



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 024 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 1^{er} mai 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 1^{er} mai 2014

• (0845)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Je déclare la séance ouverte. J'aimerais remercier M. Tweed, M. Therien, M. Marit et M. Demers, qui se sont présentés devant nous aujourd'hui pour participer à notre examen de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses.

Sans plus attendre, je vais donner la parole au représentant de la SARM, M. David Marit, pour 10 minutes.

M. David Marit (président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities): Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'avoir la chance de m'adresser au comité aujourd'hui.

Je suis président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities. Nous avons comparu devant le comité par le passé et nous apprécions la relation continue que nous entretenons avec ses membres.

Aujourd'hui, j'aimerais vous donner un aperçu des défis actuels et futurs auxquels les régions rurales de la Saskatchewan sont confrontées au sujet de la sécurité ferroviaire. Ces questions sont très importantes pour la SARM et ses membres. Les services de transport ferroviaire sont d'une importance capitale pour notre province. Notre population faible, mais toujours croissante, et le grand volume de produits agricoles, de pétrole et de potasse produits en Saskatchewan signifient que nous exportons une quantité considérable de produits. En raison de l'éloignement des ports et de l'enclavement de notre province, le service ferroviaire est le seul moyen de transport qui nous est actuellement offert pour nos produits destinés à l'exportation.

Par conséquent, l'avantage de notre province sur le plan économique dépend considérablement d'un réseau de transport ferroviaire compétitif. Les catastrophes ferroviaires récentes mettent clairement en doute la sécurité du transport des marchandises dangereuses par les trains dans les municipalités du Canada. J'aimerais commencer mon exposé aujourd'hui par des commentaires sur le règlement sur les passages à niveau.

Les changements proposés touchant les passages à niveau, qui font l'objet de consultations aux termes de la partie I de la *Gazette*, soulèvent des questions tant en matière de sécurité qu'en matière de coûts pour les municipalités. Nous appuyons l'intention du règlement proposé sur les passages à niveau; toutefois, son orientation actuelle n'est pas claire. Nous nous préoccupons de l'accès des services de sécurité et d'urgence aux communautés, ainsi que de la longueur des trains. Nous croyons savoir que des trains de deux kilomètres commenceront à circuler; cela bloquera les passages à niveau et aura des conséquences imprévues pour les collectivités. L'obstruction continue des passages à niveau par des trains inquiète beaucoup les municipalités.

Nous recommandons que le ministère des Transports conseille les municipalités sur la manière de régler ces problèmes au niveau local afin d'accroître la sécurité.

Les coûts que devront assumer les municipalités pour améliorer la sécurité des passages à niveau sont imprévisibles, et leur entretien à long terme peut coûter cher. On exige l'amélioration de la sécurité de l'ensemble des passages à niveau afin de répondre aux normes indiquées. Il est possible que les petites municipalités aient à faire de lourdes dépenses, qu'elles ne peuvent pas faire. Nous craignons qu'en raison de l'absence d'entretien les passages à niveau ne soient fermés par des municipalités incapables d'assumer les dépenses liées à leur mise à niveau visant à respecter les exigences liées aux lignes de visibilité. Cela aurait un impact considérable sur les contribuables locaux et sur les municipalités rurales.

Nous recommandons de prévoir un financement supplémentaire qui permettra aux municipalités de se conformer aux exigences.

Nous croyons savoir qu'on fera preuve d'un peu de souplesse à l'égard de la conformité avec les exigences aux termes de la réglementation proposée. Nous recommandons l'élaboration d'un manuel de référence qui décrirait la souplesse dont pourront disposer les autorités locales pour se soumettre aux règlements.

En consultation avec la Shortline Railway Association, nous avons présenté un rapport à l'Office des transports du Canada sur le Règlement sur l'assurance responsabilité civile. La tragédie de Lac-Mégantic était un des rares cas pour lesquels aucune exigence raisonnable en matière d'assurance responsabilité civile n'aurait permis de fournir une couverture adéquate. À la suite d'un examen interne et de consultations auprès des intervenants de l'industrie dans notre province, nous ne croyons pas qu'il devrait y avoir des exigences supplémentaires ou différentes quant à l'assurance responsabilité civile visant le transport de certains produits, telles les marchandises dangereuses, par exemple.

Nos recommandations sont les suivantes.

Les chemins de fer d'intérêt local réglementés par la province diffèrent beaucoup des lignes à grande vitesse et à fort volume de marchandises sous réglementation fédérale. Si des exigences minimales en matière d'assurance responsabilité sont imposées, nous recommandons que ces exigences soient moindres pour les chemins de fer d'intérêt local que pour les chemins de fer de catégorie 1.

Nous recommandons également d'étudier adéquatement le risque posé par les chemins de fer d'intérêt local réglementés par la province, et que, si on leur impose des règlements, ceux-ci correspondent au niveau de risque. Comme l'exploitation des chemins de fer varie selon le volume d'activité, le type de produits transportés, l'envergure des activités et le nombre de passages à niveau, les exigences minimales devraient être moindres pour les chemins de fer d'intérêt local et être fondées sur l'évaluation des risques individuels, les événements passés et la durée du service.

Les chemins de fer d'intérêt local font maintenant partie intégrante du réseau et transportent les ressources minières canadiennes vers les marchés locaux et régionaux. Nos inquiétudes concernant la responsabilité accrue et le fait de savoir si les exigences imposées aux chemins de fer de catégorie 1 seront transférées aux chemins de fer d'intérêt local. Ces chemins de fer sont essentiels si nous voulons offrir un réseau ferroviaire continu partout au niveau fédéral et dans les provinces; ainsi, les coûts additionnels qu'il leur faudra assumer pour obtenir une assurance responsabilité civile plus élevée nuiraient à leurs activités. Nous recommandons que les chemins de fer de catégorie 1 assument ces coûts additionnels.

En ce qui concerne les expéditions ferroviaires de marchandises, nous avons toujours prôné qu'un mode de transport ferroviaire efficace est essentiel à la compétitivité de notre secteur agricole et des autres industries des régions rurales du Canada, entre autres les secteurs du pétrole et de la potasse, car les marchandises seront transportées par chemin de fer plus régulièrement à mesure que les pipelines atteindront leur pleine capacité et que la production de potasse augmentera.

● (0850)

Le faible niveau des services ferroviaires pour la production de céréales a des répercussions sur la rentabilité du grain au Canada. Il est essentiel d'assurer la capacité ferroviaire de prendre en charge l'accroissement des exportations du grain afin de soutenir l'économie canadienne ainsi que la compétitivité de notre secteur agricole et agroalimentaire.

Nous donnons notre appui aux démarches entreprises par le gouvernement fédéral pour améliorer le transport du grain partout dans la province, ainsi qu'à la version amendée du projet de loi C-30, Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. Cependant, nous sommes déçus que le projet de loi n'impose pas de plus lourdes peines aux chemins de fer et n'augmente pas le nombre de wagons de grain que ces derniers sont tenus de mener à destination.

En ce qui concerne des peines plus sévères et un nombre minimal de wagons, pour nous assurer qu'un arriéré semblable ne se reproduira pas au cours des années à venir, nous recommandons de légiférer en matière d'ententes sur le niveau obligatoire de service ferroviaire, d'imposer des peines beaucoup plus sévères lorsque les niveaux de service ne sont pas respectés et d'appliquer la loi pour s'assurer que les chemins de fer déplacent au moins 13 000 wagons par semaine.

En terminant, nous recommandons les mesures suivantes pour faire en sorte que les services de transport ferroviaire continuent d'appuyer la croissance de l'économie de la Saskatchewan.

Si les municipalités doivent assumer des coûts trop élevés pour respecter les exigences proposées pour la sécurité des passages à niveau, il faudrait prévoir des fonds supplémentaires afin qu'elles puissent s'y conformer. Il faudrait les conseiller pour les aider à régler certains problèmes de sécurité concernant l'obstruction des passages à niveau et élaborer des lignes directrices qui décrivent la souplesse dont disposent les autorités locales pour se soumettre à la réglementation.

Il faudrait que les exigences en matière d'assurance responsabilité civile soient moindres pour les chemins de fer d'intérêt local que pour les chemins de fer de catégorie 1 et que ces derniers en assument les coûts additionnels.

Pour terminer, afin d'améliorer le niveau actuel général des services ferroviaires pour le transport de marchandises, des peines plus sévères devraient être imposées si les niveaux de service ne sont

pas respectés de façon à s'assurer que le nombre minimal de wagons soient affectés au transport des grains.

Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner devant le comité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Marit.

Nous passons maintenant la parole à OmniTrax Canada.

Monsieur Tweed, bienvenue encore une fois au comité.

M. Mervin Tweed (président, OmniTRAX Canada): Merci, monsieur le président. C'est un plaisir d'être de nouveau ici.

Je crois que l'une des raisons pour lesquelles je suis ici est que, au cours des derniers mois, OmniTRAX Canada a présenté une proposition visant à expédier du pétrole brut par le port de Churchill. De toute évidence, cette proposition a soulevé une partie des préoccupations auxquelles le comité s'attaque, je crois.

Je vais vous donner un bref aperçu. OmniTRAX est une entreprise nord-américaine. Nous exploitons 17 compagnies ferroviaires et deux ports, en Amérique du Nord. Nous sommes la plus importante entreprise ferroviaire privée indépendante de l'Amérique du Nord.

Au Canada, nous possédons trois grandes lignes ferroviaires: le chemin de fer de la baie d'Hudson, qui va de Le Pas jusqu'à Churchill, le chemin de fer Carlton Trail, qui traverse la Saskatchewan, et un petit tronçon du chemin de fer Kettle Falls, dans le sud de la Colombie-Britannique. Je crois qu'il est important de préciser que j'accompagne Dave, aujourd'hui, parce que le chemin de fer de la baie d'Hudson, qui mène à Churchill, est sous réglementation fédérale, tandis que notre chemin de fer Carlton est sous réglementation provinciale, ce qui fait que nous sommes renseignés sur les deux aspects de la question.

Nous fournissons la gamme complète des services dans le nord du Manitoba, on pourrait même dire dans le nord du Canada. Nous offrons des services de transport de marchandises. Nous assurons le ravitaillement en combustible. Évidemment, nous transportons beaucoup de grain, et nous assurons également le ravitaillement de la région du Nunavut et de la baie d'Hudson, ce qui fait que nous avons un grand intérêt à participer aux discussions qui se déroulent aujourd'hui.

Pour les services de transport de marchandises, nous offrons à nos clients le transport routier ou par chemin de fer, le transport vers des ports et le transport maritime. Nous sommes en train de négocier une entente avec l'un de nos fournisseurs dans le Nord au sujet du transport par voie aérienne.

Il est vrai que nous exploitons des réservoirs de carburant marin à Churchill. Essentiellement, étant donné que nous assurons le ravitaillement dans les collectivités nordiques et au Nunavut, nous disposons de quatre réservoirs d'une capacité de 10 millions de litres chacun et nous y entreposons de l'essence, du carburant diesel, de l'huile à chauffage et du carburant aviation.

Bien sûr, quand on s'intéresse en particulier au port de Churchill, on s'intéresse aux avantages de la distribution. Je n'ai pas en main de graphique que j'aurais pu vous distribuer, mais je peux quand même vous dire que, à partir du port de Churchill, on expédie des marchandises jusqu'à Rotterdam, Liverpool et Oslo, par exemple, et l'exportateur peut ainsi économiser trois ou trois jours et demi, c'est-à-dire une somme d'argent substantielle, et cela nous donne également un meilleur accès aux marchés importants.

En quelques mots, l'an dernier, nous avons expédié par le port 640 000 tonnes métriques de grain. Les gens me demandent ce qui s'est passé avec la Commission canadienne du blé. En fait, nous sommes passés de deux expéditeurs, dans le port de Churchill, à cinq expéditeurs. Nous espérons cette année en avoir sept. Cela amène les autres expéditeurs à s'intéresser à nous, à nous demander ce que nous pourrions faire et ce que nous sommes prêts à faire.

De toute évidence, les occasions de diversification sont pour nous nombreuses, mais, en ce qui concerne l'examen, je crois que je vais m'attacher au transport de pétrole brut dans le Nord et, bien sûr, à notre opinion par rapport au projet de Bakken, dans le sud-est de la Saskatchewan et du Manitoba.

Il y a une chose que je n'avais pas comprise avant de m'intéresser à ce projet, c'est que les entreprises pétrolières du Canada qui expédient à l'est, à l'ouest, au nord ou au sud n'obtiennent pas la pleine valeur lorsqu'elles expédient aux États-Unis. Elles n'obtiennent la pleine valeur que lorsqu'elles exportent dans les marchés mondiaux. On m'a dit que le manque à gagner était d'environ 30 milliards de dollars sur cinq ans, tout simplement parce que nous devons accepter un prix qui n'est pas le prix qui a cours dans le reste du monde. Cela amène donc les gens à changer substantiellement leur façon d'envisager les expéditions et les avantages qu'il pourrait y avoir à utiliser le port de Churchill.

Notre proposition vise à mettre en place un projet pilote qui consisterait à assurer le chargement d'un million de barils de pétrole. Du côté du développement économique, cela permettrait de créer quelque 25 nouveaux emplois, auxquels il faut ajouter 20 emplois dans le domaine de la construction. Au fil des ans, notre compagnie a assuré l'expédition d'un total de 2,354 millions de barils de produits pétroliers, et je suis fier de pouvoir dire que tout cela s'est fait sans aucun incident. Je crois que cela témoigne de notre dossier en matière de sécurité. Au cours des trois dernières années, pour tous les produits que nous expédions dans le Nord, nous n'avons à déplorer aucun déraillement sur notre ligne principale.

● (0855)

Si on parle de la sécurité, de toute évidence, un événement nous a ouvert les yeux. Je crois que c'est intéressant, la culture de la sécurité au Canada et, en particulier, à mon avis, dans le domaine ferroviaire. Nous ne commençons jamais une réunion, même lorsqu'elle se déroule dans les bureaux de la direction, sans avoir nommé d'abord le superviseur en matière de sécurité. Nous désignons une personne qui a suivi le cours de RCP. Nous repérons les issues. Nous croyons que si nous sommes en mesure de proposer un modèle à nos employés, nous créons une atmosphère dans laquelle tout le monde se sent à l'aise. C'est quelque chose que je considère être une partie importante de l'enjeu qui nous concerne, à l'avenir. Peu importe la marchandise que nous devons expédier, nous allons le faire en toute sécurité, et nous devons pour cela avoir une culture qui en fait la promotion.

En ce qui concerne le pétrole, en particulier, un produit volatil, nous avons adopté des plans d'intervention en cas d'urgence ou de problèmes de sécurité. Nous avons mené des enquêtes et nous cherchons quel équipement est requis pour la prévention et l'intervention; nous formons le personnel afin qu'il puisse superviser le processus de transfert et nous avons toujours à portée de la main des équipements prêts à être utilisés en cas de déversement de pétrole ou d'incendie.

Une chose... cela est malheureusement arrivé, depuis la tragédie de Lac-Mégantic. Comme vous le savez, nous devons tous revoir nos procédures de sécurité et nos normes. Et, si nous pensons à ce

que nous avons fait et à la manière dont nous l'avons fait... Nous n'allons jamais laisser des trains sans surveillance sur une voie principale. Les trains sont immobilisés uniquement dans des terminaux protégés. Nous diminuons la vitesse quand nous traversons une collectivité. Je sais que les lois provinciales prévoient une vitesse maximale pour les trains qui traversent une collectivité. Nous avons discuté avec les collectivités que nous desservons, et nous passons maintenant dans ces collectivités à cinq milles à l'heure. On me dit que, si un incident se produisait à cette vitesse, cela se réduirait à la sortie de rail d'un wagon. Ce ne serait rien d'équivalent aux événements tragiques que nous avons vécus.

L'un des défis que nous devons relever, à titre de collectivité nordique en activité dans le Nord, c'est d'avoir accès au matériel et aux gens nécessaires si jamais un incident se produisait. Nous avons travaillé avec des professionnels qui étudient cela au quotidien, et nous proposons d'aménager un wagon d'intervention initiale dans chacun des trains que nous utilisons pour le transport de pétrole. En fait, l'équipement voyagerait avec la locomotive, et notre seul problème après cela serait d'amener les gens. Nous savons qu'il est plutôt difficile de transporter du matériel dans une zone nordique isolée, dans une collectivité nordique, et le fait d'avoir l'équipement sur place nous procure un avantage.

En ce qui concerne la nouvelle réglementation des chemins de fer et des wagons-citernes, nous nous assurons toujours qu'il y a au moins deux personnes sur la locomotive. Aucune locomotive n'est attachée à un ou à plusieurs wagons transportant des matières dangereuses, et ceux-ci ne sont jamais laissés sans surveillance. Un nombre précis de freins à main sont toujours engagés, et tous les freins principaux d'une locomotive sont engagés.

Nous avons embauché des gens qui nous conseillent lorsque nous élaborons nos plans. Nous avons en fait élaboré un plan d'affaires, un plan économique. L'un de nos avantages, à Churchill, c'est que nous y avons une tierce partie qui réunit des représentants des organismes fédéraux, provinciaux et de l'entreprise... Si nous devons faire valider nos plans en matière de sécurité, nous les confions à une tierce partie qui va nous présenter ses commentaires. Nous croyons que, puisqu'il s'agit d'une tierce partie et que nous ne l'avons pas embauchée directement, les gens vont nous donner une évaluation juste et honnête de ce que nous faisons, et je crois que le gouvernement pense à peu près la même chose.

Je ne vais pas vraiment aller plus loin. Nous avons présenté deux ou trois recommandations, et j'aimerais souligner que, bien qu'OmniTRAX soit une entreprise nord-américaine, elle appartient à des intérêts canadiens et est gérée à partir du Canada. L'entreprise est gérée par des Manitobains. C'est la haute saison, actuellement, et nous employons jusqu'à 300 personnes. Dans le nord du Manitoba, nous sommes l'un des principaux employeurs, et plus de la moitié de nos employés sont d'origine autochtone, métisse ou inuite.

Vous avez probablement déjà entendu des propositions semblables aux deux ou trois recommandations que nous allons présenter. Je respecte les changements que le gouvernement a proposés. Je crois qu'il le fait pour les bonnes raisons et pour les bons objectifs.

• (0900)

Le problème qui se pose dans une certaine mesure lorsque vous travaillez dans deux pays, c'est que vous devez vous assurer que les règlements sont compatibles. Dans le cas contraire, cela constitue un véritable problème, non seulement pour nous, pour notre entreprise, mais également, je crois, pour toutes les entreprises qui transportent des marchandises, quelles qu'elles soient, d'un côté et de l'autre. Comme Dave le disait, nous exploitons des lignes d'intérêt local. Selon ce que j'ai observé sur les autres lignes d'intérêt local et à propos de notre entreprise, en particulier, je crois que nous essayons de faire les choses de manière professionnelle. Bien sûr, étant donné nos petites dimensions et notre faible capacité, nous comptons sur le transport sur de courtes distances. C'est dans ce domaine que nous avons investi, c'est là que se trouvent nos centres de profit.

J'encourage le gouvernement. Je crois que ce que vous faites est bien, mais nous devons faire très attention de ne pas limiter ou éliminer les services que peuvent offrir aux gens les chemins de fer d'intérêt local. Si le nombre de nos wagons est limité, comme est limité cette année le nombre des wagons de blé, ce qui me semble étrange étant donné l'engorgement du marché, notre défi consistera à obtenir des wagons, mais on pourrait appliquer la même limite aux wagons de produits volatils que nous envisageons d'expédier. Nous voulons assurer la sécurité, de toute évidence, d'abord et avant tout, mais nous devons aussi nous montrer raisonnables, puisque les choses se produisent pour toutes sortes de raisons, et parfois, ce n'est pas la machine qui pose problème, même si c'est sur elle qu'on jette le blâme, et c'est d'abord de ce côté-là que nous cherchons à régler le problème.

Ce seraient là nos recommandations. Je répondrai avec plaisir à toutes les questions des membres du comité.

Le président: Merci, monsieur Tweed.

Nous passons maintenant la parole à M. Jacques Demers, maire de Sainte-Catherine-de-Hatley.

Vous avez environ 10 minutes, monsieur. Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

M. Jacques Demers (maire, Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley, à titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis fier d'être ici comme maire et comme responsable de la région de l'Estrie.

J'aimerais vous parler de plusieurs points aujourd'hui.

Je suis assez d'accord avec les intervenants précédents qui ont dit que ce qu'on était en train de régler, ce n'était pas la tragédie de Lac-Mégantic. Effectivement, cela a eu lieu chez nous, sur notre territoire, et cela a touché des amis ainsi que des proches qui étaient sur place, mais cela va au-delà de cela. Je considère que cette tragédie est un accident mettant en cause plusieurs facteurs. Nous allons le constater quand le rapport d'enquête sera rendu public. On s'aperçoit déjà qu'il y avait plusieurs éléments. Au-delà de ce rapport, cela nous permet d'examiner l'état du système ferroviaire canadien. Certains éléments n'ont pas été mis à niveau depuis plusieurs années. Il faut examiner ce système, et c'est ce qu'on est en train de faire. Je pense que tout le monde y consacre beaucoup d'énergie.

Pour les municipalités, il s'agira d'outiller les gens afin qu'ils puissent savoir ce qui est transporté sur les voies ferrées en temps réel. Pour nous, c'est très important. On nous dit que ce seront les mêmes produits que ceux des années précédentes qui seront transportés sur les voies ferrées. Je veux bien, mais lorsqu'il y a des variantes importantes, il faudra qu'on le sache en temps réel afin

de s'assurer que les gens sont au courant. Les élus ou le maire d'une municipalité n'ont pas nécessairement besoin de savoir ce qui se passe sur la voie ferrée, mais le chef du service des incendies ou le directeur de l'évaluation des risques, eux, doivent le savoir pour être en mesure de prévenir un accident. Ils ont besoin de savoir où sont les produits, quand vient le moment d'intervenir.

Il y a des gens beaucoup plus compétents que moi qui pourraient vous dire quelles normes seraient adéquates. Les produits doivent-ils se situer à 50, à 100 ou à 200 kilomètres les uns des autres? Je n'en sais rien. Il y a différents niveaux de risque. Il faut accepter qu'il est possible d'atténuer certains risques et qu'il est plus difficile de le faire dans le cas de certains autres. Il est essentiel de savoir à quel endroit on peut aller chercher ces produits et qui possède les compétences pour les utiliser. Les gens qui doivent intervenir doivent également posséder les compétences requises. C'est essentiel.

Il y a des coûts associés à cela et ils ne doivent pas revenir directement aux municipalités. Si l'on choisit le transport ferroviaire, les coûts doivent être imputés aux compagnies ferroviaires.

C'est la même chose dans le cas des assurances, dont on a parlé plus tôt. Je suis assez d'accord pour dire qu'il faudra examiner les besoins en matière d'assurances selon le niveau de risque, et non de façon globale. Certains tronçons de voie ferrée sont moins dangereux que d'autres, et il en va de même pour les produits qui y circulent.

On devrait peut-être se doter d'une assurance collective. Je ne suis pas spécialiste en la matière, mais je crois que dans le secteur maritime, il y a des moyens de se protéger des risques. Selon le niveau de risque que présente le transport de certains produits et les volumes convoyés, il y aurait moyen de fixer des ratios afin que tout le monde paie sa juste part en cas d'accident. Pour nous, la création d'un fonds et l'établissement de modalités sont essentiels afin qu'en cas de tragédie, on puisse en assumer les coûts.

Je vais maintenant parler du principal élément qui m'amène ici aujourd'hui et sur lequel je débats, en particulier depuis juillet dernier: la vitesse des trains.

On sécurise les rails en réduisant la vitesse. On fait des vérifications sur les rails, la plupart du temps avec l'entreprise, et souvent, on diminue la vitesse. Sur des tronçons très importants, la vitesse est de 10 milles à l'heure à plusieurs endroits. On s'entend ici pour dire que 10 milles à l'heure, ce n'est pas une vitesse suffisante pour rentabiliser le transport.

Si l'on croit au transport ferroviaire canadien, il faudrait faire quelque chose à cet égard. On diminue la vitesse à 10 milles à l'heure, mais il faudrait obliger les compagnies à mettre les rails à niveau et à ramener les trains à une vitesse dite normale. La vitesse normale qu'une voie ferrée peut soutenir est-elle de 30, 40 ou 50 milles à l'heure? Ici encore, je laisse le soin aux spécialistes d'établir ce qu'est une vitesse normale, mais il est essentiel de régler cet aspect.

Arrêtons de réduire la vitesse sur les rails. En agissant de la sorte, le transport ferroviaire n'est pas rentable du point de vue économique. Une région ne pourra pas attirer des entreprises ayant besoin du transport ferroviaire si sa voie ferrée n'a pas subi de travaux depuis 10 ans et si la majorité des tronçons permettent de rouler seulement à une vitesse de 10 milles à l'heure.

● (0905)

De plus, sur le plan de la sécurité, les gens ont besoin de voir que des travaux sont faits sur ces rails. Il y a des tronçons qui sont pourris et des clous qui sortent. On a beau nous dire qu'à 10 milles à l'heure, il n'y a pas de danger, il n'en reste pas moins que les gens veulent que ces travaux soient faits. Si l'on croit au transport ferroviaire, il faut faire ces travaux.

D'un point de vue économique, il faut que ce soit fait, évidemment. Tout le monde y gagnerait. Certains diront que les petites compagnies auront peut-être des difficultés ou risqueront la faillite. À mes yeux, c'est complètement faux. S'il y a un risque de faillite alors que la vitesse sur les rails est de 10 milles à l'heure, c'est que les gens ont une vue à court terme de leur entreprise.

Si l'on continue à utiliser les rails à cette vitesse, ils continueront à s'user, et lorsque viendra le temps de faire des travaux, ce sera encore plus coûteux. Selon moi, il est essentiel de faire un entretien minimal de ces rails. Il faut absolument avancer de ce côté, sinon nous n'aurons pas fait notre travail.

Je vous remercie.

● (0910)

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant la parole à M. Emile Therien, ancien président du Conseil canadien de la sécurité.

M. Emile Therien (ancien président, Conseil canadien de la sécurité, à titre personnel): Bonjour, monsieur le président, et merci beaucoup de m'avoir invité.

Je tiens à m'excuser auprès des gens qui ne sont pas d'Ottawa. Le temps est exécrable.

Au lendemain de la terrible tragédie survenue à Lac-Mégantic en juillet dernier, dans de nombreux milieux, on a reproché à Transports Canada d'avoir négligé la sécurité ferroviaire dans notre pays. Cet horrible accident de train — le pire dans l'histoire du pays — a tué plusieurs personnes et blessé d'autres, a causé des dommages matériels importants et a pour ainsi dire décimé une collectivité fière et dynamique.

Il y a longtemps que je critique la sécurité ferroviaire dans notre pays, et j'ai souvent critiqué vivement Transports Canada et les sociétés de chemins de fer, car de graves problèmes se posent. En effet, entre 2003 et 2007, le nombre moyen de déraillements en voie principale était de 103 par année, soit deux par semaine, sans compter les déraillements hors d'une voie principale, en particulier dans les triages et les terminaux. En 2007, le ministre des Transports de l'époque, Lawrence Cannon, a déclaré à la Chambre des communes que « la sécurité ferroviaire au pays périçlaitait ».

En tant qu'organisme de réglementation, Transports Canada, qui a la responsabilité globale de la sécurité ferroviaire, mène des vérifications sur la manière dont les sociétés de chemins de fer entretiennent leurs systèmes de gestion de la sécurité. Il n'inspecte ni les voies ferrées ni les aiguillages. Les sociétés de chemins de fer sont, entre autres, responsables de la sécurité et des inspections quotidiennes. Toutefois, j'ai l'impression qu'à l'exception de Lac-Mégantic, de Plaster Rock et d'autres accidents ferroviaires graves, on a pu observer un énorme changement — qui a été enclenché par des mesures législatives — dans la façon dont Transports Canada et l'industrie abordent les questions de sécurité, ce qui a produit des résultats très encourageants et positifs.

En effet, depuis 2007, les accidents ferroviaires au Canada ont diminué de 23 %, et de 19 % dans le cas des trains de voyageurs. De plus, il y a eu 16 déraillements en voie principale pendant le premier trimestre de 2012, ce qui représente une diminution importante par rapport aux 38 déraillements enregistrés au total en 2011 et aux 34 en moyenne enregistrés au cours des cinq dernières années. De surcroît, entre janvier et mars 2012, le nombre total d'accidents par million de milles parcourus par train était de 11,33, alors que ce nombre était de 14,29 en 2011 et de 14,3 en moyenne sur cinq ans. Que s'est-il passé?

Transports Canada prend effectivement la sécurité ferroviaire très au sérieux et continue de prendre des mesures pour s'assurer que la sécurité de nos trains demeure une priorité absolue. Il y a quelques années à peine, le gouvernement a augmenté les ressources financières de la Direction de la sécurité ferroviaire de plus de 72 millions de dollars afin d'améliorer la surveillance de la sécurité des chemins de fer, et 25 nouveaux inspecteurs ont été embauchés. D'autres ressources ont également été affectées aux activités de sensibilisation, notamment par l'entremise de l'Opération Gareau-train, un programme mené conjointement par le Conseil canadien de la sécurité, l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada. Je ne vais pas donner de détails au sujet de ce programme, ils figurent dans mon exposé.

Transports Canada a également encouragé l'adoption des modifications apportées à la Loi sur la sécurité ferroviaire par l'entremise du projet de loi S-4, qui a reçu la sanction royale en mai 2012. Ces modifications amélioreront la capacité de surveillance du ministère et renforceront ses pouvoirs d'exécution afin de veiller à ce que les sociétés de chemins de fer se conforment à tous les règlements de sécurité. Ces changements importants ne peuvent qu'encourager ces sociétés à créer, à maintenir et à renforcer une culture de la sécurité.

Le déversement de matières dangereuses est une importante catégorie où l'on enregistre aussi des améliorations appréciables dans le cas des trains de marchandises. Les statistiques indiquent une tendance à la baisse. Hormis l'accident de Lac-Mégantic et celui de Plaster Rock, la plupart des déversements sont heureusement minimes. Divers organismes et personnes attribuent cette diminution d'incidents à l'approche proactive et au leadership de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, qui relève du ministre des Transports.

Le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses a joué et continue de jouer un rôle important dans cette réussite. Ce comité, dont les membres se réunissent deux fois par année, regroupe des intervenants — des services de police, des services d'incendie, l'industrie, y compris les sociétés de chemins de fer, des gouvernements provinciaux, des syndicats, des organismes oeuvrant dans le domaine de la sécurité et d'autres — ayant des intérêts et des objectifs très divers. Mais en fin de compte, après consensus et discussions réfléchies, les décisions sur le transport des marchandises dangereuses sont prises en tenant compte de l'intérêt supérieur de la santé publique et de la sécurité de tous les Canadiens.

La prochaine réunion du comité se déroulera ici, à Ottawa, le 15 mai. Je représente le Conseil canadien de la sécurité au sein de cet important comité depuis de très nombreuses années. Je mentionne certaines activités ici, mais je n'ai pas le temps de vous les exposer en détail. Laissez-moi seulement dire qu'il s'agit des objectifs ou des activités découlant de cette directive et qu'à mon avis, les choses vont bien de ce côté-là.

En ce qui concerne les SGS et l'industrie ferroviaire, les modifications apportées à la Loi sur la sécurité ferroviaire en 1999, il y a des années de cela, ont donné aux sociétés de chemins de fer le pouvoir de mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, les SGS, c'est-à-dire un cadre de travail pour intégrer la sécurité dans les activités ferroviaires quotidiennes. Le SGS contient des objectifs en matière de sécurité et de rendement, une évaluation des risques, des responsabilités, des règles et des procédures et des processus de surveillance et d'évaluation.

● (0915)

Grâce au SGS, les sociétés sont censées cerner les risques avant qu'ils ne deviennent des problèmes encore plus graves. De nombreux critiques ont affirmé qu'en raison de ce système, Transports Canada avait abandonné une grande partie de son rôle de surveillance en matière de sécurité.

Depuis sa mise en oeuvre, le SGS a soulevé la controverse. Les frictions qu'il a causées entre les gestionnaires et les employés des sociétés de chemins de fer ont créé un milieu de travail tendu, ce qui a entraîné des effets négatifs sur le plan de la sécurité.

Les défenseurs de ce système soutiennent depuis longtemps que le SGS ne vise pas l'autoréglementation ou la déréglementation, et qu'il n'a pas profondément modifié la façon dont les sociétés mènent leurs activités. La direction des sociétés de chemins de fer soutient que le SGS a amélioré la sécurité et la culture de sécurité au sein de l'industrie.

Ceux qui s'opposent au SGS ne sont pas d'accord. Les travailleurs de chemins de fer craignent que permettre aux sociétés de surveiller les règles et les normes gouvernementales en matière de sécurité représente un conflit d'intérêts. Ils font valoir que le SGS a entraîné une réduction du nombre d'inspecteurs, ce qui a affaibli le pouvoir et la fonction de l'organisme de réglementation. Avec le SGS, on a mis fin aux « vérifications ponctuelles », autrefois considérées comme étant des vérifications essentielles en matière de sécurité. Les travailleurs sont également préoccupés, car le SGS a confié aux sociétés la responsabilité d'évaluer et de gérer les risques en se fondant sur le niveau de risques qu'elles considéraient comme étant acceptable. Un seuil de risque fixé par l'industrie n'est peut-être pas aussi élevé qu'un seuil fixé par Transports Canada. On est en droit de se demander si le transfert de la détermination des niveaux de risques à l'industrie représente une déréglementation de la sécurité.

On a également exprimé des préoccupations liées au fait que le SGS permet aux sociétés de s'autoréglementer, ce qui retire au gouvernement la capacité de protéger les Canadiens et leur environnement et qui permet à l'industrie de cacher à la population et au gouvernement des renseignements essentiels en matière de sécurité.

Je reconnais que le SGS ne se limite pas au Canada. Mais en raison du piètre bilan de sécurité qui a suivi sa mise en oeuvre ici, à compter de 1999, il serait indiqué de mener une évaluation critique de ses effets sur la sécurité ferroviaire à ce moment-ci. Le gouvernement doit prendre des mesures fermes à l'égard de ces problèmes, perçus ou non, pour maximiser la sécurité des Canadiens et la protection de notre précieux environnement.

En décembre 2006, le ministre des Transports de l'époque, Lawrence Cannon, a mis sur pied un comité consultatif pour examiner la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ce comité a formulé 50 recommandations pour améliorer la sécurité ferroviaire au Canada. Le rapport du comité a reconnu que le SGS n'avait pas réussi à produire les améliorations générales escomptées en matière de sécurité. Le comité était d'avis qu'il fallait confier un rôle

important et proactif à la Direction de la sécurité ferroviaire de Transports Canada et qu'il fallait prendre un engagement formel en matière de financement et de dotation.

D'après ce que je comprends, il y a actuellement des lacunes en matière de protection pour les employés de sociétés de chemins de fer qui dénoncent des infractions liées à la sécurité à Transports Canada. On ne leur permet pas de contourner le SGS de leur société. Si cette société a déjà conclu que la plainte présentait un risque tolérable, on ne peut rien faire, et Transports Canada n'en entendra jamais parler. Il faut intégrer la protection des dénonciateurs à la Loi sur la sécurité ferroviaire, et il faut le faire rapidement.

J'ai presque terminé, monsieur le président.

Les mesures de sécurité ne sont pas superflues. Les sociétés de chemins de fer représentent une industrie très importante, nous l'avons déjà dit. Elles embauchent des milliers de Canadiens d'un océan à l'autre et d'autres aux États-Unis. Les produits qu'elles transportent, que ce soit pour le domaine agricole, l'industrie ou l'industrie des matières premières, etc., font partie intégrante de notre économie et contribuent grandement à notre prospérité.

Cela dit, les Canadiens doivent avoir l'assurance qu'on ne sacrifie pas la sécurité ferroviaire sur l'autel des profits. Négliger les mesures de sécurité représente une fausse économie. Des catastrophes coûteuses et évitables se produisent parce que des risques potentiels présents dans le système sont jugés normaux.

Lorsque la navette spatiale Columbia a été détruite en février 2003, sept astronautes sont morts. Le rapport sur cette catastrophe a révélé que l'accident était attribuable à des pratiques défectueuses en matière de sécurité. Même après l'explosion de Challenger en 1986, qui a également tué sept astronautes, la NASA n'a pas amélioré ses systèmes de sécurité. Le rapport d'enquête sur l'accident de Columbia, publié en août 2003, a conclu que les gestionnaires avaient accepté les lacunes du système comme étant normales et qu'ils avaient désapprouvé les opinions dissidentes.

Je n'aimerais pas penser qu'il s'agit du type d'atmosphère qui a été créé et qui se perpétue, à l'insu du gouvernement et de la population, dans certains segments des sociétés ferroviaires jusqu'à ce qu'un jour, d'autres tragédies épouvantables se produisent, comme celle de Mississauga en 1977 et celle de Lac-Mégantic, en juillet dernier.

Une dernière chose. Je crois que la discussion qui se poursuit, en particulier dans la ville où on se trouve et à l'échelle du pays, au sujet de la collision tragique entre un train de Via Rail et un autobus d'OC Transpo qui s'est produite le 18 septembre dernier et qui a tué 6 passagers de l'autobus et blessé 30 autres — grièvement dans de nombreux cas —, a soulevé de nombreuses questions à l'égard de la sécurité des passages à niveau au Canada.

● (0920)

La ministre des Transports, Mme Raïtt, a annoncé récemment que dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau, Transports Canada injectera plus de 9,2 millions de dollars pour améliorer plus de 600 passages à niveau partout au pays. J'espère qu'une grande partie de cet argent sera utilisée pour sensibiliser la population et veiller à la mise en oeuvre de mesures.

Mettons les choses en contexte. Comme l'a signalé le Conseil canadien de la sécurité, il y a eu 169 collisions sur les chemins de fer ou les passages à niveau du Canada en 2011, et ces collisions ont fait 25 morts et 21 blessés graves. On pense que certains de ces décès sont attribuables à des suicides, donc à un problème de santé mentale. Un conducteur court 40 fois plus de risques de mourir dans une collision avec un train que dans une collision avec un autre véhicule. La plupart des collisions se produisent à moins de 40 km du logement du conducteur. La cause principale des collisions aux passages à niveau, c'est que le conducteur ne s'arrête pas ou ne fait pas preuve de la prudence nécessaire, ou qu'il néglige de respecter les lois et les règlements en vigueur. Environ 50 % des collisions qui se produisent sur les chemins de fer ou à des passages à niveau se produisent à des passages à niveau équipés de feux clignotants, d'une sonnerie et de feux clignotants ou d'une sonnerie et d'une barrière, peu importe.

Le nombre de collisions peut souvent être réduit: il suffit que les conducteurs adoptent un comportement approprié et que les lois en vigueur soient mises en oeuvre, tout en faisant intervenir le bon sens. Tout cela peut se faire à très faible coût. Dans le grand ordre des choses, cela ne devrait-il pas représenter une priorité?

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Therien.

Nous passons maintenant aux questions.

Vous avez sept minutes, monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci également aux témoins, les discussions vont être intéressantes, aujourd'hui. J'en apprends un peu plus chaque jour lorsque nous discutons de cela.

J'aimerais d'abord m'adresser à M. Tweed et parler des projets touchant le port de Churchill. Je présume que vous ne disposez pas à l'heure actuelle d'installations à partir desquelles vous pouvez transférer de grands volumes de pétrole brut dans les navires pétroliers, au port de Churchill. Est-ce que je me trompe?

M. Mervin Tweed: Non, nous n'en avons pas.

M. Mike Sullivan: Mais cela fait partie de vos projets, la construction de telles installations?

M. Mervin Tweed: Notre projet consiste à mettre en oeuvre un projet pilote, ce qui supposerait de mettre sur pied une installation de chargement, et si nous pouvons en prouver le bien-fondé, nous pourrions ensuite augmenter les investissements pour en faire un projet permanent.

M. Mike Sullivan: Donc...

M. Mervin Tweed: À l'heure actuelle, nous ne transportons pas...

M. Mike Sullivan: Vous n'êtes pas en mesure de la faire. Donc, les 2,354 millions de barils de produits pétroliers dont nous parlons vont être entreposés et expédiés par d'autres moyens du port de Churchill vers le nord, essentiellement; cette installation ne se prête pas aux expéditions ailleurs dans le monde, mais vous espérez qu'elle le devienne.

M. Mervin Tweed: Exactement. Nous assurons l'approvisionnement de la région de la baie d'Hudson par barge. Nous déchargeons les trains pour charger les barges au port, nous y allons, puis, de l'aéroport, nous chargeons des camions qui vont approvisionner les régions environnantes.

M. Mike Sullivan: J'ai trouvé très intéressant d'apprendre que vous devez respecter une limite de vitesse de cinq milles à l'heure lorsque vous traversez une collectivité. Est-ce que cette limite s'applique aux marchandises dangereuses seulement ou à toutes les marchandises?

M. Mervin Tweed: Nous l'appliquons à toutes les marchandises. Nous avons rencontré les représentants d'un grand nombre de collectivités, et l'une des principales préoccupations qu'ils ont soulevées avait trait à la vitesse à laquelle nos trains traversent leur collectivité. Je crois qu'à l'époque, nous limitions notre vitesse à 10 milles à l'heure. Mais après ces consultations, nous avons jugé que c'était la chose à faire. Cela ne nous empêche pas de livrer les marchandises à temps, donc nous le faisons, tout simplement.

M. Mike Sullivan: La semaine dernière, le ministre a annoncé que vous allez devoir vous doter d'un plan d'intervention d'urgence lorsque vous aurez à transporter du pétrole brut. Avez-vous déjà mis en place un tel plan ou allez-vous devoir en élaborer un?

M. Mervin Tweed: Nous allons devoir en élaborer un. Nous avons déjà commencé le travail.

M. Mike Sullivan: Vous avez bien sûr déjà mis en place un système de gestion de la sécurité, puisque votre compagnie ferroviaire est assujettie à la réglementation fédérale.

M. Mervin Tweed: Nous avons un système de sécurité que nous mettons en oeuvre, et je peux vous dire qu'il semble évoluer presque tous les jours, au vu des commentaires que nous recevons de nos employés.

J'ai assisté à l'une des réunions que nous avons eues à Le Pas récemment, et j'ai beaucoup appris en écoutant ce que les gens, là-bas, qui travaillent sur les rails, avaient à dire. Et nous les encourageons à le faire, simplement parce que nous sommes la seule compagnie de chemin de fer là-bas et que nous sommes surveillés de très près par les collectivités que nous desservons.

●(0925)

M. Mike Sullivan: Je suis certain que vous l'êtes.

M. Mervin Tweed: C'est donc dans notre intérêt de faire cela.

M. Mike Sullivan: Accepteriez-vous de parler du système au comité?

M. Mervin Tweed: Je ne l'ai pas avec moi, mais je peux vérifier auprès de mon chef de l'exploitation pour voir. Comme je l'ai dit, nous avons neuf compétences clés, essentiellement, que nous examinons chaque jour et chaque semaine avec nos employés. Je peux demander ce qui est disponible pour le grand public.

M. Mike Sullivan: Merci.

Si vous y avez accès, nous y avons accès, essentiellement?

M. Mervin Tweed: Si je peux trouver un document... Je suis certain que je peux le trouver, mais je vais aviser le comité.

M. Mike Sullivan: Lorsque vous aurez construit une installation de transbordement à Churchill, exploiterez-vous les navires? Ce sont des navires qui seraient...

M. Mervin Tweed: Non. Les navires nous sont envoyés par des exportateurs. Ils sont inspectés au port par des organismes de réglementation fédéraux. Cela prend environ deux jours et demi. Ils le font avec notre grain, maintenant. Ils nous confirmeraient que les navires sont sécuritaires et qu'ils peuvent avancer dans la baie pour être chargés.

M. Mike Sullivan: Quelle serait la capacité de ces navires en fait de transport de pétrole?

M. Mervin Tweed: Eh bien, nous parlons d'environ un million de barils par navire.

M. Mike Sullivan: Par navire, un million de barils. D'accord.

Notre comité a traité, sous la forme d'un projet de loi qui a été adopté il n'y a pas si longtemps, de questions en matière d'assurance et de financement concernant la façon dont ces pétroliers sont assurés. Cela relève des expéditeurs. Cela ne relève pas de vous, est-ce exact?

M. Mervin Tweed: Oui.

M. Mike Sullivan: D'accord. D'autres intervenants ont parlé des problèmes d'assurance. Si vous vous lancez dans le transport du brut de Bakken, s'agit-il d'une préoccupation importante pour vous?

M. Mervin Tweed: Non, à ce stade-ci, ça ne l'est pas. Nous respectons tous les règlements en matière d'assurance. Nous reconnaissons que ces règlements existent pour une raison, et si nous décidons d'aller de l'avant avec un projet pilote, nous allons respecter ces règlements.

M. Mike Sullivan: D'accord.

Monsieur Marit, monsieur Demers et monsieur Therien, merci beaucoup d'être ici.

Monsieur Marit, certaines de vos recommandations traitaient de l'assurance, de l'évaluation du risque et de ceux qui finiront par porter le fardeau de ces risques, qu'il s'agisse des municipalités, des compagnies de chemin de fer ou des expéditeurs. Essentiellement, selon ce que j'en comprends, vous voulez vous assurer que les chemins de fer d'intérêt local ne sont pas acculés à la faillite à force de prendre d'énormes risques, mais ce sont eux qui transporteront les marchandises dangereuses. Comment démêler tout cela?

M. David Marit: Je pense qu'il faut avoir une discussion en vue de déterminer qui devra assumer les coûts liés aux exigences en matière d'assurance responsabilité civile. Actuellement, dans la province de la Saskatchewan — et je ne peux parler que de ce cas —, les chemins de fer d'intérêt local doivent respecter les mêmes exigences en matière d'assurance responsabilité civile que les chemins de fer de catégorie 1. C'est une recommandation que leur font les chemins de fer de catégorie 1.

Maintenant, en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses, la situation est différente. Donc, je pense que ce dont nous devrions vraiment discuter, c'est de l'instance qui devrait assumer ces coûts. Est-ce que ce devrait être l'expéditeur? Est-ce que ce devrait être le transporteur? Qui devrait les assumer? Un jour ou l'autre, il y aura un coût à payer, et, au bout du compte, il n'y aura qu'un seul payeur, et ce sera le consommateur. Au final, les coûts seront ajoutés au produit. Je pense qu'il faut que nous ayons une véritable discussion sur ce que représenteraient ces coûts. Devraient-ils même être plus élevés? Dans la province de la Saskatchewan, aucune réclamation n'a jamais dépassé ni atteint les 25 millions de dollars.

Je pense que, lorsqu'on examine le cas des chemins de fer d'intérêt local et la réglementation que leur impose la province en matière de limites de vitesse et de transport des marchandises dangereuses... parce que les chemins de fer d'intérêt local sont encore assujettis à la réglementation fédérale en matière de transport des marchandises dangereuses, et, ensuite, ils contrôlent tout le reste à l'échelle provinciale, notamment les vitesses et l'accès aux collectivités. Je pense que nous devons avoir une discussion plus importante. Je sais que le cas de Lac-Mégantic était une anomalie que nous ne voulons plus jamais revoir, mais, avant de réagir de façon impulsive, nous

devrions vraiment avoir une discussion et nous concentrer sur l'objectif que nous essayons d'atteindre, ici, en fin de compte.

Le président: Votre temps est écoulé, mais y a-t-il d'autres témoins qui auraient quelque chose à dire relativement à cette question?

D'accord. Dans ce cas, nous allons passer à M. McGuinty, pour sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci pour votre indulgence et votre patience, également.

Bonjour, messieurs. J'aimerais revenir sur certains points précis.

Je pense que c'était M. Demers qui a parlé du fait que les municipalités devraient être avisées à l'avance du transport de marchandises dangereuses. C'est la position qu'a prise le Parti libéral depuis que nous avons entendu parler des discussions entre le gouvernement et la Fédération canadienne des municipalités. Il semblait complètement illogique d'aviser les municipalités après, 90 ou 120 jours après, que des marchandises dangereuses ont circulé sur leur territoire.

Avez-vous fait connaître votre opinion à la FCM et pouvez-vous nous en parler un peu? Je n'ai pas pu obtenir l'avis de la FCM à cet égard.

• (0930)

[Français]

M. Jacques Demers: Je suis aussi membre de la FCM. Je siège au conseil d'administration. Je représente la Fédération québécoise des municipalités à la FCM. La Fédération québécoise des municipalités regroupe plus de 1 000 municipalités.

Quelle est votre question exactement?

M. David McGuinty: Ma question est tout simplement la suivante: pourquoi la FCM a-t-elle décidé d'accepter que les municipalités soient informées après le fait que des matériaux dangereux ont été transportés à travers leur territoire?

M. Jacques Demers: David Marit est lui aussi membre de la FCM et il a peut-être son propre point de vue sur cette question.

D'après moi, le problème n'est pas le fait que la FCM a accepté que l'information nous soit communiquée après le passage du train. Ce que la FCM a dit concernant ce dossier, c'est que nous venions de faire un pas dans la bonne direction en ce qui a trait au secteur ferroviaire. Avant cela, cette information ne nous était pas communiquée. Nous nous sommes dit que de savoir ce que contenaient les wagons, c'était déjà bien. Avant, cette information ne nous était pas dévoilée, mais maintenant cela nous aide à planifier.

D'une façon générale, on nous répond que dans ces tronçons, c'est le même produit qui est censé être transporté année après année. Ce que nous demandons, c'est d'être informés avant le fait lorsque des produits différents sont transportés à travers notre territoire et, surtout, lorsque les quantités sont majorées. Telle est la demande.

La FCM est reconnaissante du fait que, enfin, nous savons ce qui passe chez nous, ce qui n'était pas le cas auparavant.

[Traduction]

M. David McGuinty: Monsieur Marit, pourrais-je revenir sur certains de vos derniers commentaires concernant le partage de l'assurance responsabilité civile?

Il y a environ deux semaines, des représentants de l'Association canadienne des producteurs pétroliers sont venus témoigner devant nous avant que nous nous séparions pour nous rendre dans nos circonscriptions. Je ne veux pas leur faire dire des choses qu'ils n'ont pas dites, mais il m'a semblé, à tous les égards, qu'ils étaient extrêmement réticents à l'idée que leurs entreprises membres partagent les coûts liés à l'assurance responsabilité civile.

Je ne sais pas si vous avez de l'expérience ou des connaissances dans ce domaine, mais ne serait-il pas logique, pour le Canadien moyen, que, si le propriétaire d'une entreprise d'importation ou de transport de marchandises dangereuses, une compagnie pétrolière, par exemple, était tenue d'avoir une assurance responsabilité civile, cette entreprise fasse tout ce qui s'impose pour veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en place pour ce chemin de fer, que les vérifications préalables qu'elle aurait à effectuer, soit extrêmement efficace, étant donné les risques qu'elle court?

Je dis cela dans la foulée du rapport sur la sécurité ferroviaire du vérificateur général. Par ailleurs, je ne sais pas si l'un de vous quatre l'a lu. Si ce n'est pas le cas, vous devriez vraiment le lire, parce que le vérificateur général a conclu, sans aucun faux-fuyant, qu'il ne peut pas dire aux Canadiens si des systèmes de gestion de la sécurité sont en place.

Monsieur Marit, pourriez-vous nous dire ce que vous savez à cet égard ou ce que vous en pensez?

M. David Marit: Merci pour la question.

J'ai les mêmes préoccupations, et nous avons fait la même chose. Je pense que c'est ce sur quoi nous devons axer la discussion d'aujourd'hui, c'est-à-dire déterminer qui devra assumer les coûts et ce qui se passera. Je pense que nous avons toujours dit cela. Notre organisation a pris position: devrions-nous seulement envisager d'augmenter l'assurance responsabilité civile afin de contrecarrer tout risque, ou devrions-nous examiner le processus et la façon dont nous pourrions peut-être mettre en oeuvre certains règlements en matière de sécurité qui aideraient le mouvement?

Nous savons que nous ne pouvons pas ralentir les trains de la catégorie 1. La marchandise traverse les villes. Il y aura tout simplement un arriéré. Il y a eu des discussions au sujet de la division des trains au moment où ils traversent les villes. Et là, subitement, il y a deux fois plus de trains.

Je pense que nous devons jeter un coup d'oeil au système de gestion des chemins de fer. Je suis également le président d'une compagnie de chemin de fer d'intérêt local dans notre province. Nous examinons également l'entretien continu de la voie ferrée. Je pense que les compagnies de chemins de fer de catégorie 1 font un excellent travail en ce sens.

Je pense que ce sont les marchandises que nous devons transporter. Si les gouvernements décident d'augmenter les coûts liés à l'assurance responsabilité civile et qu'ils continuent de faire cela, il n'y aura, en fin de compte, qu'un seul payeur, peu importe à qui est remise la facture. Si vous payez le litre d'essence 1,30 \$ aujourd'hui, vous allez peut-être le payer 1,50 \$ demain si vous envisagez de faire ce genre de choses.

Je pense que nous devons discuter de la question de la gestion du risque. Mon collègue, Jacques, a formulé de bons commentaires au sujet de la sécurité et des préoccupations des collectivités ainsi que des coûts imposés aux collectivités pour le mouvement des marchandises, pour la formation des pompiers et des pompiers volontaires, pour avoir l'équipement sur place, pour avoir accès à la propriété des chemins de fer...

● (0935)

M. David McGuinty: Désolé, mais je dois vous arrêter. Je comprends tout cela.

M. David Marit: D'accord.

M. David McGuinty: La question est de savoir si les propriétaires des marchandises dangereuses devraient assumer en partie les coûts liés à l'assurance responsabilité civile.

M. David Marit: Je pense que oui, parce qu'une fois qu'ils mettent la marchandise sur le chemin de fer, ils en perdent le contrôle.

M. David McGuinty: D'accord.

Monsieur Tweed, je reviens à un commentaire que, je pense, vous avez fait plus tôt concernant ce qui était, selon moi, une idée plutôt originale: s'assurer que les wagons ou que les expéditions par chemin de fer comportent, d'une certaine manière, l'élément de sécurité... Et, soit dit en passant, c'est agréable de vous revoir. Je pense que vous avez dit quelque chose au sujet de substances de sécurité accessibles dans les wagons eux-mêmes advenant des accidents en zones plus isolées, par exemple. Que voulez-vous dire?

M. Mervin Tweed: Ce que nous en comprenons, c'est que, pour nous, encore une fois, certaines parties de notre chemin de fer sont isolées. La plus grande difficulté est d'amener les gens et les produits jusqu'au lieu de déversement, de l'accident, ou peu importe ce qu'est l'incident. Donc, nous recommandons, particulièrement avec les produits volatils — le pétrole brut, par exemple —, que nous ayons un wagon d'intervention rattaché. Il serait placé directement derrière la locomotive et porterait tous les produits ignifuges — tous les produits dont nous aurions besoin s'il y avait un accident.

M. David McGuinty: Serait-on capable de l'atteindre s'il y avait un accident?

M. Mervin Tweed: Tout à fait.

La plupart du temps, lorsque je suis ces situations, on me dit que, habituellement, ce n'est pas la locomotive ou les premiers wagons derrière celle-ci qui ont tendance à dérailler. Donc, le produit serait là pour être utilisé aux fins du nettoyage et de la protection de l'environnement. Encore une fois, notre plus grande difficulté, là où nous travaillons, c'est d'acheminer le produit là où il y a un incident. Donc, essentiellement, il s'agirait simplement d'un wagon d'accompagnement qui servirait à cela. Le fait de transporter les gens par hélicoptère jusqu'au lieu de l'incident ne pose pas un énorme problème.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé, monsieur McGuinty.

Monsieur Komarnicki, vous avez sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue devant notre comité. J'ai trouvé votre témoignage très enrichissant.

Cependant, nous avons entendu dire, en ce qui a trait aux systèmes de gestion de la sécurité, que les règlements sont importants. Bien sûr, vous en tenez compte autant que possible, mais il est important d'avoir une culture permanente au sein de l'entreprise pour faire en sorte que les gestionnaires et les employés supérieurs participent à l'évaluation continue de ce qui doit être fait. J'ai bien aimé entendre M. Tweed commencer sa déclaration préliminaire en disant que cela est essentiel dans le cadre de chaque réunion et que cela domine dans l'esprit de la direction, et que ce devrait être le cas pour les travailleurs. Donc, l'idée, c'est de s'assurer qu'il y a une culture de sécurité, étant donné la nature de ce dont nous traitons.

J'aimerais également souhaiter tout particulièrement la bienvenue à M. Marit, le président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, et qui est également originaire de Souris — Mouse Mountain. C'est un plaisir de vous avoir parmi nous et d'entendre vos commentaires. Une de mes questions, bien sûr, serait ceci. Commence-t-on à transporter le grain dans le sud-est de la Saskatchewan?

J'aimerais également souhaiter la bienvenue à Carmen Sterling, qui est originaire de Weyburn, en Saskatchewan, et qui, selon ce que je comprends, est membre du conseil d'administration de votre association. Bien sûr, Weyburn a souvent fait la manchette dernièrement, peut-être pas de la meilleure façon; néanmoins, je vous souhaite également la bienvenue, Carmen.

Tout d'abord, en ce qui concerne le grain, commence-t-on à le transporter dans le sud-est de la Saskatchewan?

M. David Marit: Oui, on commence.

M. Ed Komarnicki: On commence. Eh bien, c'est bon à entendre. J'ai constaté, en écoutant votre déclaration préliminaire, que vous avez dit que vous étiez confrontés à de nouveaux défis. Nous avons, bien sûr, augmenté la production du grain. Il y a le champ de pétrole Bakken dans le sud-est de la Saskatchewan, qui produit beaucoup de pétrole. Il doit être expédié, d'une certaine façon, par pipeline, train ou camion; et chaque solution présente ses propres difficultés. Il y a également la potasse, bien sûr.

Donc, vous avez dit que cela donnait lieu à des trains mesurant deux kilomètres. Si je comprends bien, il y a également des installations de transbordement qui apparaissent, non seulement dans les villes, mais également dans les municipalités rurales. Donc, cela entraîne deux choses. Dans un premier temps, cela augmente les risques et les mesures de sécurité pour le public, et il faut y voir. La deuxième question que vous posez, c'est de savoir qui paye. M. Therien a dit que nous avons un programme pour les passages à niveau, et, chaque année, il y a une somme importante qui est distribuée aux régions qui en ont le plus besoin.

Selon vous, quels sont les problèmes liés à la sécurité, notamment en ce qui a trait aux trains de deux kilomètres et aux installations de transbordement dans les collectivités où les wagons ont tendance à bloquer les routes, les routes des municipalités rurales, dans bon nombre des cas, durant la nuit? Quelles sont, selon vous, les préoccupations sur le plan de la sécurité, et que devrait-il se passer? Bien sûr, vous pouvez parler de la façon de gérer les coûts supplémentaires qui découleraient de cela, étant donné l'augmentation des mouvements des marchandises.

● (0940)

M. David Marit: Merci pour la question. J'imagine que nos principales préoccupations, en Saskatchewan, en ce qui a trait aux trains et à leur longueur, c'est le fait qu'ils traversent les collectivités, l'accès à celles-ci ainsi que l'accès aux services d'urgence advenant un incident.

Nous avons eu des collectivités qui nous ont signalé que certains trains qui passaient avaient coupé l'accès pendant plus de 20 minutes. Nous avons des préoccupations à cet égard. Nous comprenons pourquoi ils prennent autant de temps, pour transporter ce genre de marchandise.

L'autre problème auquel nous sommes confrontés relativement au transport de marchandises dangereuses à travers les collectivités, qu'il s'agisse de compagnies de chemin de fer d'intérêt local ou de catégorie 1, c'est que, dans bon nombre de collectivités rurales dans l'ensemble du pays, il y a des services de pompiers volontaires. Il

s'agit donc de la formation de ces services de pompiers volontaires relativement au transport de marchandises dangereuses. Mon collègue, M. Demers, a fait une remarque intéressante concernant l'endroit où nous entreposons cet équipement et la façon dont se déroule la formation. Dans bon nombre de cas, en Saskatchewan, c'est l'Association des chemins de fer du Canada qui s'en occupe, maintenant. Je pense que c'est important et essentiel que nous le fassions.

Je pense qu'il y a des choses que nous pouvons faire en ce qui a trait à l'équipement et à la préparation aux situations d'urgence en se penchant sur cette question. Nous devons en parler. En ce qui concerne les installations de transbordement en Saskatchewan, il y en a environ une par semaine qui est approuvée. Cela donne donc lieu à une augmentation du transport du pétrole sur les chemins de fer. Ça continuera d'augmenter.

Je pense que, actuellement, il est beaucoup plus sécuritaire de le transporter par train que sur la route. Nous ne voulons certainement pas faire cela. Nous devons donc travailler avec le système que nous avons pour réduire tout le risque, de même que de concert avec toutes les parties intéressées pour faire en sorte que cela fonctionne de la bonne façon.

M. Ed Komarnicki: Il me semble que, lorsqu'on traite avec les municipalités rurales, leur capacité de fournir de l'équipement ou ce qui pourrait être nécessaire advenant une catastrophe est limitée, et, bien sûr, la formation également. Cependant, M. Tweed a dit qu'une des choses qu'ils faisaient, c'était, bien sûr, d'avoir certains équipements de base à bord, pour ainsi dire.

Avez-vous quelque chose à dire à cet égard ou concernant la façon dont le problème peut être réglé pour ce qui est de la capacité, de l'équipement requis et des coûts associés à cela?

M. David Marit: Dans nos provinces, nous nous sommes penchés sur la question, à savoir si ces équipements de sécurité doivent être sur le train ou dans la collectivité. Je pense que l'accès à ceux-ci constitue l'enjeu majeur. La préoccupation de M. Tweed est, bien sûr, la même que celle des régions rurales de la Saskatchewan. Il s'agit de transporter les gens à l'endroit de l'incident au moment où celui-ci a lieu, de quelque façon que ce soit.

Donc, je pense que nous devons examiner, sur le plan de la logistique, quel est le délai à prescrire pour avoir accès aux services d'urgence et travailler en ce sens.

Je sais que l'Association des chemins de fer du Canada a formulé des commentaires au sujet du type de marchandises que vous avez, de ce dont vous avez besoin et de ce que vous vous êtes procuré. Nous en avons entendu parler. L'agent moussant servant à éteindre un incendie de pétrole doit être conservé à la température ambiante. Il doit être remué. Il faut le préparer. Il a une durée de stockage. Il faut donc tenir compte de ce genre de choses.

Donc, je pense que le processus ne se limite pas à dire simplement que nous allons le mettre sur le train et que le tour est joué. Je peux comprendre l'aspect lié à l'équipement. Vous pouvez faire ce genre de choses dans des collectivités éloignées, mais, je pense qu'il faut travailler de concert avec les collectivités. Je ne peux parler que pour la Saskatchewan et du fait d'avoir accès à ce genre de choses dans un délai très limité. C'est ce que je pense, de toute façon.

M. Ed Komarnicki: Il me semble qu'il y a probablement là de nombreuses composantes et de nombreux partenaires qui doivent faire partie du processus. Ce que vous avez dit concernant le fait d'avoir un plan d'intervention d'urgence en place dans toutes les installations est une chose que les municipalités rurales ne pourraient certainement pas gérer elles-mêmes, je ne pense pas. Seriez-vous d'accord, alors, pour dire que les expéditeurs ont un rôle à jouer, les compagnies de transport, les municipalités, les organismes de réglementation?

● (0945)

M. David Marit: Je suis d'accord avec vous. Je pense qu'il doit y avoir un partenariat. Je pense que la communication sera la clé. Je pense que cela est très important lorsqu'il y a un incident d'avoir une stratégie de communication et de travailler en collaboration avec les premiers répondants dans ces collectivités ainsi que de faire en sorte qu'ils aient accès à l'équipement et qu'ils suivent également la formation requise pour agir. Donc, je pense qu'il s'agit d'un processus qui aurait dû être enclenché il y a longtemps. Peut-être qu'il l'a été, dans une certaine mesure, parce qu'il y a encore la question de l'accès à la propriété du propriétaire avec lequel vous devez travailler également.

M. Ed Komarnicki: Bien sûr, sachant...

Le président: Pourriez-vous simplement conclure, rapidement? Je vais vous le permettre.

M. Ed Komarnicki: Merci d'avoir comparu, aujourd'hui. Nous l'apprécions vraiment.

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

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

Merci à tous nos témoins de comparaître aujourd'hui.

Je sais que mon collègue de la Saskatchewan, ici, a parlé de la potasse, mais je constate que, la semaine dernière, un important accord a été conclu avec le Bangladesh pour accroître de façon considérable les exportations de potasse. Ce sont de bonnes nouvelles, j'en suis certain, pour la province de la Saskatchewan.

Monsieur Demers, je vais commencer par vous. Nous sommes heureux que vous soyez là, aujourd'hui. Je crois comprendre que vous vous êtes entretenu avec la ministre Raitt. Selon ce que vous avez dit aujourd'hui, vous lui avez parlé de la question de l'entretien de la plate-forme de la voie. Pour ceux qui ont suivi la situation inquiétante des signaux désordonnés, ici, dans la région d'Ottawa, il a été déterminé qu'une des causes d'origine est l'état pitoyable de la plate-forme de la voie. Je pense que cela entraîne un problème de vibration. Cela fait partie du désordre des signaux, et donc, l'état de la plate-forme de la voie, son entretien, est un enjeu important.

Pourriez-vous parler un peu plus de vos préoccupations au comité? Qui, sur le plan financier, devrait être responsable, si vous voulez, de l'entretien? Est-ce les compagnies de chemin de fer, qu'il s'agisse des chemins de fer de catégorie 1 ou des chemins de fer d'intérêt local? Avez-vous posé la question à la FCM? Commençons par cela.

[Français]

M. Jacques Demers: Selon moi, il est clair que lorsqu'on parle de voies ferrées, il ne s'agit pas de voirie locale. Il faut considérer la situation d'un point de vue provincial ou canadien. Si on désire que les voies ferrées fassent l'objet d'une importante mise à niveau, c'est qu'on croit dans le secteur ferroviaire à long terme. Si on retire des camions de la route pour privilégier le transport ferroviaire, on peut

se demander s'il faut cesser d'investir dans la Transcanadienne. Étant donné que le transport de produits par voie ferroviaire contribue à réduire le nombre de camions sur la route, je pense que le provincial et le fédéral pourraient fournir leur part d'aide. Par contre, je ne suis pas nécessairement en position de dire d'où doivent venir les ressources pour ces mises à niveau. L'essentiel, selon moi, c'est que ce soit fait.

Si on croit dans le secteur ferroviaire, il faut consacrer du temps à la mise à niveau des voies ferrées, plutôt que de penser éviter celle-ci en diminuant la vitesse à 10 milles à l'heure. Quand nos routes ne sont pas adéquates, nous ne baissons pas les limites de vitesse; nous effectuons les travaux nécessaires. Or dans le domaine ferroviaire, on n'est pas rendu là. Il est encore question de diminuer la vitesse sur un tronçon, puis sur le tronçon suivant, et cela finit par s'étendre sur des kilomètres.

Par ailleurs, je suis un peu mal à l'aise quand on situe une voie ferrée à des niveaux différents selon qui en est le propriétaire. Étant donné que le Canada longe les États-Unis d'une extrémité à l'autre de son territoire, on parle souvent d'un petit tronçon alors que, selon moi, ce n'est pas approprié. Dans le cas du tronçon de la MMA, qui part de Montréal et va aux États-Unis, on ne devrait pas parler d'un petit tronçon. On ne parlait pas d'un petit tronçon quand le CP en était le propriétaire, mais on le désigne de cette façon maintenant que c'est la propriété de la MMA. Quelque chose ne tourne pas rond. Ça manque de logique. On ne peut pas qualifier le tronçon de grand ou de petit selon son propriétaire. Ça ne fonctionne pas. Il faut que ce soit au même niveau.

Des gens ont acheté une maison en sachant que les rails du CP passaient à cet endroit et qu'il y avait un niveau de sécurité donné. Or le jour où une transaction financière a lieu, la maison vaut moins cher. Le montant de l'évaluation peut même diminuer, étant donné que le niveau de sécurité n'est plus le même. Or, ça ne fonctionne pas.

C'est un point à considérer lorsqu'il est question de tronçons et de la sécurité des gens.

[Traduction]

M. Jeff Watson: En parlant du développement le long des lignes ferroviaires, un conseiller municipal de la ville de Windsor, en Ontario, a dit que les collectivités se « blottissaient » contre les lignes ferroviaires, si vous voulez. Il a dit cela compte tenu du fait que le gouvernement fédéral devait en faire davantage pour atténuer les risques pour les collectivités qui se sont blotties. J'aimerais examiner la situation d'un autre angle, parce que nous avons, ici, des représentants de la SARM et de la FCM.

Est-ce que vos organisations municipales se penchent suffisamment sur la question de l'aménagement du territoire municipal de sorte que, dans l'avenir, vous ne vous blottissiez pas, si vous voulez, contre les lignes ferroviaires? Abordez-vous la question, et où en êtes-vous à cet égard?

Peut-être que M. Demers peut commencer.

● (0950)

[Français]

M. Jacques Demers: Pour ma part, je suis tout à fait d'accord, de même que la Fédération canadienne des municipalités. Quand une réglementation est adoptée, le principe de réciprocité doit toujours s'appliquer. Si nous ne voulons pas que les voies ferrées soient plus près des maisons, il ne faut pas placer celles-ci près des voies ferrées. Rien ne justifie qu'on accorde la permission de les rapprocher, particulièrement dans le cas de bâtiments pouvant être à risque.

Vous avez absolument raison. En tant que municipalités, nous avons la responsabilité de tenir ces bâtiments à distance des voies ferrées.

[Traduction]

M. Jeff Watson: Est-ce que la FCM ou d'autres associations en parlent? La SARM, vous voulez peut-être ajouter votre grain de sel. Fournissent-elles des directives aux municipalités? Travaillent-elles en collaboration avec les compagnies ferroviaires pour développer cela?

Je me suis rendu à une école qui a été construite le long d'un chemin de fer par le passé, et c'était il y a de nombreuses années, et on a fait cela en connaissance de cause. Donc, comment devons-nous faire pour éviter ce genre de situations? Vos organisations en parlent-elles?

Monsieur Marit, vous avez peut-être quelque chose à dire là-dessus.

M. David Marit: Oui, merci.

La FCM, qui, je pense, a un comité sur la proximité des chemins de fer qui travaille beaucoup là-dessus, parle de toute la question de l'assurance responsabilité civile et des préoccupations liées aux constructions qui s'approchent du réseau de chemins de fer. Il y a donc eu de bonnes discussions. Je pense que la FCM a formulé des recommandations intéressantes à cet égard.

M. Jeff Watson: Monsieur Therien, j'aimerais que vous clarifiiez ce que vous avez dit au sujet du fait que la protection du dénonciateur devrait figurer dans la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le projet de loi S-4 conférerait ce pouvoir. Je pense que ce qui a été dit était que la réglementation devrait être en place.

M. Emile Therien: Je suis d'accord avec vous. La réglementation n'est pas encore en place.

M. Jeff Watson: D'accord, très bien. Je voulais seulement clarifier cela, parce que le gouvernement a créé des pouvoirs à cette fin. Cependant, certaines de ces recommandations, qui sont peut-être davantage alignées sur ce que le vérificateur général a dit, doivent maintenant figurer dans la réglementation, et c'est donc celle-ci qui pose problème, maintenant.

Monsieur Therien, tandis que nous discutons de l'amélioration des systèmes de gestion de la sécurité, en ce qui a trait à la culture de la sécurité, nous avons reçu des témoins, qui nous ont dit que l'un des éléments importants était la perception des travailleurs à l'égard des sondages sur la sécurité. Certains de nos représentants syndicaux nous ont certifié que cela se produisait, et d'autres nous ont dit que cela ne se produisait pas avec leurs membres. Cependant, rien de cela n'est obligatoire dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité, selon ce que j'en comprends. Notre comité devrait-il recommander que ces types de sondages à des fins d'évaluation constituent un élément obligatoire d'un système de gestion de la sécurité?

M. Emile Therien: Je pense qu'il est temps de revoir les SGS et tout ce qui est connexe. Je serais d'accord avec vous.

Encore une fois, comme je l'ai dit, cela est très controversé, et il y a beaucoup de questions à ce sujet.

M. Jeff Watson: Monsieur Tweed, bienvenue encore. Ce n'est pas vous qui maniez le marteau, cette fois-ci. Je n'ai pas eu l'occasion de vous cuisiner. Je vais essayer d'être aussi dur que possible avec vous — non, pas vraiment.

L'idée d'un wagon d'intervention initiale que vous avez soulevé est un concept intéressant. Peut-être que Transports Canada devrait

la considérer. Vous avez dit qu'il serait situé directement derrière la locomotive et qu'il contiendrait les produits ignifuges.

Cependant, nous avons entendu dire, par l'Association canadienne des chefs de pompiers, qu'il pourrait y avoir carrément des dizaines de moyens de lutter contre les incendies. Comment pourrait-on s'entendre sur ce qui devrait se trouver dans le wagon? Il pourrait même ne pas y avoir deux trains pareils en ce qui concerne les marchandises dangereuses qu'ils transportent. Donc, comment pourrait-on gérer la présence de différents produits chimiques, ou les moyens potentiels de...

Le président: Nous allons laisser M. Tweed répondre à cela, puis votre temps sera écoulé.

M. Mervin Tweed: Je pense que ce que nous faisons, c'est que nous formulons une proposition sur ce qui devrait et ce qui ne devrait pas se trouver dans ce wagon en particulier, puis nous la présentons à des intervenants du secteur privé et leur demandons s'ils seraient d'accord avec nous là-dessus en fonction de ce que nous transportons maintenant et de ce que nous proposons de transporter dans l'avenir.

Nous reconnaissons que nous ne sommes pas des experts en la matière et nous demanderions aux experts de formuler ces recommandations en fonction des produits que nous transportons, et pour chaque produit.

Nous transportons du carburant aviation, qui est très volatil, et, heureusement, nous le faisons de façon sécuritaire depuis 15 ans. Mais, nous voulons également savoir que nous pouvons prendre de meilleures mesures ou améliorer cette situation, si elle venait à se produire.

● (0955)

Le président: Merci.

Madame Morin, vous avez cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'aujourd'hui.

Ce qui m'intéresse particulièrement, ce sont les passages à niveau. Vous en avez beaucoup parlé. C'est vraiment un problème dans ma circonscription.

Dans Montréal-Ouest, par exemple, il y a un passage à niveau juste à côté d'une école. Il y a donc plein de jeunes. Je comprends ce que vous nous avez dit, soit qu'il faut faire plus de sensibilisation auprès des jeunes. Or, c'est une école primaire, alors celle-ci accueille tout le temps de nouveaux élèves. Je pense qu'investir dans la prévention est une bonne chose, mais la démarche de sensibilisation est à renouveler chaque année, étant donné qu'il y a de nouveaux élèves chaque année.

La ministre a annoncé un budget pour ça. Cependant, c'est un budget ponctuel; il ne va pas perdurer. Il va aider pour une année, mais ce sera à refaire l'année suivante.

Monsieur Marit, vous nous avez dit qu'il y avait des aspects un peu moins clairs de la réglementation. Outre la prévention, que pensez-vous qu'on doit faire pour les passages à niveau? Par exemple, comme le passage à niveau dont je parlais à Montréal-Ouest est très dangereux, on souhaite construire un tunnel ou une tranchée. Toutefois, Montréal-Ouest n'a pas la capacité financière de le faire.

À votre avis, que devrait-on faire pour la sécurité de ces passages à niveau?

[Traduction]

M. David Marit: Je ne peux parler que du point de vue de la Saskatchewan, et je sais que les problèmes dans les régions à forte densité de population sont bien différents de ceux que nous avons. Ce dont nous parlons, dans notre province, en ce qui a trait à la réglementation liée aux passages à niveau, c'est du fait qu'il doit y avoir un engagement et une participation de la part de la collectivité quant au type de passages à niveau qu'elle désire; qu'il s'agisse d'une barrière illuminée ou d'un panneau d'arrêt, qui peut être suffisant pour certaines collectivités.

Je pense que c'est ce que nous essayons de dire. Il y a un coût qui accompagne cela, un coût qui est partagé par la municipalité et la compagnie de chemin de fer. Ces passages à niveau doivent être entretenus continuellement, et toute mise à niveau qui doit être faite donne également lieu à un partage des coûts. La collectivité doit participer à la décision quant au type de passages à niveau qu'elle veut, puisque cela entraînera un coût.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Pensez-vous que le fédéral devrait avoir un rôle à jouer à cet égard, ou devrait-on laisser ce rôle seulement aux propriétaires et aux municipalités?

[Traduction]

M. David Marit: Je crois que cela concerne les municipalités et les entreprises.

[Français]

Mme Isabelle Morin: D'accord, merci beaucoup.

Monsieur Demers, j'ai beaucoup aimé votre analogie portant sur la vitesse sur l'autoroute. Vous avez dit que lorsque l'état d'une autoroute posait problème, on ne diminuait pas la vitesse. J'ai trouvé que c'était une phrase qui nous expliquait vraiment bien la situation.

Avez-vous un échancier? Quand on s'aperçoit qu'un tronçon est endommagé ou qu'il y a des réparations à faire, combien de temps ça devrait prendre? Avez-vous une idée du temps que ça devrait prendre avant que la réparation se fasse? Que devrait-on faire avant qu'on fasse la réparation? Diminue-t-on quand même la vitesse? Quelle latitude devrait-on donner à ça?

M. Jacques Demers: Je trouve encore dommage que ce soit une blague. J'utilise cette analogie pour faire rire, mais c'est dommage. Vous avez raison. Ce n'est tellement pas logique de penser comme ça.

Les routes sont utilisées par des voitures, des véhicules tellement moins dangereux, qui présentent moins de risques et qui peuvent freiner plus rapidement, et pourtant on y effectue les travaux nécessaires. En revanche, quand on parle de voies ferrées et de trains de 12 000 pieds de long, on n'a pas la même notion. Quand il est question de rénover les rails, ça a l'air quasi farfelu de penser pouvoir le faire.

Vous me posez des questions à propos des délais, mais je ne suis pas en mesure de préciser quels sont les délais. J'ai l'impression que les travaux à faire sur certains tronçons requièrent des délais importants et que tout ça va prendre du temps. Cependant, je ne suis pas en mesure de préciser quels peuvent être les délais. Quoi qu'il en soit, il faut que ça commence. Ce qu'il faut, c'est un plan qui nous permette de dire qu'on s'en va vers une amélioration.

C'est un peu comme pour la question qui nous a été posée plus tôt, quand on parlait des produits. On aimerait que ce soit en temps réel. Ce n'est pas encore chose faite, mais on estime quand même que c'est un pas vers l'avant. Dans ce cas-ci, on souhaite pouvoir faire la

même chose. Une fois qu'on sera rendu au même niveau, on pourra parler de délais. Je pense que le problème, c'est qu'on ne part pas du même endroit. Après ça, on parlera peut-être de trois mois, six mois ou un an.

J'ai de la misère à penser qu'on puisse laisser pendant cinq ans la limite de vitesse de certaines voies ferrées à 10 milles à l'heure. Je songe à certains tronçons, mais je sais qu'il y en a bien d'autres au Canada sur lesquels la limite de vitesse est fixée à 10 milles à l'heure depuis une dizaine d'années. C'est déraisonnable.

• (1000)

Mme Isabelle Morin: À votre avis, à qui devraient revenir les coûts de réparation: aux propriétaires des voies ferrées ou aux municipalités?

Souvent, on se lance la balle. On l'a vu au Nouveau-Brunswick. La ministre a dit qu'elle n'allait pas donner d'argent pour la réparation d'un tronçon à une compagnie qui fait déjà des millions de dollars de profits.

À ce moment-là, il faut quand même faire des détours. À qui envoie-t-on la facture pour ces réparations?

M. Jacques Demers: On sait déjà qu'il y avait un plan. Pour le tronçon que je vise personnellement, soit le tronçon de la MMA, il y avait bel et bien un plan. Le tiers était subventionné à ce moment-là, mais la compagnie n'a même pas pris cet argent pour faire les travaux. C'est contre ça que j'en ai.

C'est d'autant plus choquant de penser que la compagnie a des subventions, mais qu'elle n'a pas l'obligation de dépenser l'argent. Il n'est même pas question de répartition des coûts. Il faudrait d'abord qu'il y ait une obligation. Une fois qu'il y aura cette obligation, on pourra songer à la répartition des coûts. Est-ce avantageux à l'échelle provinciale ou fédérale d'avoir des tronçons, d'avoir de nouvelles entreprises qui viennent s'y joindre? On pourra peut-être débattre de cette question. Cependant, il faut d'abord admettre que ça n'a pas d'allure de laisser des voies ferrées ou des tronçons devenir complètement désuets.

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

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Demers.

Maintenant, nous allons passer à M. Braid, pour cinq minutes.

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

Merci à tous nos témoins d'être ici, aujourd'hui, et de nous avoir présenté d'excellents exposés et d'avoir contribué à cette importante étude.

Monsieur Marit, c'est agréable de vous revoir.

J'ai pensé que je commencerais par une question ou deux pour vous, et je regrette, je ne suis pas, contrairement à mon collègue à l'autre bout de la table, originaire de la Saskatchewan.

Monsieur Marit, une des nombreuses mesures que Transports Canada et que notre gouvernement ont prises depuis la terrible tragédie de Lac-Mégantic est de s'assurer que les expéditeurs qui sont des compagnies ferroviaires et les entreprises d'expédition qui transportent des marchandises dangereuses évaluent ces marchandises et les étiquettent de manière adéquate avant l'envoi.

Pourriez-vous nous parler de cette exigence toute récente?

M. David Marit: Merci.

Nous avons entendu parler de cela. Je pense qu'il est très important qu'ils aient fait cela et que nous l'examinions, puisque, même dans la province de la Saskatchewan, avec le pétrole, nous constatons qu'il y a trois types très différents de pétrole qui sont exportés de la Saskatchewan. Il y a la formation de Bakken, le pétrole lourd, et le brut, qui provient de la zone de Shaunavon et que vous pouvez littéralement tenter d'enflammer sans qu'il ne prenne feu. Je pense qu'il s'agit d'un bon point à soulever, monsieur Braid, c'est-à-dire que nous devons vraiment examiner l'étiquetage des marchandises de sorte que les collectivités sachent ce qui se trouve dans les wagons qui passent sur leur territoire.

M. Peter Braid: Il s'agit donc d'une initiative que vos collectivités membres ont accueillie favorablement?

M. David Marit: Oui.

M. Peter Braid: C'est excellent.

Nous avons discuté, ce matin, de l'accord qui concernait la Fédération canadienne des municipalités et les expéditeurs par rail visant à veiller à ce que les municipalités soient informées des types de marchandises qui sont transportées à travers leurs collectivités. Pourriez-vous nous dire si, selon vous, l'entente actuelle est adéquate, si on peut l'améliorer, à quoi ressemblerait cette amélioration et si vous avez participé, par l'intermédiaire de la FCM, précisément, aux discussions sur cette entente?

M. David Marit: Merci pour cela. Oui, en fait, mon collègue, Jacques, et moi siégeons tous les deux au comité d'examen de la sécurité nationale de la FCM, donc, nous y avons participé.

Pardonnez-moi — la première partie de votre question portait sur...?

M. Peter Braid: Pourriez-vous parler du caractère adéquat de l'entente actuelle en vue de veiller à ce que les municipalités et les premiers répondants reçoivent l'information dont ils ont besoin en vue de se former et de se préparer de façon adéquate?

M. David Marit: Ce que nous avons fait — et je sais qu'il y a eu certaines questions au sujet des marchandises qui sont transportées à travers les municipalités —, c'est d'être très respectueux à l'égard de l'industrie et, également, des collectivités. Nous avons dit que, si vous savez quelle marchandise passe ou quels types de marchandises passent, vous pouvez former vos pompiers et vous pouvez avoir l'équipement dont vous avez besoin pour intervenir. Si d'autres marchandises passent, alors, nous demandons aux compagnies de chemin de fer d'en informer les collectivités. Je pense que, si les antécédents liés à ces lignes ferroviaires ne changent pas, ils peuvent accélérer le processus. Je pense que le processus que nous avons suivi était adéquat. Je ne voudrais pas aller jusqu'à devoir informer les municipalités au quotidien, puisque, selon moi, cela pourrait donner lieu à d'autres préoccupations très importantes.

• (1005)

M. Peter Braid: Donc, ce que vous me dites, c'est que, selon vous, l'entente actuelle est adéquate et fournit aux municipalités et aux premiers répondants l'information dont ils ont besoin afin de veiller à ce que les premiers répondants soient bien formés et bien préparés?

M. David Marit: Oui.

M. Peter Braid: D'accord. Merci.

Monsieur Tweed, je suis heureux de vous voir et de vous revoir dans la capitale nationale.

J'ai une petite question concernant le wagon d'intervention initiale. Nous avons déjà eu une bonne discussion à ce sujet, ce matin. Je suis

curieux de savoir quand votre entreprise a mis cela en place. S'agit-il d'une initiative récente, ou y a-t-il un certain temps de cela, monsieur Tweed?

M. Mervin Tweed: C'est relativement nouveau, et nous ne l'utilisons pas pour chaque expédition que nous faisons. Cela dépend de la marchandise que nous transportons. Mais, la véritable initiative, c'était notre proposition de transporter du pétrole brut. C'était une des recommandations que nous avons reçues non seulement des collectivités, mais également des professionnels, qui ont dit que, pour faire ce que nous avons à faire dans le type d'environnement dans lequel nous travaillons, ils nous le recommanderaient fortement. Donc, nous l'avons simplement inclus dans notre plan d'affaires.

M. Peter Braid: Excellent. Savez-vous s'il y a d'autres compagnies ferroviaires, au Canada ou en Amérique du Nord, qui adoptent une approche semblable?

M. Mervin Tweed: Je ne le sais pas. Je suis sûr que certains le font. Si je peux seulement faire un commentaire, nous avons parlé de réduire les vitesses auxquelles les trains circulent dans les collectivités, et nous faisons cela en raison des discussions que nous avons eues avec ces collectivités, et il s'agit, pour elles, d'une façon de se sentir en sécurité. Cependant, la réalité, c'est que, que vous soyez en train de réparer une route ou un aéroport, ou une autoroute, vous réduisez les vitesses jusqu'à ce que la situation soit réglée. C'est la réalité. Vous pouvez dire que ce n'est pas la solution. Ce n'est pas toute la solution, mais il suffit de conduire sur une importante autoroute qui fait l'objet de réparations, et, essentiellement, tout le monde ralentit.

M. Peter Braid: C'est excellent. Merci.

Monsieur Tweed, je veux vous poser des questions au sujet des wagons DOT-111. En utilisez-vous, actuellement?

M. Mervin Tweed: Nous en utilisons. Essentiellement, nous prenons la marchandise que nous fournit le CN. Nous assurons la relève du CN. Mais, encore une fois, nous ne transportons pas de brut, à ce stade-ci. Nous transportons strictement du carburant pétrolier et du carburant aviation.

M. Peter Braid: Combien de wagons DOT-111 utilisez-vous, environ?

Enfin, pourriez-vous également parler de l'annonce qu'a récemment faite la ministre Raitt selon laquelle les wagons DOT-111 seront retirés du service sur une période de trois ans?

M. Mervin Tweed: Essentiellement, nous utilisons ce qui nous est fourni pour le moment, mais j'appuie la décision de faire cela. La seule mise en garde que j'ai, c'est que cela n'est pas différent du principe de l'offre et de la demande, en ce sens que, lorsque vous retirez le fournisseur, vous créez une autre conséquence, c'est-à-dire qu'il faut déterminer comment il est possible d'acheminer la marchandise au destinataire sans prendre de risque si l'on n'a pas la capacité de la transporter. C'est, je pense, la difficulté à laquelle nous serons tous confrontés.

Je reprendrai seulement la comparaison que David a faite concernant le transbordement. Nous avons eu beaucoup d'occasions d'établir des installations de transbordement le long de notre voie ferrée. Notre plus grande difficulté est de faire en sorte que les wagons transportent la marchandise. Si nous n'obtenons pas les wagons dont nous avons besoin, il est inutile de mettre en place des installations de transbordement, parce qu'aucune marchandise ne sera transportée. C'est actuellement le plus important défi auquel nous serons confrontés au cours de la nouvelle année.

Le président: Merci.

Monsieur Tweed, vous avez parlé à de nombreuses reprises, aujourd'hui, de votre wagon d'intervention. Je veux juste le préciser, votre entreprise propose de faire cela parce que vous prévoyez transporter du pétrole brut. Lorsque vous aurez l'infrastructure et le wagon d'intervention, prévoyez-vous l'utiliser également lorsque vous transporterez, disons, du carburant aviation, et d'autres choses, ou sera-t-il strictement utilisé pour le pétrole brut?

M. Mervin Tweed: Actuellement, cela dépend de ce que nous proposons en matière de pétrole brut. Mais je pense que, à mesure que nous irons de l'avant, vous allez voir des règlements qui vont exiger ou, à tout le moins, suggérer que cela fasse partie du processus dont vous avez besoin.

Le président: Merci.

Monsieur Mai, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je vais commencer par M. Demers, puis je passerai à M. Marit.

Monsieur Demers, vous avez soulevé des points importants. Pour que ce soit bien clair, je tiens à préciser que vous êtes ici à titre personnel, mais vous êtes quand même membre de la Fédération québécoise des municipalités et de la FCM.

Comme vous l'avez clairement affirmé, le fait que les municipalités obtiennent maintenant l'information constitue un pas dans la bonne direction. Le ministre précédent disait que vous deviez passer par la Loi sur l'accès à l'information pour savoir quels produits étaient transportés sur votre territoire. Nous aussi, nous accueillons favorablement cette amélioration.

Par contre, vous avez mentionné aussi vouloir obtenir de l'information en temps réel. Lors de notre dernière réunion, l'Association canadienne des chefs de pompiers a comparu devant notre comité. Les témoins ont affirmé qu'il n'était peut-être pas nécessaire d'avoir de l'information en temps réel, mais qu'il y aurait lieu à tout le moins d'avoir l'information à l'avance. Les témoins ont aussi dit qu'ils ne recevaient pas encore toute l'information. Ils ont demandé au gouvernement d'en faire plus pour que les municipalités sachent d'avance ce qui circulera sur leur territoire, de manière à mieux planifier les ressources requises. Comme M. Marit et l'Association canadienne des chefs de pompiers l'ont dit, il y a énormément de pompiers volontaires. Il faut donc bien s'occuper de la prévention.

Est-ce que la prochaine recommandation de la FCM pourrait être, par exemple, que les municipalités reçoivent l'information à l'avance? Nous n'avons pas encore entendu cette demande. M. McGuinty en a fait mention, et nous aussi, au NPD, nous poussons en ce sens, parce que nous savons que c'est ce que veulent les municipalités. Pourtant, on ne l'entend pas de la bouche de la FCM. Pouvez-vous me dire s'il s'agit d'une position claire de la Fédération québécoise des municipalités?

•(1010)

M. Jacques Demers: La Fédération québécoise des municipalités le demande certainement.

Il y a peut-être lieu aussi de définir ce qu'on entend par « en temps réel ». Il ne s'agit pas nécessairement de savoir que le train va passer dans cinq minutes et qu'il transporte telle quantité de tels produits.

On ne sortira pas les camions de pompiers pour les mettre sur le bord de la voie ferrée au cas où il se produirait un incident.

Quand on parle de temps réel, ça veut dire que nous aimerions savoir quels produits seront transportés sur le territoire dans le prochain mois ou dans les prochains jours. Ainsi, nous pourrions évaluer si nous sommes prêts et si notre matériel est adéquat s'il arrive quelque chose. Être prêt ne signifie pas que chaque village s'équipe au même titre que New York. Ce que je veux, c'est que nous sachions vraiment à quoi nous attendre.

Lorsque s'est produit l'accident de Lac-Mégantic, je me suis questionné en tant que maire. Si une tragédie semblable se passait chez nous, qu'est-ce que je ferais? Comment je réagirais? Je me suis aperçu que je n'avais pas les outils nécessaires.

Avoir l'information en temps réel, c'est avoir la certitude de bien connaître le risque auquel notre territoire est exposé. Je crois qu'on extrapole quand on dit que cela signifie demander l'information sur chaque train qui passe, l'heure à laquelle il passe, dans combien de minutes il passera. Là, il y aurait à mon avis un risque, car des gens pourraient utiliser cette information à mauvais escient. Ce n'est pas ce que nous demandons. Ce que nous voulons, c'est être informés sur les produits dont il s'agit, leur quantité et le niveau de risque qu'ils posent sur notre territoire. C'est de cela qu'il s'agit lorsque nous demandons d'obtenir de l'information en temps réel.

Comme je le mentionnais un peu plus tôt, nous voulons surtout être informés si les produits transportés varient. Il n'y a aucun problème s'il s'agit des mêmes produits que ceux qui sont passés l'année dernière ou le trimestre dernier.

[Traduction]

Le président: Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. David Marit: Non. Je pense que mon collègue a très bien résumé la situation. Ce qui me préoccupe et, je pense, qui préoccupe bon nombre d'entre nous, même à la SARM, c'est que si l'on commence à parler de temps réel et de savoir à l'avance ce qui circulera, cela entraînera d'autres risques, et il faudra être prudent.

[Français]

M. Hoang Mai: D'accord.

Aussi, parmi ses recommandations émises après les événements de Lac-Mégantic, le Bureau de la sécurité des transports prescrivait que les compagnies envisagent des options pour contourner les endroits où l'on trouve une population plus dense, soit les endroits urbains. Concrètement, pensez-vous que ce soit possible?

Je sais que dans le cas de Lac-Mégantic, il y a des demandes de cet ordre. Par contre, à Amqui, où les voies ferrées passent dans la ville, ce n'est pas une option, ce n'est pas ce que les gens veulent. C'est ce qu'on m'a dit quand j'y suis allé.

Y a-t-il une possibilité de le faire? On n'a rien entendu de la part du gouvernement à cet égard.

M. Jacques Demers: Je vais être franc sur cette question: je pense que c'est très difficile.

On sait que nos collectivités se sont construites autour des voies ferrées, dans bien des lieux. Il est difficile de penser réussir à faire contourner les voies ferrées.

Même dans le cas extraordinaire de Lac-Mégantic, si on réussit à avoir une voie de contournement, ce sera pour aller rejoindre des usines et des entreprises. Puisque la voie ferrée doit être reconstruite, on va peut-être en détourner un petit bout.

Toutefois, je ne pense pas que ce soit réaliste de penser pouvoir tasser les autres voies ferrées pour les faire sortir des collectivités. Ça fait partie de l'histoire.

M. Hoang Mai: En fait, la recommandation du Bureau de la sécurité des transports visait davantage à ce que les compagnies envisagent quelles sont les options en ce qui touche les autres lignes.

Quoi qu'il en soit, je n'irai pas plus loin à ce sujet.

•(1015)

[Traduction]

J'ai une question pour M. Tweed, et, malheureusement, je n'ai jamais siégé au comité sur le transport, mais j'ai entendu d'excellentes choses à votre sujet lorsque vous étiez membre du comité.

Une voix: C'était de la foutaise.

M. David McGuinty: C'était son frère.

M. Hoang Mai: Évidemment, après la tragédie de Lac-Mégantic, certaines personnes étaient préoccupées concernant les chemins de fer d'intérêt local ou certaines entreprises de plus petite taille qui ne sont pas de catégorie 1 et disaient qu'ils ne respectaient pas leurs responsabilités en matière de sécurité, qu'ils ne mettaient pas la sécurité au premier plan; que l'argent, tout comme les profits, est plus important que la sécurité.

Vous êtes en train de dire que votre entreprise a trouvé la solution de circuler à cinq milles à l'heure dans les collectivités. Vous vous opposez — eh bien, vous n'utilisez jamais qu'un seul exploitant et vous ne laissez jamais vos trains sans surveillance.

Une de mes questions, c'est que vous prenez des mesures qui sont plus strictes ou plus sécuritaires que ne l'exige la réglementation. Est-ce exact?

M. Mervin Tweed: Dans bon nombre de cas, oui.

M. Hoang Mai: Ma question, également, c'est de savoir si vous pensez que les règlements en matière de sécurité sont trop laxistes. Si votre entreprise dépasse les exigences de la réglementation en matière de sécurité parce que vous pensez qu'il est plus sécuritaire de le faire, les autres entreprises ne devraient-elles pas faire en sorte que leur niveau de sécurité se conforme à une norme plus élevée?

M. Mervin Tweed: Je pense, lorsqu'il y a une réglementation, que c'est manifestement la norme qui est établie pour l'ensemble de la population.

Dans notre cas, l'une des raisons, c'est l'isolement; il y a des fois où, assez souvent, nous avons besoin de deux équipages sur notre train, donc, nous avons quatre personnes, qui ne travaillent pas nécessairement toutes en même temps. Cependant, maintenant que nous avons accru nos délais et nos délais de livraison, nous pouvons fonctionner avec deux employés, et nous venons tout juste, à titre d'entreprise, de prendre cette décision.

Pour nous, il s'agit d'instaurer un climat de sécurité non seulement pour nos employés, mais également pour les gens des localités où nous circulons. Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons pris la décision de circuler à cinq milles à l'heure après avoir eu des discussions avec les collectivités. Elles estimaient qu'elles allaient être davantage en sécurité advenant que quelque chose se produise, et cela ne nuisait pas à nos livraisons.

Le président: Merci.

Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci beaucoup.

Je vais partager mon temps avec Jeff, et il commencera, je pense. Merci.

M. Jeff Watson: J'aimerais apporter une correction, pour le compte rendu, monsieur le président.

En ce qui concerne la disposition sur le fait d'obtenir les données à l'avance, des représentants de l'Association canadienne des chefs de pompiers ont été interrogés, plus tôt cette semaine, à ce sujet en particulier. Ils ont dit que, et je cite, « ce n'est pas faisable et ce serait une perte de temps ».

De plus, ils ont poursuivi en laissant entendre, contrairement aux informations qui ont été dénaturées, que cela était inutile pour la planification appropriée des premiers répondants et que l'Ordre préventif n° 32 était, en fait, adéquat et qu'il correspondait à ce que M. Marit avait suggéré.

J'encourage les membres à lire les bleus pour savoir ce que les représentants de l'ACCP ont vraiment dit.

Monsieur le président, je vais céder la parole à la députée.

Mme Wai Young: Merci, messieurs. J'aimerais vous remercier d'être venus.

Bienvenue à nouveau, monsieur Tweed.

Merci, monsieur Demers, d'être ici et de nous faire part de votre expérience horrible.

Je voulais ne pas parler de wagons et de SGS, car je pense que nous avons couvert le sujet de façon adéquate. Cependant, l'une des choses que nous n'avons pas abordées — et cela figure certainement dans votre plan de reconstruction, monsieur Demers —, c'est toute cette question des installations de transbordement.

Nous avons récemment entendu dire, de la part d'autres témoins, qu'il n'y a pas de normes dans l'ensemble du Canada, que ces installations de transbordement étaient construites un peu n'importe où où nous en avons besoin, mais qu'il n'y avait pas de zonage, pas de planification, pas de formation en intervention d'urgence, ni même de plan de certaines de ces installations de transbordement, dont certaines peuvent être assez simples et d'autres, plutôt complexes.

Peut-être que vous pourriez chacun me faire part de vos connaissances et/ou de vos idées quant à ce qui peut et devrait être fait en matière de normalisation ou de règles et de règlements ou de sécurité entourant cela, car elles se trouvent souvent à l'intérieur des collectivités ou assez près de celles-ci.

Peut-être que M. Demers pourrait commencer, étant donné votre expérience récente.

[Français]

M. Jacques Demers: Je crois que la question, qui porte sur le transbordement, ne devrait pas m'être adressée. En fait, M. Tweed est l'expert en sécurité. Votre question semblait porter davantage sur ce point.

Nous, qu'il s'agisse de la FCM ou de la municipalité, n'avons pas travaillé sur le principe du transbordement. Ce dossier ne nous touche pas.

• (1020)

[Traduction]

Mme Wai Young: Permettez-moi donc de préciser un peu ma pensée.

Dans le cadre de la reconstruction de Lac-Mégantic, ou au cours de l'étude liée à la construction, dans l'ensemble du Canada, de nouvelles installations de transbordement près ou à l'intérieur des collectivités, pensez-vous que vous devriez ou que la FCM devrait jouer un rôle en vue d'avoir une forme de zonage, pour avoir certaines normes de sécurité, pour insister en vue d'avoir une sorte de PIU, des plans d'intervention d'urgence, relativement à cela, parce que c'est apparemment cela qui est lacunaire et qui soulève certaines préoccupations en matière de sécurité?

[Français]

M. Jacques Demers: Excusez-moi, mais je n'avais pas bien compris votre première question.

Oui, vous avez absolument raison. On est en train d'avancer de façon intéressante. Il faut qu'il y ait une communication entre le gouvernement et le monde ferroviaire, ce qui n'était pas le cas précédemment. Il faut que nous soyons capables de discuter tous ensemble. C'est notre responsabilité, à l'échelle municipale. Vous avez absolument raison. Quand on parle du schéma d'aménagement, quand il est question de situer les ressources sur notre territoire de façon sécuritaire. Il faut absolument que le tout soit arrimé et que nous puissions en discuter ensemble. Il faut le faire en ayant une vision d'ensemble de notre territoire. C'est essentiel.

[Traduction]

Mme Wai Young: Exactement.

Ce qui me préoccupe, c'est que nous avons consacré beaucoup de temps à parler des DOT-111 et de la sécurité des chemins de fer, et ces choses sont, bien sûr, très importantes. Je pense que ce qui est tout aussi important, c'est cette question préoccupante des installations de transbordement. Et, je vous en prie, si vous pouviez la soulever dans le cadre des différentes réunions de comité auxquelles vous assistez et des divers travaux auxquels vous participez, je pense que ce serait très important.

Je vous en prie, allez-y, messieurs, si vous souhaitez dire quelque chose à ce sujet.

M. Mervin Tweed: Nous cherchons évidemment à créer des installations de transbordement. En fait, nous en avons ouvert une lundi et nous avons consacré l'essentiel de 7 à 10 jours à la formation des employés qui sont là.

Très souvent, ce que vous constaterez... et c'était notre décision, à ce moment-là, de mettre l'installation sur notre territoire, donc, essentiellement, nous assumons les responsabilités et les risques qui l'accompagnent. Par conséquent, il est important, voire impératif, pour nous de faire en sorte que nos employés soient formés et prêts à travailler.

Il y a d'autres endroits que nous envisageons, et ils seront axés sur les wagons de producteurs, et les gens qui fourniront le grain seront ceux qui investiront dans l'installation de transbordement. Ce n'est rien de complexe, il s'agit seulement d'un transporteur à vis de base qui a une capacité un peu plus grande que la plupart des autres systèmes. Nous allons sortir et travailler de concert avec les collectivités qui choisissent d'emprunter cette voie et donner nos conseils et dispenser notre formation en matière de sécurité. Encore une fois, lorsque c'est sur notre territoire, nous assumons toute la responsabilité et les risques que cela comporte.

Mme Wai Young: Pourrais-je vous poser une autre question, monsieur Tweed? Vous avez affirmé, ici, et pour le compte rendu, que les normes en matière de sécurité et les protocoles que vous utilisez pour OmniTRAX sont supérieurs à tous ceux que vous avez vus. Comme les chemins de fer, essentiellement, sont interreliés, comme vous le savez, et que vous permutez les trains avec d'autres compagnies, etc. — parce que nous avons un système de chemin de fer intégré au Canada —, comment réagissez-vous en tant qu'entreprise lorsque vous savez ou constatez qu'une autre entreprise avec laquelle vous travaillez en étroite collaboration a des normes laxistes, ou qu'elle n'a pas de SGS en place, ou que ses protocoles sont peu efficaces?

M. Mervin Tweed: Nous ne constatons pas cela, simplement parce que nous sommes responsables strictement que de notre propriété, que de notre chemin de fer. Nous exploitons nos propres locomotives et trains.

Tout le monde a une responsabilité, et la nôtre est suffisamment importante pour nous tenir occupés. Nous avons plus de 600 milles de voies ferrées qui parcourent des régions très hostiles, dans le Nord. Nous envoyons un wagon là-bas tous les deux jours, un véhicule rail-route qui, essentiellement, mesure le métal et le bois, et nous indique où des réparations doivent être effectuées.

Lorsque nous disons que nous respectons ou excédons, dans bon nombre de cas, la nouvelle réglementation qui a été adoptée après Mégantic, ce que nous avons constaté, c'est que nous allons au-delà de 8 ou 9 des 10 recommandations. Pour nous, il s'agit probablement davantage d'une question de nécessité, en raison de l'endroit où nous sommes. Nous pouvons faire un long trajet sans croiser âme qui vive, il est donc impératif que nous fassions les choses de la bonne manière.

Mme Wai Young: Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Toet, vous avez les dernières questions de cette première série.

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

Merci à tous d'être ici, aujourd'hui, je l'apprécie.

Simplement pour appuyer un peu l'intervention de M. Watson, je dirai qu'il est très vrai que les chefs, lorsqu'ils étaient ici, le 29 avril, ont dit que ce qui était d'une importance capitale, c'était de déterminer quelles marchandises circulaient sur quelles lignes, plutôt que de savoir quelles marchandises sont transportées par chaque train. Je pense que la question clé, c'est que le fait d'utiliser l'expression « en temps réel » est quelque peu trompeur quant à ce qu'on essaie vraiment de réaliser. Il pourrait être utile de reformuler cette expression de sorte que nous n'ayons pas cette pagaille concernant ce que nous demandons vraiment. Manifestement, ce que vous entendez, essentiellement, par « en temps réel », monsieur Demers, c'est de ne pas avoir à savoir exactement, à un moment précis... Vous avez été très clair là-dessus, mais, d'une certaine manière, l'expression « en temps réel » suppose cela. Peut-être que nous devrions trouver une nouvelle terminologie afin d'éviter toute confusion à cet égard. Mais c'est une bonne chose d'avoir clarifié cela.

Monsieur Marit, je suis originaire du Manitoba, où il y a de nombreuses collectivités rurales, et, donc, je veux seulement vous demander ceci, comme vous êtes originaire d'une collectivité rurale, en Saskatchewan. Selon vous, pourquoi est-ce que la plupart de ces collectivités ont été établies et construites à ces endroits?

• (1025)

M. David Marit: Le chemin de fer.

M. Lawrence Toet: Exactement. Cela nous ramène à ce que nous disions. Nous parlons si souvent du fait d'avoir à faire en sorte que les chemins de fer contournent les villages, les collectivités et les villes, etc. La réalité, ce que nous devons comprendre, c'est que le chemin de fer a ouvert l'Ouest, et les villages ont été créés autour de celui-ci. Nous devons donc être un peu réalistes en ce qui a trait à nos attentes, ici. Oui, la sécurité est cruciale. Nous devons faire en sorte que les chemins de fer soient entretenus de façon appropriée, et cela m'amène un peu à la question que je veux vous poser, monsieur Demers.

Vous sembliez dire, dans vos déclarations — et j'espère que vous pourriez le clarifier — qu'aucun entretien n'est effectué sur les voies ferrées.

Est-ce ce que vous croyez? Ou voulez-vous voir une amélioration des travaux d'entretien qui sont effectués?

[Français]

M. Jacques Demers: Je ne dis pas qu'il n'y a pas eu d'entretien, mais pour ce qui est du tronçon dont je parle, il n'y en a presque pas eu. C'est vérifiable.

Depuis juillet, il est question du tronçon de la MMA. Au cours des 10 dernières années, on a dû réduire la vitesse à 10 milles à l'heure sur de plus en plus de tronçons. On a beau dire que de l'entretien a été fait sur cette voie ferrée, mais si vous demandez aux gens qui habitent dans la région, ils vous diront qu'il n'y en a pas eu. Si vous demandez aux gens qui y travaillent, ils vous diront qu'il n'y a pas eu d'entretien. Le CP a vendu ce tronçon à la MMA parce qu'il nécessitait des investissements, c'est évident.

On ne dit pas qu'aucun entretien ne se fait sur les voies ferrées du Canada. On parle de tronçons en particulier. On demande de mettre ces tronçons à niveau pour que la limite de vitesse ne soit plus de 10 milles à l'heure.

Quelqu'un a mentionné que lorsqu'on fait des travaux sur l'autoroute, on réduit la limite de vitesse. C'est vrai, mais on le fait parce que des personnes sont en train de faire des travaux. Cependant, pour les tronçons dont on parle, on réduit la vitesse alors que personne n'effectue de travaux. Présentement, il n'y a aucune obligation de faire des travaux quand la vitesse est limitée à 10 milles à l'heure. C'est important de le mentionner.

Vous avez posé une question sur l'obtention d'information en temps réel. J'ai éclairci cela plus tôt. En fait, nous voulons vraiment savoir ce qui se passe chez nous. Il ne s'agit pas de savoir, un an après, quels produits ont été transportés sur notre territoire. Nous voulons savoir ce qu'il en est présentement.

Un autre terme pourrait être employé, vous avez sûrement raison. Par contre, quand nous parlons d'obtenir de l'information en temps réel, cela signifie que nous voulons savoir quels produits sont transportés présentement sur notre territoire. Ça ne veut pas dire de savoir quels produits sont transportés à l'instant même, mais ça pourrait vouloir dire de savoir d'avance quels produits seront transportés la semaine suivante ou le mois suivant. Ainsi, nous pouvons prévoir ce qui s'en vient et déterminer si nous sommes prêts à intervenir.

Selon moi, c'est ce que veut dire l'expression « en temps réel ». Nous avons la responsabilité en tout temps de savoir si nous sommes capables d'intervenir sur notre territoire et de quelle façon nous pouvons le faire.

[Traduction]

M. Lawrence Toet: Merci. Merci, également, pour la précision relative à la question de l'entretien. Donc, ce que vous dites, c'est que nous devons examiner certains tronçons de chemin de fer et ceux qui n'ont peut-être pas été entretenus depuis un certain temps et, peut-être, établir certains paramètres à cet égard. C'est très bien, et nous apprécions le fait que vous ayez soulevé ce point.

Monsieur Marit, je voulais poursuivre la série de questions concernant la recommandation que la FCM a ou aurait formulée. Vous avez dit que certaines recommandations avaient été formulées concernant la proximité du développement des collectivités. Pourriez-vous peut-être nous donner une idée de ce que certaines de ces recommandations ont pu être? Même à titre de député, je fais face à cette situation tout le temps. J'habite, en quelque sorte, dans une ville ferroviaire, où passent des voies du CP et du CN. De nouveaux secteurs résidentiels sont construits dans ma ville, et ils sont très près des voies ferrées; il s'agit de maisons toute neuves, et les gens les achètent, et, un an plus tard, c'est moi qui reçois des appels de plaintes concernant le bruit que font les trains. Ce n'est pas mon rôle. Comment les municipalités vont-elles commencer à gérer cela? Je pense que vous construisez trop près des voies ferrées, particulièrement les secteurs résidentiels.

M. David Marit: Cette question ne relève pas de mon domaine d'expertise, parce que je ne siège pas au comité sur la proximité. Je sais que la FCM a un tel comité, et si vous voulez avoir ces recommandations et cette discussion, je peux certainement faire en sorte que quelqu'un de la FCM vous réponde, monsieur Toet.

• (1030)

M. Lawrence Toet: Elle a donc formulé des recommandations?

M. David Marit: Que ce soit des recommandations ou des lignes directrices, je ne connais pas vraiment le processus, monsieur Toet, je peux certainement vous les obtenir.

M. Lawrence Toet: Ce serait très apprécié.

Le président: D'accord, votre temps est écoulé, monsieur Toet. Il n'y a jamais assez de temps, je sais.

Nous approchons de la fin. Je propose de continuer avec M. Mai et M. Sullivan ensemble, puis ce sera M. McGuinty, puis deux autres, ici. Vous disposez donc de trois minutes chacun, y compris les réponses, donc, utilisez votre temps de façon judicieuse.

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: En ce qui me concerne, je vais apporter davantage de précisions, parce que M. Watson a soulevé la question, en citant les bleus...

[Français]

J'aimerais simplement vous rassurer, monsieur Demers. Les représentants de l'Association canadienne des chefs de pompiers qui ont comparu devant notre comité ont affirmé qu'il n'était pas nécessaire d'avoir l'information tout de suite, ni d'être informé à propos de tous les wagons qui passent. De fait, on n'a pas l'intention de placer des camions à côté de la voie ferrée au cas où se produirait un incident. Toutefois, ils ont dit vouloir savoir ce qui se passe pour leur permettre de vérifier s'ils ont toutes les ressources nécessaires. Là-dessus, on s'entend. On est d'accord avec vous.

Également, j'ai fait une tournée au Québec à propos de la sécurité ferroviaire. En ce qui a trait à l'entretien des rails, la situation est pitoyable. On nous a parlé de clous qui partent, de bosses dans les rails qui font paniquer les gens. C'est vraiment le cas.

[Traduction]

Monsieur Tweed, vous confirmez que nous disons qu'il s'agit d'une autoréglementation en ce qui a trait aux compagnies ferroviaires. Comme les normes en matière de sécurité sont un peu faibles, les compagnies qui se préoccupent davantage des normes en matière de sécurité les rehausseront. C'est ce que nous disons, que le gouvernement n'a pas fait son travail à cet égard.

Ce n'est qu'un commentaire. Je vais céder la parole à M. Sullivan.

Le président: Monsieur Sullivan, vous avez un peu moins de deux minutes.

M. Mike Sullivan: Merci.

Il y a eu un autre incendie impliquant des DOT-111, hier, à Lynchburg, en Virginie. La rivière était en feu. La question des DOT-111 occupe beaucoup de notre temps en raison de Lac-Mégantic, mais une des choses que le Bureau de la sécurité des transports nous a dites, c'est que ces wagons ne sont pas sécuritaires, même à 20 milles à l'heure; ils se briseront, s'ouvriront, déverseront leur contenu et prendront en feu, même à 20 milles à l'heure. Le CP nous a dit qu'ils ne sont pas prêts à circuler à basse vitesse.

Quand nous avons demandé à la ministre, qui participait à une réunion communautaire dans ma circonscription, la semaine dernière — le chef de cabinet de la ministre était là, tout comme des représentants de Transports Canada —, quelle est la vitesse appropriée, ils ont répondu qu'ils avaient demandé aux compagnies ferroviaires d'effectuer une évaluation du risque.

Je vais revenir à vous, monsieur Therien, car vous avez notamment parlé de cela dans votre déclaration préliminaire. Est-il approprié que les compagnies ferroviaires effectuent elles-mêmes l'évaluation du risque liée à la vitesse à laquelle leurs trains devraient circuler dans les collectivités ou en vue de déterminer si elles devraient les contourner étant donné qu'il s'agit d'un conflit d'intérêts pour elles? Elles sont peut-être prêtes à prendre un risque, mais la population ne l'est pas.

M. Emile Therien: Vous avez tout à fait raison, et je pense avoir soulevé ce point dans mon exposé.

Laissez-moi vous parler de l'élimination progressive des wagons-citernes qui ne sont pas conformes. Je salue l'annonce de la ministre selon laquelle elle veut en retirer 5 000 en trois ans. Je pense qu'il faut mettre les choses en perspective. Au moment où vous commandez un nouveau wagon, il faut deux ans avant qu'il soit livré, si vous êtes chanceux. Si vous retirez 5 000 wagons en trois ans, je ne sais pas s'ils pourront être remplacés. Tout d'abord, ces wagons n'appartiennent pas aux compagnies ferroviaires, ils appartiennent au consommateur, les entreprises de crédit-bail et d'autres. Je pense que cela constitue un défi majeur. J'espère que cela se produira, mais je suis un optimiste à tout crin.

Le président: Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez trois minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Merci pour cela, monsieur Therien. En fait, il est intéressant d'entendre que vous ne pouvez pas dire ni conclure avec certitude que ces wagons seront disponibles au cours des trois prochaines années, pas plus que ne peut le faire la ministre. Malgré le fait qu'on lui ait demandé à plusieurs reprises les éléments de preuve ou

l'analyse qui soutiennent ses allégations selon lesquelles elle peut le faire, elle n'a rien fourni aux Canadiens.

Monsieur Marit, j'aimerais revenir à ce que vous avez affirmé. À deux reprises, vous avez dit que, si les municipalités étaient avisées à l'avance du fait que des matières dangereuses allaient circuler sur leur territoire, cela ne serait pas sans risque. Quels sont les risques?

M. David Marit: Je ne sais pas comment le dire, mais je pense que cela entraîne le risque que quelqu'un fasse quelque chose...

M. David McGuinty: Parlez-vous de risques en matière de sécurité?

M. David Marit: Oui, c'est cela. Oui, cela pourrait entraîner d'importants risques en matière de sécurité.

En parlant avec les collectivités dans notre province, les pompiers et tous ces gens, et en les écoutant, s'ils savent tout ce qui a circulé sur le territoire de leur collectivité, alors ils savent... Je pense que la question est de savoir où, s'il y a un incident, c'est cette stratégie de communication relative au fait de savoir, à ce moment-là, quelles marchandises il y a sur le train et de communiquer cette information aux services d'incendie afin qu'ils soient au courant. Je pense que c'est là où cette information doit vraiment être acheminée pour que la collectivité puisse faire ce qui s'impose.

• (1035)

M. David McGuinty: Donc, ce que vous dites, c'est que la raison pour laquelle le gouvernement du Canada a conclu une entente avec la FCM pour informer les municipalités après coup, c'est qu'il y a des risques en matière de sécurité?

M. David Marit: C'est ce que je dis, ce n'est pas la FCM qui le dit.

M. David McGuinty: Qu'est-ce que la FCM dit? Vous êtes tous les deux membres du conseil d'administration...

M. David Marit: Oui.

M. David McGuinty: ..., du comité consultatif. En ce qui a trait à la FCM, quels sont ses motifs? Parce que j'ai posé la question à ses représentants.

M. David Marit: Ses motifs sont probablement de savoir seulement quand et quel serait le délai en ce qui concerne... Quand voudriez-vous le savoir? La veille? Sur le plan de la logistique, c'est vraiment impossible, puisqu'il faut se demander quelles collectivités il faut informer et lesquelles il ne faut pas informer. Allez-vous toutes les informer?

M. David McGuinty: Vous informez les collectivités où circulent les trains.

M. David Marit: C'est exact. Eh bien, dans bon nombre de cas, en Saskatchewan, le même train, dans une période de 10 heures, peut traverser des centaines de collectivités...

M. David McGuinty: Certainement.

M. David Marit: ... et vous allez toutes les informer?

M. David McGuinty: Et, d'ici 2024...

M. David Marit: Si elles ne disposent pas des ressources, alors il faut s'assurer que quelqu'un les a. Cela devient également une question de responsabilité, alors, et je pense qu'il faut en parler.

M. David McGuinty: Je pense que les représentants des municipalités au Canada, quelle que soit l'envergure de celles-ci, sont suffisamment matures et intelligents...

M. David Marit: Ils le sont...

M. David McGuinty: ... pour comprendre cela, n'est-ce pas?

M. David Marit: Oui, ils le sont, dans une certaine mesure, mais cela entraînera la question de la responsabilité. Ils diront: « Alors, si vous êtes au courant, vous devriez tout avoir en place. » Si un incident se produit, la municipalité pourrait être mise en cause. Cela me préoccupe.

Le président: Merci, monsieur Marit.

Votre temps est écoulé, monsieur McGuinty.

Nous allons maintenant passer à M. Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas certain de pouvoir le dire assez, mais, en ce qui a trait à l'Ordre préventif 32, qui porte sur l'échange d'information — et c'est peut-être une bonne chose que nous le clarifions et en discussions ici —, des représentants de l'Association canadienne des chefs de pompiers ont également pris part au dialogue continu dans le cadre de la consultation à ce sujet. Ils ont indiqué clairement, devant notre comité, qu'ils n'avaient pas besoin, à des fins de planification, d'être avertis à l'avance des marchandises qui allaient traverser leur territoire.

L'Ordre préventif prévoit deux choses, et pas seulement les données globales annuelles. La deuxième exigence, c'est que toute modification importante soit fournie dès que possible après qu'elle est survenue ou immédiatement après. Il prévoit également, selon ce que j'en comprends, un registre, si vous voulez, des premiers répondants dans les collectivités, qui sont les personnes à contacter et à qui l'information doit être fournie. Il comporte des exigences quant à la façon dont l'information doit être utilisée et à quel moment elle ne doit pas être communiquée, etc.

Des représentants de l'Association canadienne des chefs de pompiers étaient ici, cette semaine, et ils ont dit qu'ils avaient ce dont ils avaient besoin en ce qui a trait à l'Ordre préventif 32, et que le fait de les prévenir à l'avance, et je les cite encore une fois, « n'est pas faisable et serait une perte de temps ».

De plus — et c'est, cela aussi, simplement pour apporter des précisions pour le compte rendu —, les évaluations du risque des compagnies peuvent également faire l'objet d'une vérification par Transports Canada dans le cadre de leurs systèmes de gestion de la sécurité. Pour ceux qui ont assisté à la réunion du Comité des comptes publics, hier, et qui ont lu le chapitre 7 du rapport du vérificateur général, que nous avons examiné en décembre, monsieur le président, le ministère a maintenant... plutôt que d'avoir 40 % des inspecteurs qui ne sont pas formés pour effectuer des vérifications des SGS, il y en a maintenant 4 %. En ce qui concerne les cinq qui restent, c'est une question de disponibilité des travailleurs en vue d'être formés. Tout cela devrait donc être terminé, selon ce que je comprends, d'ici juin prochain.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Le président: Vous avez encore trois minutes de ce côté-ci, si quelqu'un souhaite...

Madame Young, allez-y.

Mme Wai Young: Simplement parce que certains d'entre eux n'ont pas eu la chance de répondre à ma question sur le

transbordement, je vais peut-être juste accorder à M. Marit et à M. Therien chacun une minute et demie pour répondre.

M. David Marit: La question du transbordement est une chose qui nous préoccupe également dans la province. Comme je l'ai dit, nous obtenons beaucoup d'approbations, presque à chaque semaine, mais celles-ci doivent être renvoyées au ministère des Affaires municipales pour être approuvées, puis il y a le processus de communication connexe avec la municipalité.

Comme l'a dit M. Tweed, toutes les installations de transbordement sont sur l'emprise ferroviaire sur cette propriété. Cela vise seulement à informer les municipalités qu'il y en a une qui sera construite sur leur territoire.

Mme Wai Young: Y a-t-il une norme, un plan d'intervention, et toutes ces choses dans le cadre de cela?

● (1040)

M. David Marit: Non, il n'y en a pas. Cependant, l'industrie, dans la province de la Saskatchewan, et je parle de l'industrie du pétrole, semble très bien s'entendre dans les secteurs des ressources pétrolières avec le transporteur de leur produit, et ce, en faisant en sorte que les ressources soient disponibles advenant un incident.

Mme Wai Young: Merci.

M. Emile Therien: Je suis membre du Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses. Si ma mémoire est bonne, le comité a traité de cette question il y a quelques années. Je ne me souviens pas exactement de ce qui s'est passé, mais vous voudriez peut-être consulter les comptes rendus de ce comité pour savoir ce sur quoi ont porté les discussions et ce qui a été décidé, peu importe ce qui en est ressorti.

Mme Wai Young: D'accord.

Monsieur le président, peut-être que nous pourrions faire un suivi là-dessus. Ce serait une étude très intéressante.

Le président: Comment voudriez-vous procéder?

Mme Wai Young: Simplement en obtenant de l'information sur toute cette...

Le président: Sur le transbordement?

Mme Wai Young: Oui.

Le président: En fait, l'analyste, durant la réunion, m'a dit qu'elle s'y affairait.

Mme Wai Young: Oh, très bien. C'est fabuleux.

Le président: Elle lisait dans vos pensées, j'imagine.

Messieurs, merci beaucoup d'être venus ici.

Monsieur Demers, comme vous êtes issu du milieu municipal, je trouve toujours rafraîchissant de voir un politicien, à quelque échelon que ce soit, adopter ce que j'appellerais une approche pleine de bon sens. Je l'apprécie.

Merci à tous pour vos commentaires.

Merci d'être ici.

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>