfois un peu en périphérie. Les gens se posent beaucoup de questions auxquelles des réponses pourraient être fournies immédiatement. En effet, une foule d'études et de rapports ont déjà été produits dans le passé, or ils ont tout simplement été mis de côté. Ils n'ont jamais vraiment été pris en considération.

Les gens sont inquiets. Un mois avant la tragédie de Lac-Mégantic, il y a eu un déversement à quelques kilomètres de cet endroit. Le chemin de fer était endommagé sur une longueur d'environ 3 pi, ce qui a causé un déversement toxique. Au cours de la semaine suivant la tragédie de Lac-Mégantic, à Farnham, deux roues d'un wagon sont sorties de la voie, mais il n'y a pas eu de dommages. Quelques jours plus tard, un train touristique a frappé un véhicule à un passage à niveau parce que les feux ne s'étaient pas activés.

Tout ça pèse énormément sur nos élus et sur les gens. Ça leur cause d'énormes inquiétudes. Je me suis rendu à deux reprises sur les lieux de la tragédie, dont une fois avec notre chef. Ma circonscription comprend six municipalités situées près de Lac-Mégantic. Je me suis rendu dans les environs pour rencontrer des gens qui avaient des proches, de la famille ou une entreprise à cet endroit. Les revenus de tous les petits commerces agroalimentaires ont diminué de 80 % au lendemain de la tragédie. Ça a été l'un des effets collatéraux immédiats. Ces gens sont inquiets également. Ils s'inquiètent pour leurs revenus. Il ne s'agit pas de sécurité ferroviaire, mais c'est tout de même une inquiétude.

Qu'arrivera-t-il s'il y a une tragédie à Sherbrooke, en plein centre-ville? Les maires sont très inquiets et n'ont pas de réponses à leurs questions. Il en va de même pour moi et pour les députés d'autres endroits au Québec où la compagnie MMA ou d'autres compagnies américaines ont acquis des tronçons de chemin de fer au cours des dernières décennies.

On nous parle de ponts ferroviaires qui datent de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Les élus municipaux disent ne pas vraiment savoir qui fait quoi ni si quelqu'un va inspecter ces endroits. Les gens ont besoin d'être rassurés, ce qui ne sera possible que par une étude. Il faut travailler ensemble. Il faut tenir compte de la tragédie humaine sur les lieux. Quand les trains vont recommencer à circuler, quel effet cela aura-t-il sur les gens? Que va-t-il arriver? Y aura-t-il des barricades? Que va-t-il se passer sur le terrain si on ne rassure pas les gens?

Une façon sûre de rassurer les gens est de faire notre devoir en tant qu'élus, c'est-à-dire unir nos efforts et nous pencher sur une foule de rapports qui ont été produits au cours des années passées. L'étude sur la tragédie révélera autre chose, mais pour le moment, les gens se posent une foule de questions auxquelles ils n'obtiennent pas de réponses. Le transport ferroviaire est de notre responsabilité, puisque cela relève du Canada. Il faut donc immédiatement prendre ça en main et rassurer notre population.

● (1705)

J'en appelle à la présidence pour qu'une étude soit menée et que de l'information soit fournie. Il faut que nous unissions nos forces, tous ensemble. J'en appelle à tous les députés pour que la partisanerie soit mise de côté. Il n'y a pas de partisanerie, dans ce cas-ci. Il y a une tragédie humaine, et je veux que nous rassurons les Canadiens et les Canadiennes partout au pays, immédiatement.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Rousseau.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Brièvement, monsieur le président, j'espère faire un peu de lumière ici.

J'ai cru comprendre, d'après la réaction de Mme Chow à ma motion, que nous nous entendons tous pour dire qu'il pourrait y avoir une étude lorsqu'on aurait accès aux conclusions du BST. Elle voulait simplement pouvoir présenter une motion relative à la tenue d'une seconde étude plus tôt. L'essentiel du débat que j'ai entendu de ses collègues était lié aux deux motions plutôt qu'à celle-là seule, et consistait à démontrer le bien-fondé de la motion qu'elle proposerait.

J'espère, si nous pouvons obtenir un consensus ici, pouvoir mettre la motion aux voix, permettre à Mme Chow de présenter sa motion, puis discuter du bien-fondé de sa proposition.

**Le président:** Il me reste un autre intervenant sur la liste.

Monsieur Menegakis.

**M. Costas Menegakis (Richmond Hill, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je ne crois pas qu'il y ait une seule personne siégeant au comité — ou même une personne ici dans la salle ou dans tous le Canada — qui n'éprouve pas de la sympathie à l'égard des gens de Lac-Mégantic. Il s'agit effectivement d'un événement très tragique, l'une des plus grandes catastrophes de l'histoire de notre pays. Il serait tout à fait inapproprié, à mon avis, de laisser entendre, directement ou indirectement, qu'on s'est attaché à autre chose qu'à Lac-Mégantic dès que cette tragédie est survenue.

Je vais essayer de faire la part des choses. Commençons par l'aspect politique. Certes, le premier ministre, le ministre des Transports, le ministre local et le député local, les chefs des partis d'opposition, vous-même, monsieur le président, en votre qualité de président du Comité des transports, et d'autres députés des environs ont visité les lieux. Ils n'ont pas visité les lieux en touristes; ils ont visité les lieux pour constater l'ampleur des dommages et la grande douleur des gens. Certains cadavres n'ont pas encore été identifiés. Les dommages environnementaux découlant de la catastrophe restent à déterminer. Il y a des professionnels, des experts du domaine, qui sont sur le terrain depuis le début, dont des représentants de Transports Canada, du Bureau de la sécurité des transports et de services de police chapeautés par la Sûreté du Québec. Il demeure encore bien des questions sans réponse, et nous voulons tous connaître ces réponses. Ce n'est pas qu'un politicien veut plus de réponses qu'un autre. Je ne suis pas d'avis qu'un groupe ou un parti ou une personne a été plus touché qu'un autre par l'énorme tragédie humaine qui a frappé cette localité.

En notre qualité de législateurs, nous avons le devoir d'agir une fois toute l'information nécessaire obtenue. Je ne vois pas comment nous pourrions mener maintenant une étude sans interroger des personnes qui finiront par déterminer la cause de la tragédie. Nous ne savons pas encore comment c'est arrivé. Le fait de se réunir en comité, d'arriver à des conclusions et de mener un examen sans parler aux intéressés, à ces ressources qui doivent absolument être dans la région à l'heure actuelle, ne rendrait aucunement service aux gens de Lac-Mégantic. Cela ne fait aucun doute dans mon esprit.

Je trouve la motion de M. Watson très judicieuse. J'estime qu'elle laisse la porte ouverte. Il est question de demander au comité de mener une étude lorsqu'il aura plus de conclusions à sa disposition, de sorte que nous sachions quels aspects aborder en priorité. Ce sont les réponses que veulent les gens de Lac-Mégantic. Ce sont les réponses que veulent les maires de la région. Ce sont les réponses que veut le maire de ma ville — Richmond Hill —, municipalité que je représente ici; des trains chargés de marchandises la traversent. Nous voulons savoir ce qui est arrivé, comment c'est arrivé et comment on peut empêcher que cela se reproduise.

Comme nous ignorons ce qui s'est véritablement produit, comme nous n'avons pas eu l'occasion de parler aux personnes responsables de l'enquête et comme nous ne connaissons pas les résultats des travaux — et sans vouloir dénigrer qui que ce soit —, je trouve prématuré, à l'heure actuelle... J'appuie sans réserve la motion de M. Watson, car, à mon avis, elle permettra aux parlementaires membres du comité de prendre les mesures qui s'imposent.

Merci.

• (1710)

**Le président:** Merci, monsieur Menegakis.

Je vais maintenant mettre la question aux voix. Le comité souhaite-t-il que je relise la motion?

Mme Chow invoque le règlement.

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le président, j'aimerais seulement que vous rendiez une décision. Je suppose que, si la motion dont nous sommes saisis est adoptée, cela n'exclura pas la mienne, car nous pouvons assurément mener deux études distinctes si nous le voulons.

Est-ce votre interprétation?

**Le président:** Je crois, à la lumière du commentaire de M. Watson...

**Mme Olivia Chow:** ... c'était le cas.

Elles pourraient se compléter.

**Le président:** Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

Avant de mettre la question aux voix, car je crois que c'est ce que prévoit la procédure...

• (1715)

**Le président:** Oui, c'est le cas.

**M. David McGuinty:** ... pourrais-je, par votre intermédiaire, demander une précision à M. Watson?

**Le président:** Certainement.

**M. David McGuinty:** Mon point se rattache au caractère opportun de la démarche, dont a parlé à quelques reprises M. Holder.

Pouvez-vous nous donner une idée de ce que vous considérez comme le moment opportun? À quel moment les conclusions d'une enquête du BST sont-elles susceptibles d'être publiées? A-t-il songé à cette possibilité? Le BST compte-t-il publier un rapport provisoire? Selon M. Holder, à quel moment les conclusions justifieraient-elles la tenue d'une étude? Il serait utile pour nous de savoir cela afin de mieux comprendre ce que suppose la motion.

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Je remercie notre collègue pour cela.

Monsieur le président, comme vous le savez, la motion proprement dite ne précise pas que nous devons attendre les conclusions finales du Bureau de la sécurité des transports. Elle

prévoit simplement que nous en saurons davantage. De toute évidence, nous nous réunirons à nouveau lorsque reprendront les travaux du Parlement à l'automne. Je crois que, à ce moment-là, nous pourrions bien regarder la situation. Je crois que nous aurons... Mais je ne saurais l'affirmer, car je ne peux deviner les intentions du BST en ce qui concerne le moment précis de la divulgation de conclusions ultérieures. Mais il s'est engagé à les présenter dès que possible, si j'en crois ma lecture de son communiqué de presse du 19 juillet, si je ne m'abuse. Ou, certes, dans l'une des lettres qu'il a envoyées au ministre, le BST a déclaré qu'il communiquerait immédiatement toute conclusion relative à la sécurité supposant la prise de mesures urgentes. Je crois que c'est la situation que nous envisageons.

**Le président:** Si vous le permettez, monsieur McGuinty, à la lumière de vos propos, je crois qu'il serait prudent de signaler que — je crois que c'était vendredi dernier, le 19 juillet — le BST attendrait normalement la fin du processus avant de produire un rapport, mais il a tout de même publié des « suggestions provisoires », si je puis les appeler ainsi. Je crois qu'elles sont probablement à l'origine de certains des changements qu'a annoncés Transports Canada aujourd'hui.

J'espère — et je présume que c'est le cas de tout le monde ici — que, si le BST a d'autres suggestions ou décisions de cette nature, il les communiquera, vu l'ampleur de la tragédie qui s'est produite là-bas.

S'il n'y a pas d'autres commentaires, je vais mettre la question aux voix.

Tous ceux qui sont pour? Contre?

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Adoptée à l'unanimité.

Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le président, il est inutile que je répète ce que j'ai dit plus tôt. Je vais présenter ma motion de nouveau. Vous l'avez devant vous. Je n'ai pas besoin de la relire.

Toutefois, j'aimerais souligner quelques aspects, dont l'éventuelle nécessité d'éliminer progressivement et de remplacer les wagons-citernes comme ceux du modèle DOT-111. J'aimerais faire valoir que le Bureau de la sécurité des transports a souligné à plusieurs reprises les problèmes associés à ce type de wagons: une fois à Cornwall, une fois à Maxville et une autre fois, à la suite d'un déraillement à Saint-Romuald, au Québec. Un train qui se dirigeait vers Montréal a déraillé. Le BST a expliqué très clairement que l'utilisation de ces types de wagons — c'est-à-dire ces wagons-citernes — avait provoqué un important déversement d'hydrocarbures lorsque les parois et la tête des citernes ont cédé, même si le déraillement est survenu dans une zone marécageuse où le sol était particulièrement mou. Le BST a également mené des enquêtes et des examens dans d'autres cas pour mesurer la vulnérabilité des wagons de ce type lorsqu'ils sont perforés, même dans des accidents à faible vitesse.

Le Bureau de la sécurité des transports des États-Unis s'est fait l'écho de son homologue du Canada. Il a également recommandé, à la lumière de l'examen de six ou sept déraillements, la modification du robinet de vidange inférieur des wagons-citernes DOT-111 utilisés pour transporter des matières dangereuses, entre autres, et a précisé que, si on avait fait cela, le déversement de matière dangereuse aurait été moindre, et on aurait atténué la gravité de l'accident. J'attire votre attention là-dessus pour dire que, tôt ou tard, à mon avis, Transports Canada devra s'efforcer de déterminer comment progressivement éliminer ces wagons DOT-111.

En outre, le Bureau de la sécurité des transports a souligné — si je regarde d'autres recommandations — la nécessité de collaborer « avec les autorités provinciales compétentes en vue d'obliger les camions-citernes portant des plaques étiquettes pour le transport des marchandises dangereuses à s'arrêter à tous les passages à niveau publics avant de s'y engager. » Il avait demandé que les enregistrements de données de locomotives comprennent un dispositif d'enregistrement des conversations de bord, et ces demandes remontent à 1999. Il a également formulé « plusieurs autres recommandations, dont celles sur l'adoption d'un règlement sur les passages à niveau [...], sur la recherche des risques géologiques [...], sur les normes de construction des citernes non pressurisées », et j'en passe, et, dans l'une d'elles, il précisait que Transports Canada « a confié l'évaluation de la sécurité aux passages à niveau dans le couloir Québec-Windsor aux compagnies de chemin de fer ».

Nous avons devant nous des recommandations substantielles du Bureau de la sécurité des transports. Il a répété à plusieurs reprises, dans le cadre d'études menées à la suite de déraillements, qu'il fallait accomplir ces choses pour améliorer la sécurité ferroviaire.

J'ai déjà parlé du rapport du vérificateur général. Il est tout simplement inacceptable, à mes yeux, qu'on ne donne pas suite aux recommandations du vérificateur général avant avril 2014, alors que la date butoir devait être avril 2013.

Qu'il soit question de mettre en place un système d'assurance de qualité, de clarifier les règles et les responsabilités associées à l'inspection de marchandises dangereuses ou de l'élaboration d'un système pour mesurer la conformité avec les lois et rendre des comptes, toutes ces choses doivent être faites maintenant. Ainsi, je demande instamment à mes collègues de mettre leurs arguments de côté, de se pencher sur les recommandations devant nous et de prendre le temps nécessaire.

• (1720)

En été, nous avons du temps. Lorsque le Comité des transports reprendra ses travaux à la fin de septembre — s'il n'y a pas de prorogation —, il va commencer une étude sur l'infrastructure. Nous avons le temps, d'ici le 16 septembre, d'examiner certaines de ces recommandations, qui ont été formulées il y a maintenant plusieurs années, et de demander à Transports Canada quel est son échéancier pour accomplir ces choses. Cela ne mobilise pas les gens de terrain, contrairement à ce qu'ont affirmé mes collègues. Nous n'avons besoin d'aucun enquêteur du Bureau de la sécurité des transports ni d'aucun policier. Nous n'avons pas besoin de policiers ni des nombreuses gens qui mènent des enquêtes sur ce qui s'est produit à Lac-Mégantic. Il n'est pas question de cela. Je tiens seulement à le répéter encore. Qu'il n'y ait aucune confusion sur ce que je propose maintenant: nous voulons qu'il y ait des enquêtes à Lac-Mégantic. Ce n'est pas là la question. Il est question de la feuille de route que nous présentent les experts qui sont déjà devant nous, et nous devrions collaborer pour la mettre en oeuvre.

J'ose espérer que mes collègues conservateurs et libéraux concluront qu'il convient d'appuyer ces recommandations.

**Le président:** Merci, madame Chow.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président. Je remercie le comité d'avoir adopté notre motion.

Je crois que l'essentiel de la discussion peut avoir lieu dans le cadre d'une étude sur la sécurité ferroviaire.

J'aimerais souligner, en ce qui concerne la motion présentée par Mme Chow, qu'elle convoquerait des membres du Bureau de la sécurité des transports aux séances du comité, et que des représentants de Transports Canada témoigneraient devant le comité. Il faudrait que des fonctionnaires des transports extraient d'autres documents et les transmettent au comité. Selon moi, il est fallacieux d'affirmer qu'on ne mobiliserait pas des ressources ou qu'on ne minerait pas les efforts des experts en matière de sécurité ferroviaire à Transports Canada ou au BST. La question des ressources dans l'intervalle, durant l'été, à mon avis, est pertinente, même au regard de la motion de Mme Chow.

Deuxièmement, je crois qu'il faut dire que non seulement la compagnie ferroviaire fait l'objet d'un examen par le Bureau de la sécurité des transports, mais l'organisme de réglementation lui-même fait l'objet d'une enquête ou d'un examen. Je me reporte au communiqué du 19 juillet du Bureau de la sécurité des transports du Canada, où il est question de deux avis de sécurité. Sous la rubrique « Surveillance réglementaire », on déclare ce qui suit: « Nous avons recueilli des données de Transports Canada afin d'examiner la surveillance réglementaire. » Il a besoin de documentation en ce qui a trait non seulement au cadre de réglementation régissant la sécurité ferroviaire, mais aussi aux mesures prises par l'organisme de réglementation et à l'adéquation de ces mesures. Je crois que le public peut être convaincu de l'indépendance du Bureau de la sécurité des transports et du fait qu'il enquête sur tous les aspects de la sécurité ferroviaire, y compris l'intervention de l'organisme de réglementation.

La participation de Transports Canada à ce chapitre suppose l'affectation de ses ressources à l'enquête du BST ainsi qu'à tout autre enjeu relatif à la sécurité ferroviaire et à son propre examen du respect des dispositions réglementaires dans la situation survenue à Lac-Mégantic.

La motion suppose la division à court terme de l'attention et des ressources. Je ne crois pas que c'est convenable. Ce n'est pas pour dire que ces mesures ne peuvent pas être examinées. J'avance qu'il serait plus propice de les étudier dans le cadre de l'étude sur la sécurité ferroviaire lorsqu'elle commencera, et nous pouvons regarder un grand nombre de ces détails. Je crois que la question des ressources aura moins d'incidence à ce moment-là que durant les premiers stades d'une évaluation qui commencerait maintenant.

Alors, encore une fois, ce n'est pas tant « non » que « pas tout de suite ». Nous allons examiner cela dans le cadre de l'étude sur la sécurité ferroviaire.

**Une voix:** Mettez la question aux voix, monsieur le président.

• (1725)

**Le président:** Je n'ai plus d'autre intervenant sur la liste, alors je vais mettre la motion aux voix.

**Mme Olivia Chow:** Un vote par appel nominal.

(La motion est rejetée par 7 voix contre 4.)

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions à examiner?

Sur ce, je remercie tout le monde d'être venu à Ottawa. Je sais que beaucoup de choses se passent dans vos circonscriptions, et je crois que nous allons tous suivre le déroulement de l'enquête.

Nos pensées sont avec les gens de Lac-Mégantic, qui traversent une grande épreuve et sont dans le deuil.

La séance est levée.

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

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