



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 046 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 25 avril 2007

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

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

Le mercredi 25 avril 2007

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la séance numéro 46 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le comité reprend son étude de la sécurité ferroviaire.

Nous accueillons aujourd'hui Keith Creel, Peter Marshall et Jim Vena du Canadien national.

Messieurs, nous vous proposons de présenter des remarques préliminaires avant de passer à la période de questions. Je ne sais pas qui d'entre vous va commencer.

Monsieur Creel? Bienvenue, la parole est à vous.

M. Keith E. Creel (premier vice-président, Région de l'Est, Canadien national): Merci, monsieur le président. Nous vous remercions de nous donner la possibilité de témoigner devant votre comité aujourd'hui. Nous vous prions de nous excuser de n'avoir pu vous rencontrer plus tôt et nous sommes convaincus que vous comprendrez les pressions qu'une récente grève a exercées sur nos activités.

Je tiens à préciser d'entrée de jeu que la sécurité est extrêmement importante pour nous au CN. Nous sommes ravis d'avoir l'occasion de passer en revue les mesures que nous appliquons pour offrir un service ferroviaire sûr. Je sais que la plupart d'entre vous connaissent bien le CN; cependant, en raison des informations qui ont circulé récemment, j'aimerais prendre un moment pour vous présenter quelques points essentiels concernant notre société.

Le CN a été privatisé en novembre 1995. Depuis, le CN a acquis plusieurs compagnies ferroviaires, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis, notamment la BCRC, l'Illinois Central et le Wisconsin Central. Le CN est une société à grand nombre d'actionnaires dont environ 60 p. 100 des actions sont actuellement détenues par des actionnaires canadiens. Notre président et la majorité des membres de notre conseil d'administration sont également canadiens. Notre chef de la direction, M. Hunter Harrison, est américain et exerce ses fonctions à notre siège central à Montréal. Notre centre des opérations pour l'Amérique du Nord est situé à Edmonton, en Alberta.

La sécurité est un des cinq principes qui guident les activités du CN, les autres étant le service, le contrôle des coûts, l'utilisation des actifs et le personnel. Nos décisions de planification et d'exploitation reposent sur ces constantes qui définissent le contexte commercial et culturel de notre société. Nous ne nous satisfaisons jamais de notre bilan en matière de sécurité. J'ai toutefois plaisir à vous signaler que le pourcentage des accidents en voie principale du CN, tels que rapportés par le Bureau de la sécurité des transports, le BST, a diminué de 30 p. 100 en 2006 — passant de 110 accidents en 2005 à 75 en 2006.

De manière générale, compte tenu des accidents en gare ferroviaire et en voie principale, nous avons obtenu une diminution de 18 p. 100. Nous affichons également une nette amélioration sur le plan de la gravité des accidents. La moitié de ces accidents en voie principale touchant seulement une ou deux voitures. Cette amélioration a eu également des conséquences spectaculaires sur nos résultats, car les déraillements sont très coûteux. En 2006, les répercussions financières des déraillements ont chuté de 91 millions à 48 millions de dollars par rapport à l'année précédente. Mais aussi et surtout, les blessures subies par le personnel en 2006 ont diminué de 25 p. 100, ce qui représente également une amélioration très importante.

Malgré les fluctuations d'année en année et de trimestre en trimestre — par exemple, il est clair que l'année 2005 ne fut pas très bonne pour le CN — les tendances révèlent une nette amélioration du CN sur le plan de la sécurité.

Notre plan de sécurité repose sur trois piliers: le personnel, le processus et la technologie. Le premier pilier du plan de sécurité du CN met l'accent sur les initiatives relatives au personnel. Il s'agit de programmes visant à transformer la façon dont le personnel s'efforce d'accueillir une culture de la sécurité grâce à des séances d'information, un entraînement à la communication et un programme de reconnaissance. Un exemple de ces efforts est la création en 2006 de la carte de pointage du rendement des employés. Il s'agit d'un système qui permet de noter le rendement de chaque employé qui, à la fin de l'exercice, doit rencontrer son supérieur immédiat afin d'évaluer son rendement en matière de sécurité et au regard d'autres critères. C'est l'occasion pour l'employé de dialoguer avec son superviseur et de pointer divers aspects laissant à désirer et d'en discuter.

Le deuxième pilier est le processus. Les aspects principaux sont l'analyse des tendances, la vérification sécuritaire, l'évaluation des risques et la sécurité des entrepreneurs. L'analyse des tendances nous permet de découvrir les causes principales d'accidents afin de mobiliser les ressources de la manière la plus précise et la plus efficace possible. Les superviseurs et les équipes de vérification effectuent les vérifications et contrôles d'efficacité dans l'ensemble de notre réseau. Plus de 300 contrôles d'efficacité sont réalisés chaque jour dans l'ensemble du réseau du CN.

Le troisième pilier de notre plan de sécurité concerne les initiatives technologiques. Le CN tire parti au maximum de la technologie afin de réduire les risques. Du côté technique, nous mettons l'accent sur la détection de défauts de rails, sur le contrôle de l'état géométrique de la voie et sur la détection de chutes et d'affouillements. La vérification des rails par ultrasons a augmenté de plus de 60 p. 100 au cours des quatre dernières années et porte sur environ 120 000 milles par an, ce qui signifie que nous inspectons nos lignes principales entre quatre et dix fois chaque année. Nous dépassons de loin les exigences réglementaires minimales qui sont d'une fois par an. Nous avons également renforcé le contrôle de l'état géométrique de la voie et nous avons acquis, au coût de 5 millions de dollars, une nouvelle voiture équipée pour effectuer ces vérifications géométriques afin d'augmenter nos activités de contrôle. Nous utilisons également toutes sortes de dispositifs faisant appel aux technologies de pointe pour vérifier les divers aspects mécaniques de nos activités, notamment des détecteurs de roulements chauds, des détecteurs de roues chaudes, des détecteurs de pièces traînantes, des détecteurs de roues froides, des détecteurs de défauts de roues en charge et des détecteurs de profil de roue.

Le CN est, en Amérique du Nord, le service ferroviaire qui dispose de la plus haute densité de détecteurs de ce type. Par exemple, les six principaux services ferroviaires d'Amérique du Nord disposent d'environ 75 détecteurs des défauts de roues. Le CN possède à lui seul 30 de ces 75 détecteurs. Tous les détecteurs sont reliés à une centrale qui surveille les données en permanence, 24 heures sur 24 et sept jours par semaine. Cela nous permet de repérer les tendances qui se dessinent et de prendre les mesures proactives nécessaires avant qu'un accident ne se produise.

Le CN est par ailleurs un chef de file de l'industrie dans la manutention sécuritaire des marchandises dangereuses. En 2006, nous avons engagé un des plus grands experts d'Amérique du Nord pour diriger notre service. Nous avons créé par la suite dans notre réseau 11 nouveaux postes de préposés aux marchandises dangereuses. Les titulaires de ces postes ont reçu une formation complète et sont en mesure de répondre à toutes les situations impliquant des marchandises dangereuses.

Nous avons également pris l'initiative d'organiser de nombreux exercices conjoints avec les autorités locales et provinciales de la police, les pompiers, les services environnementaux et autres intervenants.

L'industrie ferroviaire est une activité à forte densité de capital. Cette année, le CN investira 1,6 milliard de dollars en capitaux. Environ la moitié de cette mise de fonds sera consacrée à la sécurité ferroviaire, notamment au remplacement des rails, des traverses, des viaducs et autres équipements. Année après année, nous avons fait ce type d'investissement dans notre réseau afin de le maintenir en excellent état.

Nous faisons des mises de fonds aussi importantes avant tout pour protéger nos employés et le public en général, mais il est clair qu'au bout du compte ces investissements s'avèrent excellents sur le plan commercial. Exploiter un réseau ferroviaire de manière sécuritaire c'est faire en sorte de servir nos clients de manière efficiente, de protéger leurs produits, de maintenir la fluidité de la circulation et d'éviter les interruptions de service tout en permettant à notre société et à nos actionnaires d'économiser de l'argent. Du haut en bas de la structure hiérarchique, toute notre société se donne pour mission d'exploiter son réseau ferroviaire de manière sécuritaire.

Il est certain que nous avons été victimes de déraillements très médiatisés et d'accidents qui ont naturellement inquiété le public.

Cependant, dans l'ensemble, nous avons un bon dossier et les lignes de tendance que nous allons vous présenter aujourd'hui indiquent que nous progressons dans la bonne direction.

Nous comprenons l'intérêt que vous portez à ces questions et nous vous en remercions. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

Messieurs, merci d'être venus. Vous savez sans doute que lorsque ce comité a été constitué, un de nos premiers objectifs était la sécurité dans les transports maritimes, aériens et ferroviaires. Nous avons connaissance de problèmes dus à l'augmentation du nombre de déraillements en 2005. Le ministre du gouvernement libéral de l'époque, Jean Lapierre, commanda deux études à la suite de la hausse des incidents dont vous avez reconnu l'existence en 2005, monsieur Creel. L'étude de la phase 1 portait sur l'inspection de vos activités afin d'examiner les détails des incidents en matière de sécurité. La deuxième, la phase 2 consistait à vérifier le Système de gestion de la sécurité que vous aviez mis en place afin d'examiner, comme vous l'avez mentionné, la différence entre le personnel et le processus.

Commençons par les sujets de préoccupation relatifs à la phase 1 — je vais passer en revue les questions et, si vous pouvez prendre des notes, vous déciderez ensuite qui y répondra. Étant donné que plusieurs de mes questions concernent l'Ouest du Canada, je suppose qu'il serait plus approprié pour M. Marshall d'y répondre.

À la page 6, le rapport de la phase 1 fait état des facteurs contributifs des déraillements en voie principale. Le rapport mentionne que deux des principaux facteurs qui ont contribué aux déraillements du CN sont les voies et les matériels roulants. Il précise par exemple que les matériels ont été mis en cause dans 37 p. 100 des déraillements en voie principale du CN. Il s'agit de cas où le CN possède la voie et exploite le train. Le rapport indique également que la voie est un facteur impliqué dans 27 p. 100 des déraillements.

Si nous allons ensuite un peu plus loin, à la page 14, puis à la page 17, on aborde deux questions se rapportant au matériel roulant. À la page 14, il est question des wagons de marchandises. Les inspecteurs ont relevé un taux d'avaries de 20,6 p. 100 sur un peu plus de 3 000 wagons de marchandises inspectés. Différents types d'avaries sont cités, mais il est question de freins défectueux, de problèmes de freins qui présentent des risques supplémentaires.

La page 17 donne un aperçu des locomotives. Les inspections ont révélé un taux d'avaries compromettant la sécurité de 53,9 p. 100, soit près de 54 p. 100, sur les 232 locomotives inspectées. Le taux d'avaries variait de 32,4 à 68,9 p. 100 — là encore, mauvais alignement des patins de frein, tête de triangle de frein usée, débatement excessif du piston de frein. Ces avaries ne sont pas extrêmement graves, mais ce qui m'inquiète, après la lecture du rapport, c'est que ce nombre important d'avaries relativement mineures indique peut-être un manque d'attention généralisé. En effet, ce manque d'attention aux avaries mineures laisse à penser que l'on ne prête guère plus d'attention aux avaries graves.

L'autre problème mentionné dans le rapport, à la page 19, concerne la composition. Dans l'exposé que vous nous avez présenté aujourd'hui, dans la documentation que vous nous avez apportée, vous parlez de collaborer avec les autorités locales, les autorités municipales, les équipes spécialisées dans les marchandises dangereuses, ainsi que les services des incendies et de police qui doivent intervenir en cas de déraillement grave. Les vérifications ont révélé un taux d'infractions de 14 p. 100 dans l'exactitude des bulletins de composition. Si j'ai bien compris, le bulletin de composition indique, dans ce contexte, ce que transporte le train et à quel endroit ces marchandises se trouvent, de sorte que, en cas de déraillement, les autorités locales seraient en mesure de déterminer si le train transporte des produits dont elles devraient se préoccuper et où ils se trouvent. Les inspections ont révélé 14 p. 100 de listes incomplètes ou inexactes. En tant qu'ancien maire d'une localité située au nord de Vancouver, ce type d'infraction me préoccupe, puisque notre localité est traversée quotidiennement par des trains transportant des marchandises dangereuses à proximité de propriétés résidentielles.

Et si nous passons à la phase 2 du plan d'action qui concerne les pratiques de gestion de la sécurité, je relève plusieurs sujets de préoccupation. Vous les connaissez bien. Au cours de votre exposé, vous avez évoqué l'engagement de votre société à l'égard de la sécurité. Or, le rapport révèle que les cadres supérieurs n'ont pas la même compréhension de l'engagement de la direction à l'égard de la sécurité que les employés ou les superviseurs de premier niveau. Par conséquent, l'engagement existe, mais on peut se demander dans quelle mesure il est transmis — si vous me permettez l'expression — au niveau des voies ferrées. La direction d'une société a la responsabilité de faire en sorte que les politiques et les buts qu'elle adopte soient dûment énoncés mais également appliqués et suivis par les employés. Le rapport indique qu'il est nécessaire de procéder à une révision générale des pratiques de sécurité par les cadres supérieurs et que cette révision doit appliquer essentiellement les normes canadiennes plutôt que les normes américaines.

• (1540)

Je cite le rapport :

... il a été déterminé que l'évaluation du rendement en matière de sécurité, aux niveaux des cadres supérieurs, était énormément axée sur les accidents répondant aux critères des accidents à signaler de la Federal Railway Administration des États-Unis. Le nombre d'accidents de la FRA ne représente qu'une petite partie du nombre réel d'accidents du CN au Canada.

Cela nous ramène à l'évaluation de la norme de niveau monétaire qui est de 7 700 \$ aux États-Unis. En conséquence, les articles d'une valeur moindre ne sont pas signalés, même s'ils peuvent s'avérer importants pour la sécurité. Il peut s'agir de poignées, du palier sur lequel se tiennent les employés, des locomotives. Par conséquent, cela m'inquiète.

Le rapport indique que les données des systèmes de surveillance opérationnelle quotidienne pourraient être utilisées plus souvent afin de susciter des évaluations du risque officielles. Ce que les inspecteurs veulent dire, c'est que les données sont bien recueillies, mais qu'elles ne sont pas utilisées pour effectuer des évaluations régulières. L'équipe de vérification préconise un suivi plus approfondi des renseignements afin d'améliorer la gestion des stratégies d'atténuation du risque. Je cite encore le rapport: « l'équipe de vérification n'a pas pu trouver de renseignements consignés décrivant les mesures d'atténuation du risque ». Cela va à l'encontre de l'intention des normes de gestion des mesures correctives ou des mesures de sécurité du CN — le Système de gestion de la sécurité.

On peut lire également dans le rapport qu'il faut « revoir l'efficacité des initiatives d'amélioration de la culture de sécurité du CN. »

Encore une fois, les mesures mettant l'accent sur la formation, la participation, les communications et l'encadrement n'ont pas été mises en oeuvre efficacement. Cette question a été soulevée principalement par le service mécanique et ces rapports contiennent des témoignages écrits et des informations révélant que certains employés craignent d'être pénalisés s'ils signalent des blessures subies par exemple en raison de l'utilisation de matériel en mauvais état...

• (1545)

Le président: Je vais devoir vous interrompre, puisque vous avez utilisé presque tout votre temps. Si vous avez une question...

M. Don Bell: Je vais y arriver. Merci.

Le rapport a dénoncé sévèrement ce qui semble avoir été l'application de techniques ferroviaires utilisées dans des régions à pente douce ou au relief plat, comme c'est le cas aux États-Unis et dans certaines parties du Canada. Or, je parle de la Colombie-Britannique où cette façon de faire a été appliquée, alors que l'on trouve dans cette région les pentes les plus grandes et les courbes les plus serrées d'Amérique du Nord et que BC Rail possédait, lorsque vous avez acheté cette société, des locomotives qui, par exemple, étaient équipées de freins rhéostatiques, c'est-à-dire d'un système auxiliaire de freinage qui aurait peut-être permis d'épargner la vie de ces deux hommes qui sont morts à Lillooet. Et pourtant, ces locomotives ont été soit vendues, soit déplacées et on est même allé parfois jusqu'à démonter ou désactiver le système de frein rhéostatique.

J'aimerais savoir ce qui est arrivé à ces machines et pourquoi en particulier on les a retirées de Colombie-Britannique? Est-il vrai, d'après vous, que les employés hésitent à rapporter des blessures et à collaborer en fait à la culture de sécurité que vous souhaitez implanter?

Merci.

M. Peter Marshall (premier vice-président, Région de l'Ouest, Canadien national): Merci, monsieur Bell.

Je crois sincèrement que n'importe lequel de nous trois pourrait répondre à vos questions. Nous occupons tous des fonctions de première ligne dans le secteur de l'exploitation. Les rapports de vérification de la phase 1 et de la phase 2 étaient bel et bien le résultat d'une analyse sectorielle du réseau canadien. Par conséquent, n'importe lequel d'entre nous pourrait répondre à vos questions et je crois d'ailleurs que nous le ferons tous les trois.

J'ai fait mon possible pour prendre rapidement des notes et j'espère que nous pourrions donc répondre à tous les points que vous avez soulevés.

Je pense que l'exercice qui a porté sur le Système de gestion de sécurité, dans le cadre de la phase 1, était très complet et nous avons collaboré avec les autorités de réglementation. Au cours de la vérification, nous avons échangé nos points de vue et nos notes, et un rapport préliminaire a été présenté à la fin. Nous avons procédé de la même manière pour la phase 1 et la phase 2. Je crois que bon nombre de nos réflexions et de nos idées ont été intégrées dans les rapports, mais peut-être pas toutes.

Certaines interprétations et certains points de vue sont ceux de l'équipe de vérification et c'est très bien ainsi. L'exercice a été utile pour nous et nous continuons à collaborer avec les autorités de réglementation sur tous les aspects que vous avez mentionnés. Je vais revenir sur certains d'entre eux.

Je crois qu'il est important de reconnaître que nous sommes régis par Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports au Canada. Il est vrai que nous sommes actifs de part et d'autre de la frontière et que nous devons nous soumettre à une autorité de réglementation différente aux États-Unis, mais la réglementation à laquelle nous sommes assujettis au Canada est excellente et nous travaillons quotidiennement avec les autorités de réglementation. Les échanges entre les services ferroviaires, le CN, mais aussi le CP, et les autorités de réglementation sont extrêmement bons.

Vous avez parlé des défauts signalés dans certains wagons ou certaines locomotives. Je crois que l'on peut faire une analogie avec une automobile. Il peut arriver qu'une ampoule grille au bout de quelques semaines dans une voiture toute neuve. Les autorités de réglementation considèrent qu'il s'agit d'une défectuosité. Dans le cas des freins, il peut arriver qu'il soit nécessaire de remplacer les semelles de frein sur une centaine de wagons. Cela ne signifie pas nécessairement que le train est défectueux, mais qu'il faut tout simplement changer la semelle de frein et nous avons bien conscience de cela. Nous appliquons des processus pour remédier aux défectuosités. Il y a de nombreux systèmes différents dans les locomotives. Il peut arriver que le micro-ondes soit en panne et c'est considéré comme une défectuosité. Nous respectons la réglementation. Il y a toujours des choses à réparer lorsqu'un train se rend du point A au point B et c'est pour cela que nous effectuons régulièrement des inspections.

Nous disposons d'excellents processus et d'une bonne technologie pour répondre aux questions de sécurité que vous avez soulevées. Je crois que c'est pour nous une préoccupation constante. Comme l'a signalé M. Creel, rien n'est plus important pour nous que la sécurité. Nous prenons très au sérieux notre responsabilité en matière de sécurité et nous ne sommes pas heureux lorsque se produisent des infractions à la sécurité qui peuvent causer des interruptions de service ou des blessures ou encore occasionner un dérangement pour la collectivité. Ces infractions nous détournent de ce que nous faisons le mieux, c'est-à-dire assurer une circulation efficace et offrir un bon service à nos clients. Par conséquent, nous n'avons pas l'intention de réduire nos efforts en matière de sécurité, nous allons au contraire continuer à nous améliorer dans ce domaine, dans l'intérêt de tous — nous-mêmes, les syndicats, les collectivités. Comme l'a dit M. Creel, nous consacrons beaucoup de temps aux collectivités; nous consacrons beaucoup de temps aux syndicats.

Quant au problème de compréhension différente, je pense que le rapport de la phase 2 constate une amélioration et une base très solide propice au dialogue avec les employés. Tant à l'échelon local qu'à l'échelon régional, nous disposons de comités de la santé et de la sécurité. Tel que vous nous voyez aujourd'hui, nous sortons tous les trois d'une réunion de notre comité de la politique, de la santé et de la sécurité, ce matin-même en fait. Au cours de ces réunions, nous dialoguons tous les trois avec les représentants syndicaux de toutes les régions du pays et nous abordons des questions comme celles-ci. Nous parlons des vérifications de sécurité, de la vérification du SGS, de la phase 1 et de la phase 2. Ce sont des aspects qui sont très importants pour nous en tant qu'organisation, pas seulement pour la direction et pour le syndicat, mais pour l'ensemble de notre organisation.

Comme l'a signalé M. Creel, nous avons instauré l'an dernier une carte de pointage du rendement des employés qui nous permet d'examiner avec chaque employé — pas seulement ceux de la direction, mais tous les employés du réseau — quelle est sa contribution dans son secteur, qu'il soit mécanicien, employé de bureau ou conducteur de train. Nous abordons les questions de

sécurité, de productivité, d'assiduité et nous parlons en toute franchise avec les employés des tâches qu'ils exécutent bien. La majorité d'entre eux font un excellent travail. Nous procédons également à des échanges d'informations et de données au cours desquels nous signalons les points à améliorer et nous accueillons des suggestions.

• (1550)

Par conséquent, je suis convaincu que les communications atteignent efficacement tous nos employés. Pouvons-nous les améliorer? Nous pouvons toujours nous améliorer et nous encourageons tous les membres de l'organisation à nous présenter des suggestions et des idées.

Brièvement, un mot sur la FRA et le BST. La Federal Railroad Administration, FRA, est l'organe de réglementation aux États-Unis. Nous recueillons des statistiques à la fois pour le Bureau de la sécurité des transports, le BST, et la FRA. Nous sommes une société nord-américaine et nous recueillons des statistiques pour la FRA afin de pouvoir comparer notre rendement à celui des autres services ferroviaires nord-américains. Les critères du BST sont différents. Dans bien des cas, ils sont en fait plus sévères. Nous recueillons également des statistiques pour le BST. M. Creel a mentionné une amélioration de 2005 à 2006 dans le cas de certaines statistiques du Bureau de la sécurité des transports.

Nous pourrions échanger beaucoup d'informations et de données utiles. Nous ferons de notre mieux aujourd'hui pour répondre à ces questions.

Mes notes ne sont pas complètes et peut-être que Keith ou Jim Vena peuvent maintenant répondre.

Le président: Je vais donner la parole à M. Laframboise. Le temps est limité.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Je vous ferai signe à une minute et je serai équitable, mais je vais essayer d'être un peu plus attentif au temps.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous nous avez fait parvenir votre mémoire sur la sécurité ferroviaire. Vous tenez un beau discours, vous êtes payé pour venir nous dire que ça va mieux.

D'entrée de jeu, je vous dirai que j'ai posé la question au représentant du Bureau de la sécurité dans les transports, qui a comparu devant notre comité au sujet du SGS dans le secteur aérien. Je lui ai demandé directement s'il avait constaté une réduction des accidents depuis la mise en place des SGS dans le secteur ferroviaire? Il n'a pas pu me le confirmer. Il est trop tôt pour le Bureau de la sécurité des transports pour confirmer que le Système de gestion de sécurité a un effet direct sur la réduction des accidents.

Je veux bien que vous nous disiez que ça va mieux et que vous avez toute une performance et une culture d'entreprise. Le problème, c'est qu'au Québec, entre autres à Montmagny — et ce n'était pas en 2005, parce qu'en 2005 vous avez connu une augmentation du nombre d'accidents —, en 2004 et en 2007, il y a eu des déraillements. Vous nous dites aujourd'hui que ce sont des événements très médiatisés. Après le déraillement de 2007, on pouvait voir une citerne à quelques pieds d'une maison. Je comprends que ce soit médiatisé! Donc, à Montmagny, ce ne sont pas de petits déraillements qui se sont produits.

Je me demande comment vous pouvez gérer cette situation. Vous savez que le maire est venu nous livrer l'état d'âme de sa communauté: à Montmagny, les gens ne croient plus le Canadien National. Il y a eu un gros accident en 2004. Vous aviez dit que tout irait bien et voici que survient un autre gros accident en 2007. Il s'est installé une psychose dans la communauté par rapport au transport ferroviaire. Je veux bien que vous nous parliez comme vous le faites aujourd'hui, mais vous avez compris que dans les communautés où il y a eu des accidents à répétition, comme Montmagny, vous avez un problème de confiance. La population ne croit pas que votre système de sécurité, d'entretien des équipements ou peu importe est efficace après deux accidents: en 2004 et en 2007. Il ne s'agissait pas de petits déraillements, on parle de 26 wagons en 2004 et d'une quinzaine en 2007. Ce ne sont pas de petits déraillements.

Je voudrais que vous essayiez aujourd'hui de me redonner et de redonner à la communauté de Montmagny un sentiment de sécurité.

•(1555)

[Traduction]

M. Peter Marshall: Encore une fois, je pense que nous devons tous répondre.

Vous avez raison de dire que certains incidents dont nous avons été victimes ont été très médiatisés. Nous n'en sommes pas très heureux et cela nous dérange beaucoup.

Une façon de rebâtir la confiance est de continuer à investir dans notre infrastructure et dans notre personnel et de viser toujours l'amélioration pour notre organisation. Nous sommes satisfaits de constater que l'année 2006 a été un bon départ dans cette direction.

J'ai eu connaissance des incidents de Montmagny, même si l'Est du Canada n'est pas mon secteur et que je m'occupe de l'Ouest. En effet, nous passons en revue tous les incidents concernant l'ensemble du réseau du CN. Au moment du deuxième incident à Montmagny, nous avons pris du recul et nous nous sommes demandés si la cause était systémique. M. Vena devrait probablement en parler, puisqu'il s'agit de sa région, mais je pense que les causes des deux accidents de Montmagny étaient différentes. Cela ne signifie pas qu'elles n'ont pas été médiatisées et nous sommes les premiers à le regretter.

Mais encore une fois, je pense que nous devons nous focaliser sur l'avenir et nous concentrer sur ce que nous faisons aujourd'hui. Les résultats que nous avons obtenus au cours des 12 derniers mois nous montrent que nous sommes dans la bonne direction et que nous sommes en voie d'amélioration. Il nous faut poursuivre dans cette direction parce que nous devons regagner la confiance des collectivités, des médias et de nos clients. C'est extrêmement important pour nous.

Jim, voulez-vous répondre?

Le juge Jim Vena (vice-président, Exploitation, Région de l'Est, Canadien national): Évidemment!

Permettez-moi de revenir un peu en arrière. Vous avez parlé de la confiance de la population de Montmagny et des environs. J'ai

rencontré le maire de Montmagny. C'est ce que nous faisons chaque fois que se produit un accident. Pour nous, au CN, nous devons comprendre ce qui s'est passé. Nous voulons savoir si nous devons modifier notre façon de faire, nous devons faire les vérifications nécessaires.

Notre préoccupation, comme celle des autres intervenants, était de faire en sorte que les habitants de Montmagny et de la région comprennent ce qui s'était produit. C'est la raison pour laquelle je me suis déplacé avec un petit groupe de personnes. Il y avait des employés qui travaillent sur la voie, d'autres qui travaillent sur le matériel roulant et il y avait des relationnistes parmi les personnes que nous avions réunies pour examiner les mesures que nous allions prendre, en présence du maire et d'un groupe de personnes qu'il avait invitées.

Nous avons immédiatement pris des mesures provisoires, le 11 janvier, je crois, quelques jours après le déraillement, afin de procéder de manière progressive avant de restaurer le service normal. Notre démarche a donc consisté à examiner la situation.

Connaissions-nous la cause de l'accident? Oui. Notre enquête interne nous l'a révélée, mais nous attendons que le BST nous fasse parvenir son compte rendu définitif de l'accident et nous dise ce qui s'est passé.

Mais je pense que nous avons adopté une démarche progressive afin d'être certains de bien faire les choses.

•(1600)

[Français]

M. Mario Laframboise: Si la communauté vous demandait, comme le maire nous l'a demandé ici, en comité, de limiter la vitesse des trains à 40 milles à l'heure jusqu'à ce que le rapport final du Bureau de la sécurité des transports soit rendu public, accepteriez-vous de le faire? Seriez-vous prêts à respecter cette demande afin de rassurer la communauté, justement parce qu'il y a eu des accidents répétés, un en 2004 et un en 2007? Accepteriez-vous d'attendre le rapport final du Bureau de la sécurité des transports avant d'augmenter la vitesse de 40 milles à l'heure à 60 milles à l'heure? Pourriez-vous la maintenir à 40 milles à l'heure jusqu'à ce que le rapport soit rendu public et que la communauté puisse se sentir en sécurité parce qu'on lui aura expliqué quelles étaient les vraies causes de l'accident de janvier 2007? Seriez-vous prêt à accepter cette recommandation de notre comité?

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Vous me demandez si nous sommes prêts à maintenir une vitesse maximale de 40 milles à l'heure tant que le BST n'aura pas présenté ses conclusions. C'est certainement une mesure que nous pouvons prendre en considération.

Mais avant tout, nous sommes convaincus que la vitesse n'est pas un facteur dans ce déraillement. Nous comprenons les inquiétudes de la population. Nous comprenons les inquiétudes des habitants de Montmagny. M. Vena n'était pas ici lors du dernier déraillement à Montmagny. J'y étais. Je me suis rendu en personne sur les lieux du déraillement, à l'est du viaduc. Le déraillement a été provoqué avant le viaduc par une défectuosité dans une pièce de bogie. Le train a continué à tirer la voiture sur le viaduc. Je suis allé sur les lieux de ce déraillement.

Le deuxième déraillement s'est produit en janvier. J'ai moi aussi pris l'avion pour me rendre sur place et rencontrer le maire. J'ai pris part à l'enquête qui a permis de découvrir la cause du déraillement.

Nous sommes convaincus que la vitesse n'était pas en cause. Les faits sont consignés dans le rapport — dont j'ai ici un exemplaire — qui a été réalisé par un cabinet de recherche indépendant — Transys Research — et présenté à Transports Canada ainsi qu'à TMD. Selon les explications scientifiques — qui peuvent parfois être un peu techniques — la vitesse n'a rien à voir avec les forces latérales qui provoquent le déraillement. La vitesse est associée aux forces longitudinales qui déterminent la distance parcourue par les wagons qui dérailent, mais la vitesse n'a aucune incidence sur les forces latérales. Cela étant dit, nous prendrons votre demande en considération et nous envisagerons sérieusement de maintenir la vitesse à 40 milles à l'heure.

Nous avons été très prudents. Nous avons analysé les éléments afin d'éliminer toutes les causes potentielles. Quand je me suis rendu sur les lieux du premier déraillement, puis du deuxième, je me suis senti aussi préoccupé que les autres citoyens et je me suis demandé ce que j'aurais pu faire pour éviter ce déraillement. En fait, d'après la cause qui a été décelée, il n'y avait pas grand-chose à faire. Ce que j'ai appris, cependant, c'est qu'il y avait une défectuosité dans l'aiguillage qui a occasionné le déraillement en janvier. Il y avait une fissure dans l'acier du trou d'éclissage. Aucun contrôle ultrasonique ne pouvait détecter cette fissure et on ne pouvait pas la voir à l'œil nu, à moins de démonter toute l'infrastructure de la voie pour effectuer une inspection. La cause était là.

À la question de savoir si j'ai manqué, il y a trois ans, l'occasion de prévenir ce déraillement, ma conclusion est la suivante: Avions-nous besoin de cette voie et de cet aiguillage à cet endroit-là? La réponse est non. Nous avons installé un aiguillage à Montmagny il y a de nombreuses années, pour des raisons commerciales. C'était une voie de débord qui nous permettait de transborder des marchandises pour un client. Mais en réalité, nous n'utilisons plus cette voie de débord, sauf de temps à autre, pour notre propre matériel. Par conséquent, nous avons supprimé l'aiguillage. Nous l'avons complètement éliminé. Il n'existe plus. Donc, nous avons diminué la probabilité que cela se produise à nouveau.

Nous avons maintenu la vitesse. Pour le moment, nous allons y réfléchir et je prendrai contact avec vous très prochainement pour vous préciser ce que nous allons faire... D'après mon intuition, je crois que nous allons maintenir cette vitesse. Cependant, ce n'est pas certain. Je ne sais pas quand le BST sera prêt à nous présenter ses conclusions. Je ne sais pas si ce sera dans un an ou deux. Mais nous allons prendre votre demande en considération.

[Français]

M. Mario Laframboise: La vitesse à laquelle vous roulez a fait en sorte qu'un wagon s'est arrêté à quelques centimètres d'une maison et a failli foncer sur elle. Ne venez donc pas me dire que la vitesse n'est pas importante à Montmagny. Les gens trouvent que le train va trop vite. N'eût été de la vitesse de ce wagon, cet accident aurait été beaucoup moins important et personne n'aurait eu peur d'y perdre sa maison.

Vous dites avoir fait effectuer une étude, que vous avez payée vous-mêmes. Cependant, pour les politiciens et la population, le Bureau de la sécurité des transports est l'organisme neutre qui est censé faire une recommandation à la suite d'un accident. Soyez conscients que tant et aussi longtemps que ce rapport ne sera pas rendu public, la population n'aura pas confiance en ce que vous dites. J'espère que vous le comprenez. C'est ce qui est au cœur de la notion de sécurité. Si vous ne pouvez pas redonner confiance à la population, eh bien, essayez d'opérer d'une autre façon.

La population vous demande de limiter votre vitesse à 40 km/h, comme vous le faites présentement. Vous l'avez augmentée dernièrement à 40 km/h. Tant que le rapport du Bureau de la sécurité des transports ne sera pas rendu public, la population vous demande de le maintenir à 40 km/h, ce qui sécurisera tout le monde. Par la suite, on travaillera avec le Bureau de la sécurité des transports. Vous devriez comprendre le syndrome que vous avez causé dans la communauté de Montmagny.

• (1605)

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Nous sommes sensibles à vos préoccupations et nous allons prendre en considération votre demande de maintenir la vitesse à 20 milles à l'heure jusqu'à la publication du rapport.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci, monsieur le président.

Messieurs, je suis de Colombie-Britannique et je vous remercie d'être venus aujourd'hui. Le dossier du CN en matière de sécurité soulève bien entendu de grandes inquiétudes en Colombie-Britannique.

J'ai vu le rapport que vous avez déposé au comité et j'ai écouté attentivement votre exposé, mais il me semble que nous entendons chaque fois la même chose lorsqu'il y a un grand accident, chaque fois qu'il y a une catastrophe écologique, chaque fois qu'il y a une perte de vie.

La première question que je veux vous poser est la suivante: Avez-vous conscience que la véritable perception dans la population, et en particulier en Colombie-Britannique, est que la sécurité n'est pas une préoccupation au CN et que des efforts de relations publiques ne seront pas suffisants pour calmer les inquiétudes légitimes du public en cas de perte de vie et de catastrophe écologique?

M. Peter Marshall: Nous connaissons cette perception de la population en Colombie-Britannique et dans d'autres régions et nous ne la prenons pas à la légère. Nous voulons que la population ait confiance dans les transports ferroviaires. Je répète que nous accordons la plus grande importance à cette perception et que nous ne ménageons aucun effort pour la transformer et améliorer les résultats. Nous pensons qu'il n'est pas utile d'en débattre dans les médias. Nous croyons qu'il est important de tenir compte des faits et de continuer à investir dans notre entreprise par l'intermédiaire du personnel, des processus et de la technologie afin d'obtenir des résultats qui prouvent que nous contribuons à améliorer la situation.

Je sais que l'année 2005 n'est pas très loin; pour certains, c'est comme si c'était hier. Mais nous avons fait de très grands progrès, surtout en Colombie-Britannique. Je travaille à Edmonton, mais je m'occupe de l'Ouest du Canada. Je passe personnellement beaucoup de temps en Colombie-Britannique où je dialogue avec les habitants de nombreuses collectivités et avec des citoyens préoccupés, comme peut l'être M. Laframboise au sujet de Montmagny. Nous comprenons ces perceptions. Nous ne les prenons pas à la légère et nous travaillons très fort pour modifier ces perceptions et améliorer les résultats. En Colombie-Britannique, les résultats sont meilleurs.

Le comité a entendu certains témoignages concernant l'ancienne BC Rail et le CN. Nous avons examiné et passé en revue beaucoup de documentation. À mon avis, il est important de reconnaître que l'ancienne société BC Rail était, certes, une bonne entreprise, mais qu'elle avait également sa part d'accidents. Jusqu'à ce qu'elle soit intégrée au réseau du CN, BC Rail n'était pas tenue de présenter les mêmes comptes rendus qu'un transporteur ferroviaire national. Par conséquent, les statistiques que nous avons en main au sujet de BC Rail ne sont pas vraiment publiques. Nous avons dû ajuster certaines de ces statistiques afin de pouvoir comparer des données comparables. Nous avons fait de notre mieux.

Par exemple, si l'on se rapporte aux statistiques de la FRA, puisque nous ne disposons pas de statistiques du BST pour BC Rail, nous avons réduit de près de deux tiers le nombre d'accidents enregistrés par la FRA pour BC Rail entre 2003 et 2005. Voilà des statistiques qui ne sont pas publiées. Nous n'en parlons pas dans les médias. Nous voulons passer du temps ici, devant votre comité. Nous voulons consacrer du temps aux responsables de l'application de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Je dois les rencontrer demain à Edmonton. M. Vena a déjà parlé au comité. Je répète que nous entretenons un dialogue constant avec le BST, avec Transports Canada. Ils passent beaucoup de temps dans l'Ouest depuis que nous avons fusionné avec BC Rail, la ligne Savage, le Mackenzie Northern et deux autres petites lignes, une en 2006 et l'autre au début de l'année. Nous leur consacrons beaucoup de temps et nous accordons beaucoup d'attention aux comptes rendus qu'ils nous présentent.

Encore une fois, je comprends que la population puisse avoir une perception particulière. Et je reconnais — mes collègues sont certainement du même avis — que nous avons du travail à faire pour améliorer cette perception. Nous pouvons le faire en améliorant les résultats.

• (1610)

M. Peter Julian: Le nombre d'accidents est à la hausse, le nombre des déraillements sur voie principale a augmenté en 2005, s'est stabilisé un peu en 2006, mais augmente actuellement en 2007. Les préoccupations de la population sont légitimes. M. Laframboise a parlé des accidents à Montmagny. En Colombie-Britannique, il y a eu des accidents qui se sont soldés par des pertes de vie. Les faits semblent donner raison aux préoccupations générales.

M. Gordon Rhodes, un de vos employés, est venu nous dire qu'autrefois la sécurité était la première priorité au CN alors que maintenant, selon lui, elle est passée au quatrième rang. Le rapport de Transports Canada révèle que de nombreux employés travaillent sous la pression des normes de productivité, de leur charge de travail et sous la crainte de mesures disciplinaires et que cela nuit à l'exploitation sécuritaire des chemins de fer.

À mon avis, les faits sont très clairs. Ce qui nous importe et ce que nous voulons vous entendre dire, c'est comment la haute direction s'y prend pour changer ses pratiques. Que fait-elle pour modifier cette divergence de point de vue qui fait que les employés ont l'impression de travailler sous pression et que la sécurité n'est plus une priorité? Toutes ces impressions proviennent de l'intérieur même de votre société ferroviaire. Admettez-vous que le CN a fait des erreurs, peut-être en licenciant un trop grand nombre d'employés, en ne disposant pas de suffisamment de personnel pour que le travail soit bien fait? Quelles mesures la haute direction prend-elle pour changer son approche à l'égard de la gestion du réseau ferroviaire, afin que la population canadienne se sente plus en sécurité?

M. Peter Marshall: Je sais que M. Rhodes est venu témoigner ici et je reconnais le SGS, le Système de gestion de la sécurité. Vous en parlez comme des faits. Je pense plutôt que ce sont des témoignages. Chacun a droit à ses opinions et nous respectons les statistiques recueillies et les conclusions présentées par Transports Canada.

Nous ne sommes pas très heureux de la façon dont nous avons commencé l'année 2007. Nous avons dû malheureusement affronter les conditions climatiques les plus difficiles que nous ayons connues depuis de nombreuses années et le temps a un impact sur nos activités.

Qu'avons-nous fait à la haute direction? Les cadres supérieurs de direction ont consacré beaucoup de temps à la sécurité. La sécurité fait partie de nos buts et objectifs aux plus hauts niveaux. Comme l'a signalé M. Creel, elle fait partie de nos cinq principes de base et nous ne faisons rien sans penser à la sécurité, sans examiner cet aspect. Je réitère que nous sommes convaincus que nous nous sommes améliorés par rapport à l'an dernier, par rapport à la situation il y a deux ans ou trois ans. Je pense que les statistiques prouveront dans les années à venir que nous avons fait des progrès. Depuis la privatisation, la sécurité ferroviaire s'est nettement améliorée au CN, entraînant une diminution des accidents et des lésions corporelles.

Quitte à me répéter au sujet des employés qui se sentent poussés par les normes de productivité, etc., je rappelle que nous avons des politiques et des normes — des normes de sécurité. Nous voulons que toutes les tâches soient exécutées dans le respect des normes de sécurité. C'est une de nos attentes. Cela fait partie de nos règlements. C'est une règle absolue. Dans les services ferroviaires, toutes les interventions doivent respecter les règles de sécurité. Nous devons poursuivre nos efforts en vue de répandre cette culture et nous avons constaté des améliorations.

M. Peter Julian: Mais pour établir cette culture, il faut avoir du personnel en place et disposer de l'infrastructure nécessaire pour lui permettre d'effectuer les tâches. Il ne suffit pas à la haute direction de proclamer que la sécurité passe avant tout si, par ailleurs, elle réduit les effectifs et les investissements, change les locomotives et les réaffecte dans des contextes où elles ne sont pas adaptées. La haute direction doit veiller à ce que toutes les décisions qu'elle prend ne restent pas de simples vœux pieux mais qu'elles soient appliquées à tous les paliers administratifs de l'organisation.

Vous voyez ce que je veux dire?

• (1615)

M. Peter Marshall: Je pense que oui. Nous avons beaucoup investi dans cette organisation, aussi bien en temps qu'en argent. Je ne pense pas que la baisse des effectifs ait eu une incidence directe sur la sécurité.

Vous avez à plusieurs reprises évoqué la fusion que nous avons opérée avec BC Rail. Cette fusion a bien sûr entraîné certains excédents au niveau du personnel administratif. Nous visons, en effet, une dimension optimale. Mais notre analyse est essentiellement axée sur la sécurité. Toutes nos décisions partent de ce principe. Je ne pense donc pas que vous puissiez y voir l'origine des conséquences en question.

M. Peter Julian: Je veux bien, mais il me semble que la haute direction va devoir modifier la manière dont elle gère les opérations ferroviaires. L'attention s'est portée, en 2006, sur le CN. C'est alors qu'ont eu lieu les grandes vérifications. Il y a eu de nombreuses discussions tant ici, au comité des transports, qu'ailleurs, et cela semble s'être traduit, provisoirement du moins, par une sécurité accrue des opérations.

Or, nous constatons en 2007, que cela soit ou non attribuable aux conditions météorologiques, un relâchement au niveau des normes de sécurité, avec les résultats que vous savez.

M. Keith E. Creel: J'aimerais, si vous le voulez bien, rappeler qu'on a constaté, entre 2005 et 2006, une baisse de presque 30 p. 100 des accidents sur les voies principales. Je reconnais que si vous comparez les données de 2007 à celles de 2006, vous pourriez, si vous ne les interprétez pas correctement, penser y voir une aggravation de la situation.

Or, les chiffres pour l'année 2006 étaient exceptionnellement bons. Si vous comparez les données de 2007 à celles de 2004 et de 2005, vous êtes bien forcé de constater une amélioration de 40 p. 100. Je rappelle qu'en 2006 l'hiver a été très doux et malgré ce que vous avez dit au sujet des conditions météorologiques, c'est un fait que les conditions atmosphériques sont d'une importance extrême dès qu'il s'agit d'acier, celui des rails comme celui des roues. Par très mauvais temps, les chances d'accident ferroviaire augmentent effectivement. Cela est dû aux caractéristiques mêmes de l'acier, et on ne peut rien y faire.

Si l'on prend la période allant du 1er mars à hier, ou si nous comparons, disons, le premier trimestre de l'année à ce qui s'est passé en 2006 — en n'oubliant pas que c'était des résultats trimestriels tout à fait exceptionnels — on constate une amélioration de plus de 30 p. 100. Cela donne, d'une année à l'autre, une amélioration de 30 p. 100.

Au cours du premier trimestre de 2006, on relève, au total, sur le réseau du CN, 67 accidents déclarés au BST, contre 76 en 2007. On peut voir que l'écart se réduit. Jusqu'au 24 ou 25 avril de cette année, on relève 89 accidents, par rapport aux 85 qui se sont produits en 2006. Je précise que les chiffres de 2007 représentent tout de même une amélioration de 40 p. 100 par rapport à ceux de 2004 et de 2005.

Mais vous pourriez parvenir à la conclusion contraire en interprétant mal les données, et y voir une dégradation par rapport à 2006. Or, faut-il rappeler que l'année 2006 a été une année hors normes. L'hiver 2006 a été exceptionnellement doux, les températures n'ayant rien de comparables avec celles de l'hiver dernier. L'inquiétude à cet égard ne se justifie aucunement et les efforts vont se poursuivre dans le bon sens.

Nous continuons à accorder à cette question toute notre attention. En ce qui concerne les chiffres, nous demeurons parfaitement confiants que l'année 2007 se traduira par des améliorations comme celles que nous avons pu constater en 2006. Précisons qu'il serait injuste de fonder des comparaisons sur les trois premiers mois de 2006 étant donné les très fortes différences qui existent entre ces deux années.

M. Peter Julian: La population canadienne s'inquiète pourtant, à juste titre, de cette augmentation du nombre de déraillements. Vous affirmez maîtriser la situation, mais les éléments qui nous ont été fournis ne le confirment aucunement.

Vous plaidez à l'égard de l'année en cours les circonstances atténuantes, mais c'est un peu trop demander. La population canadienne s'inquiétait déjà des chiffres concernant les années précédentes. Vous nous affirmez être à même d'assurer la sécurité de l'exploitation, mais on constate, en 2007, cette soudaine augmentation... Voyez-vous ce que je veux dire?

M. Keith E. Creel: Non, je comprends fort bien.

M. Peter Julian: Les Canadiens s'inquiètent à juste titre. Or, vous ne pouvez pas nous assurer qu'en réponse aux inquiétudes qui se

sont manifestées, la haute direction a modifié ses méthodes dans le sens indiqué par le rapport de vérification.

M. Keith E. Creel: Je comprends fort bien les inquiétudes qui se sont manifestées et les impressions qui ont pu se former, mais je suis tout à fait confiant que si les Canadiens tiennent compte des faits, ils comprendront fort bien que le très mauvais temps qu'il a fait cet hiver, avec des conditions atmosphériques qui ne surviennent qu'une fois tous les 100 ans, agit forcément sur les causes auxquelles sont dus certains des déraillements dont il a été question tout à l'heure.

• (1620)

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Messieurs, je peux dire sans lui faire injure qu'il y a très peu de choses sur lesquelles nous nous entendons, M. Julian et moi, mais, en tant que citoyen de Colombie Britannique, je m'accorde avec lui pour dire que le secteur des transports ferroviaires et, je dirais même le CN, n'a plus, en ce qui concerne la sécurité, la confiance des Canadiens. Les témoins entendus jusqu'ici ne font que le confirmer.

L'un d'entre vous a, me semble-t-il, laissé entendre que la sécurité ferroviaire est meilleure au Canada qu'aux États-Unis. Est-ce bien le cas?

M. Keith E. Creel: Assurément

M. Ed Fast: Quelle en serait la raison? Serait-ce parce que les normes de sécurité sont plus strictes au Canada?

M. Keith E. Creel: Si l'on compare les normes de la FRA aux normes appliquées par Transports Canada, je dois dire, après avoir travaillé dans les deux pays, qu'il est à certains égards vrai que la réglementation appliquée par Transports Canada est peut-être supérieure. À certains égards, cependant, je pense que les normes appliquées par la FRA sont supérieures.

Prenons l'exemple des freins. C'est, pour nous, un sujet important que le freinage d'un train. Au Canada, la réglementation en vigueur autorise les trains à quitter la gare d'origine si 95 p. 100 de son mécanisme de freinage fonctionne correctement. Cela veut dire que si, à bord d'un train donné, 5 p. 100 du dispositif de freinage est hors d'état de fonctionner, le train est néanmoins, selon la réglementation, autorisé à rouler, et cela sans enfreindre les consignes de sécurité. On a vu qu'au Canada le taux d'accidents ferroviaires est, pourtant, légèrement plus faible qu'aux États-Unis.

Selon la réglementation de la FRA, par contre, le dispositif de freinage doit être en parfait état. Au CN nous appliquons la norme plus exigeante. Étant donné que certains de nos trains franchissent la frontière, sur bien des points ce n'est pas la norme plus souple que nous appliquons mais bien la plus exigeante.

M. Ed Fast: Est-ce exact? M. Rhodes et aussi, je pense, John Holliday ont évoqué devant le comité la question des trains en mauvais état de fonctionnement et sur lesquels avait été apposée une étiquette de réforme. Or, il arrive, semble-t-il, qu'un superviseur passe et retire l'étiquette d'un train censé être en mauvais état de fonctionnement. Le train est alors remis en état selon les normes en vigueur aux États-Unis, c'est à dire selon des normes moins exigeantes que les normes canadiennes. Ça, c'est pour permettre au train de continuer à rouler. Or, il n'y a pas que les deux personnes que j'ai nommées qui l'affirment, car ce détail se trouve également dans la deuxième partie du rapport de vérification sur l'exploitation du CN.

Permettez-moi de citer ce document :

Plus de 75 p. 100 des visiteurs de matériel remorqué interviewés sur quatre sites ont déclaré qu'il n'était pas inhabituel qu'un superviseur retire l'étiquette de réforme apposée à un wagon déclaré en mauvais état de fonctionnement et que ce wagon soit autorisé à rouler.

Cela se trouve dans le rapport de vérification. Vous prétendez, cependant, toujours appliquer la norme supérieure. Ce n'est pas ce que donne à penser le rapport. Ce n'est pas non plus ce que donnent à penser les témoignages de deux témoins qui travaillent chez vous.

Dans ces conditions, comment pouvez-vous dire que vous cherchez invariablement à appliquer la norme plus contraignante?

M. Keith E. Creel: Qu'il me soit tout de même permis de dire que les témoignages qui me semblent avoir été livrés devant le comité ont quelque chose d'anecdotique. Ils ont un caractère plutôt vague et, d'après ce que j'ai vu, il y a beaucoup de « on leur aurait dit », « ils ont entendu dire » ou de « selon certaines rumeurs ». Si jamais nous nous apercevions qu'un superviseur fait effectivement cela, nous prendrions les mesures qui s'imposent. Nous lui ferions de sérieuses reproches.

M. Ed Fast: Et pourtant 75 p. 100 des visiteurs de matériel remorqué interrogés sur quatre sites différents, ont confirmé cela et leurs dires sont consignés dans le rapport de vérification. Comment expliquer cela?

M. Keith E. Creel: Nous ne cherchons pas à l'expliquer. D'abord, nous n'accepterions pas un tel état de choses, mais je m'empresse d'ajouter que les seuls indices qu'on en ait se trouvent, selon ces rapports de vérification, dans les propos anecdotiques de certains employés. Ces employés ont été interrogés hors de tout cadre précis. Et il s'agit, pourtant, d'effectifs qui ont...

M. Ed Fast: Est ce à dire que 75 p. 100 des inspecteurs interrogés se seraient trompés?

M. Keith E. Creel: Eh bien peut être 75 p. 100 du temps, ou toujours... si nous savions que les choses se passaient effectivement ainsi, nous prendrions les mesures qui s'imposent. Nous ne tolérerions pas de tels agissements.

M. Ed Fast: Vous ne me convainquez guère.

M. Peter Marshall: À l'issue d'une inspection, un wagon peut effectivement être déclaré en mauvais état de fonctionnement par un membre du personnel roulant. Il peut s'agir, par exemple, d'une barre d'appui. L'employé qui estime que cette barre d'appui... un espace de deux pouces est en effet prévu entre la paroi du wagon et la barre d'appui. Il pourrait tout aussi bien s'agir d'un panneau de descente. Il se peut fort bien qu'un superviseur, voire un autre membre du personnel roulant, vérifie plus à fond la barre d'appui et constate que même si celle-ci est séparée de la paroi par un espace de 2,1 pouces, les normes sont respectées. Dans ces conditions là il peut en effet retirer l'étiquette de réforme.

• (1625)

M. Ed Fast: Pourtant, ce n'est pas ce qu'affirme le rapport. Selon celui-ci : « lorsqu'on jugeait que le nombre de wagons en mauvais état de marche était trop élevé, afin d'en réduire le nombre, les réparations n'étaient pas effectuées selon les normes de l'AAR ». Cela semble indiquer que c'est la norme moins exigeante que vous appliquez et non la norme supérieure.

Je voudrais maintenant vous citer quelque chose tiré du mémoire que vous avez présenté, le 17 avril, devant le comité chargé de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

M. Peter Marshall: Puis-je vous demander à quelle page?

M. Ed Fast: À la page 3, et je vais vous citer deux de vos déclarations.

D'abord, au deuxième paragraphe, à l'avant-dernière phrase, on trouve ceci « C'est pourquoi, au CN, nous considérons que la sécurité est la responsabilité de chaque membre du personnel et nous nous efforçons avec diligence d'instaurer et de promouvoir une culture axée sur la sensibilisation à la sécurité et les pratiques sécuritaires. »

Si l'on passe au quatrième paragraphe, on trouve ceci « ... le CN a toujours accordé la plus grande priorité à la sécurité. La sécurité est l'une des cinq valeurs fondamentales de la Compagnie ».

Pourtant, selon deux des témoins entendus par le comité, et selon le rapport de vérification, il semblerait que, lorsque cela vous convient, vous acceptez d'appliquer une norme moins contraignante. Vous entendez peut être contester les conclusions consignées dans le rapport de vérification, mais c'est pourtant ce qu'on y trouve.

M. Peter Marshall: Ce n'est pas du tout comme cela que nous voyons les choses. Il s'agit d'une approche différente, et c'est comme cela que nous gérons notre entreprise.

M. Ed Fast: Permettez-moi d'aborder la question sous un angle un peu différent.

Le système de gestion de la sécurité, le SGS, qui existe dans le secteur de l'aviation est également, semble-t-il, appliqué sur le réseau ferré. Il s'agit d'une obligation redditionnelle accrue, d'un niveau plus élevé de sécurité imposé par la réglementation en vigueur.

J'aimerais revenir sur ce que nous ont dit nos témoins. Nous leur avons demandé de comparer la sécurité au sein du CN à ce qui se fait au CP. Après avoir déclaré que le CP semblait avoir modifié son mode de gestion, et avoir trouvé que les nouvelles méthodes instaurées donnaient de bien meilleurs résultats, M. Rhodes a déclaré que :

le CN, lui, était allé dans l'autre sens. Il a opté pour un style plus musclé. Cela donne, d'après moi, un milieu de travail empoisonné. Personne ne veut y travailler. Les employés comptent les jours, les mois et les années qu'il leur reste avant de prendre leur retraite. Il n'en a pas toujours été ainsi et ce n'est pas le climat qui régnait à BC Rail.

La chose me paraît évidente. Il s'agit de systèmes de gestion de la sécurité où les employés en première ligne sont censés relever les déficiences, notamment celles qui pourraient mettre en cause la sécurité. Pourtant, les employés n'ont pas l'impression d'œuvrer en cela du même côté que la direction. Au contraire, ils craignent pour leur emploi.

Les mêmes témoins ont confirmé devant le comité qu'ils craignent d'être mis à la porte s'ils relèvent les déficiences de votre matériel roulant.

M. Peter Marshall: Je m'interroge quand même quant à ce que M. Rhodes a dit du CP. Je ne vois vraiment pas d'où il tire ce qu'il a dit. Je ne pense pas qu'il n'ait jamais travaillé pour le CP. Peut être vous a-t-il donné des précisions à cet égard.

M. Ed Fast: M. Holliday a lui aussi dit qu'au CN la culture d'entreprise ne favorise pas une mise en œuvre correcte du SGS. Je crois savoir que M. Holliday a, au cours de sa carrière, travaillé pour plusieurs sociétés de chemin de fer.

M. Rhodes travaillait pour BC Rail avant que cette société ne soit reprise par le CP. Ce monsieur a beaucoup de métier. Il a évoqué le temps où il travaillait pour BC Rail, époque à laquelle les employés se sentaient responsabilisés, où leur avis comptait pour quelque chose et où on donnait suite à leurs observations. Tout d'un coup, le CN leur impose une nouvelle culture d'entreprise, empoisonnée celle-ci et allant en fait à l'encontre des résultats que nous espérons obtenir dans le cadre du SGS.

M. Peter Marshall: M. Rhodes est libre de dire ce qu'il pense, mais je ne partage pas son point de vue.

Le juge Jim Vena: La culture d'entreprise du CN veut que l'on assure le trafic en toute sécurité. Voilà la base de notre culture d'entreprise. Nous ne voulons aucunement...

Je ne sais pas très bien, comme Peter vient de le dire, d'où proviennent les informations dont les témoins ont fait état devant vous. J'ai pris connaissance de leurs témoignages et je ne vois pas très bien. Je ne suis pas ici pour débattre de ce qu'ils ont pu vous dire, mais je peux vous affirmer que notre objectif, en tant qu'entreprise, est d'assurer le trafic ferroviaire en toute sécurité. Ce n'est pas pour rien que c'est l'une de nos cinq valeurs fondamentales. Sur le plan économique, il serait d'ailleurs absurde d'essayer d'exploiter un chemin de fer qui ne respecte pas les normes de sécurité.

•(1630)

M. Ed Fast: Vous mettez donc en cause le témoignage de quelqu'un qui est presque mort dans un accident où deux de ses amis ont perdu la vie.

Le juge Jim Vena: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Ed Fast: Vous dites être en désaccord avec ce qu'il a dit.

Le juge Jim Vena: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai simplement dit que je ne savais pas très bien d'où provenaient les renseignements dont il a fait état.

M. Ed Fast: Eh bien, monsieur Vena, ces renseignements proviennent de ce qu'il a lui-même constaté.

Le président: Monsieur Volpe

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Messieurs, je vous remercie de votre présence ici.

Deux rapports de vérification ont été mentionnés — car, en effet, un deuxième rapport a suivi celui commandé par le gouvernement précédent et qui est celui auquel, me semble-t-il, vous avez répondu. Puis il y a eu ce deuxième rapport qui est je crois celui que citait M. Fast.

Vous avez, si j'ai bonne mémoire, accepté les conclusions de ce rapport, non?

M. Peter Marshall: Je dirais que...

L'hon. Joseph Volpe: Avez-vous eu la possibilité de répondre aux conclusions du premier rapport? Il s'agissait d'un rapport préliminaire.

M. Peter Marshall: Un processus a effectivement été mis en place, mais il s'agit d'un processus évolutif et le système de gestion de la sécurité est, au sein de notre secteur, une innovation relativement récente que...

L'hon. Joseph Volpe: Mais vous y adhérez.

M. Peter Marshall: Oui. Nous faisons partie du secteur, nous soutenons l'application de ce système et nous y souscrivons.

L'hon. Joseph Volpe: Naturellement, vous vous y conformez...

M. Peter Marshall: Oui.

L'hon. Joseph Volpe: ... d'autant plus que vous avez avalisé le rapport préliminaire qui en est à l'origine.

M. Peter Marshall: Je ne saisis pas très bien ce que vous me demandez.

L'hon. Joseph Volpe: Vous adhérez forcément au système de gestion de la sécurité puisque vous avez pris part à son instauration.

M. Peter Marshall: Oui, effectivement.

L'hon. Joseph Volpe: Il y a, cela dit, une ou deux choses que je ne m'explique pas tout à fait.

Il y a quelques mois déjà, je me suis entretenu avec un de vos représentants. Lors d'un programme télévisé, le ministre a dit qu'en raison des objections élevées par votre entreprise, il n'était pas en mesure de rendre public le rapport de vérification dont M. Fast a fait état. Est-ce exact?

M. Peter Marshall: Non. Pas du tout.

L'hon. Joseph Volpe: Vous ne vous opposez donc aucunement à la diffusion de ce rapport?

M. Peter Marshall: Nous estimions qu'il y avait pour nous une occasion de vérifier l'exactitude des renseignements nous concernant. Nous ne nous...

L'hon. Joseph Volpe: Vous vouliez donc vous assurer que ces renseignements correspondaient bien à ...

M. Peter Marshall: Oui, nous ne...

L'hon. Joseph Volpe: ... à la manière dont est gérée l'entreprise afin d'assurer à la fois la rentabilité et la sécurité de l'exploitation.

M. Peter Marshall: Parfaitement. Et nous n'exerçons aucun contrôle sur la diffusion du rapport de vérification, et ce n'est pas, par conséquent, quelque chose que nous...

L'hon. Joseph Volpe: Vous savez bien, cependant, que selon le rapport préliminaire, dont vous avez eu connaissance avant même que soit entamée la vérification, on avait relevé, dans plus de la moitié des locomotives du CN choisies par échantillonnage, des défauts mettant en cause la sécurité au point de pouvoir être cause de déraillement, de lésions corporelles ou de dommages à la propriété ou à l'environnement. Je dis bien, dans plus de la moitié.

M. Peter Marshall: C'est bien pour cela qu'avec le ministère des Transports nous avons entamé une consultation approfondie. Un certain nombre de questions me paraissent demeurer en suspens, et les conclusions dont vous faites état sont entièrement celles du ministère et non les nôtres.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Marshall, le dernier rapport contient des renseignements qui nous paraissent assez inquiétants. Outre les conclusions dont M. Fast a fait état, il semblerait, toujours selon le rapport, que 45 p. 100 des mécaniciens au courant de vos mesures de sécurité les jugent inefficaces étant donné que les problèmes qui sont relevés ne sont pas toujours réglés sans tarder. Or, j'estime que la rapidité de vos interventions et le sérieux avec lequel vous vous attaquez aux problèmes qui surviennent sont deux choses fondamentales.

Ce qui me trouble énormément, c'est que les vérificateurs ont relevé en novembre 2005 l'existence de 99 avis et ordres auxquels vous n'aviez pas donné suite, dont 24 qui remontaient à 2000. C'est dire que cinq après qu'ils vous ont été transmis, certains avis et ordres de Transports Canada demeurent chez vous lettre morte.

•(1635)

M. Peter Marshall: Vous connaissez bien, en matière d'avis et ordres, la procédure en vigueur. Vous venez d'évoquer les délais et les difficultés qui ont pu être constatés. Or, il se peut très bien que les délais initialement accordés aient été relativement longs.

Il convient, me semble-t-il, de tenir compte de tous les aspects de la situation.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Marshall, aux yeux des membres du comité, et je dirais même aux yeux de toute personne qui se penche sur la question, un délai de cinq ans paraîtrait plutôt long.

Selon un des ordres qui vous ont été transmis, les trains traversant les secteurs de la Colombie Britannique que viennent de nous signaler les trois membres du comité qui représentent cette région, ne devaient pas comporter plus de 80 wagons. Pourtant, après le déraillement qui s'est produit à Lillooet, des témoins ont affirmé que le train comportait un nombre de wagons beaucoup plus important que le nombre limite qui vous avait été imposé.

M. Peter Marshall: À Lillooet?

L'hon. Joseph Volpe: Oui.

M. Peter Marshall: Le train ne comportait qu'un seul wagon.

L'hon. Joseph Volpe: Non, je crois savoir que...

M. Peter Marshall: Je me trouvais à Lillooet. Le train ne comportait qu'un seul wagon.

L'hon. Joseph Volpe: Bon. J'admets votre version de cet incident. Je me basais sur...

M. Peter Marshall: Non, je comprends bien, mais c'est inexact. Sans doute est ce pour cela, d'ailleurs, que nous sommes réunis ici, afin de parvenir à cerner les faits, ce qui, effectivement, n'est pas toujours facile.

L'hon. Joseph Volpe: J'en conviens.

Le rapport de vérification reconnaît d'ailleurs les efforts que vous avez faits.

M. Peter Marshall: C'est vrai.

L'hon. Joseph Volpe: Je me veux objectif. Cela dit, je relève que, selon votre rapport annuel, votre comité de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement ne s'est réuni que quatre fois au cours de l'année.

Le rapport de vérification fait en outre état d'une opposition entre la direction, qui affirme faire de la sécurité une priorité et qui considère qu'en ce domaine le CN applique des principes efficaces, et les employés de première ligne et les superviseurs qui estiment, eux, que, souvent, la sécurité passe au second plan.

Existe-t-il, au sein de votre entreprise, au niveau de la communication, un problème qui fait écran entre les intentions que vous affichez et la capacité de vos employés à mettre ces intentions en oeuvre?

M. Peter Marshall: Je ne le pense pas. Encore une fois, il y aurait lieu...

L'hon. Joseph Volpe: Serait-ce dire que l'équipe de vérification de Transports Canada fait mal son travail? Il s'agit bien, cependant, de l'autorité chargée de vous réglementer.

M. Peter Marshall: C'est indéniable.

Nous faisons, je sais, de gros efforts afin d'inculquer à tous les échelons de notre entreprise cette exigence de sécurité...

L'hon. Joseph Volpe: Si nous nous montrons stricts envers vous, c'est que nous souhaitons vous voir jouir, au sein de la population, d'une bonne image de marque. Vous aurez l'occasion de répondre aux préoccupations dont nous avons fait état.

M. Peter Marshall: Le comité répond à un besoin et nous sommes là pour contribuer à ses travaux.

L'hon. Joseph Volpe: Que pouvez-vous nous dire à cet égard?

M. Peter Marshall: Vous voulez dire en ce qui concerne la communication au sein de l'entreprise?

L'hon. Joseph Volpe: Je veux dire pour m'expliquer à quoi serait due cette opposition entre les principes que vous affirmez, d'une part, et ce qu'on entend de la bouche de vos employés.

M. Keith E. Creel: Permettez-moi d'intervenir.

Notre entreprise a subi des changements très profonds. Cela est indéniable. Il est clair que nous attachons une très grande importance à la productivité de l'entreprise et au service à la clientèle. En raison des changements intervenus à la suite de la privatisation de l'entreprise, s'il y a des lacunes qu'on relève au cours des années précédentes — s'il y en a effectivement, j'en assume, dans une certaine mesure, la responsabilité — c'est sans doute en partie à cause de ce qui s'est fait à l'époque antérieure.

Il est vrai qu'au fil des ans l'entreprise avait laissé s'instaurer des pratiques un peu laxistes. C'est ce que nous tentons actuellement de changer à tous les échelons. C'est bien beau d'instaurer des règles, mais si vous n'exigez pas de vos employés qu'ils les respectent, la sécurité en souffre.

L'hon. Joseph Volpe: Le non-respect des règles n'entraîne donc aucune sanction?

M. Keith E. Creel: Non.

L'hon. Joseph Volpe: Si je comprends bien ce que vous me dites, avant la privatisation de l'entreprise, on pouvait s'attendre à ce que, tous les quelques jours, il se produise un accident et cela demeurerait vrai aujourd'hui.

M. Keith E. Creel: Ce n'est pas à moi qu'il appartient d'en juger. Je peux simplement vous faire part de mon expérience au cours des cinq dernières années et dire que j'ai participé pleinement aux efforts en vue de modifier des usages qui s'étaient établis.

Je voudrais revenir un petit peu en arrière. Je suis arrivé au Canada en 2002. J'étais à l'origine posté au Michigan. Je travaille, en effet, depuis le début de ma carrière, dans le secteur de l'exploitation. J'étais vice-président de la division des Prairies. Dès ma première semaine je savais, en pénétrant dans la gare terminus, qu'il me faudrait m'atteler très sérieusement à toute la question de la sécurité au travail, des moyens que nous avions de l'assurer, et des mesures qu'il faudrait prendre auprès de nos employés. Comprennent ils en effet vraiment que nous nous attendons effectivement à ce qu'ils respectent les règles qui sont instaurées à la fois dans leur intérêt et dans celui des agglomérations que nous traversons?

J'avais, lorsque j'étais agent de l'exploitation, appris comment faire passer le message auprès des employés qui actionnent le manipulateur, auprès de ceux qui effectuent les manoeuvres, ainsi qu'auprès des agents de première ligne qui les supervisent... Il existe, dans notre secteur, quelque chose que nous appelons contrôle de l'efficacité. Aux États-Unis, la FRA l'a rendu obligatoire et son application est réglementée. Le gouvernement vous oblige, en effet, à effectuer des contrôles d'efficacité. Pour chaque employé, l'entreprise doit satisfaire à un certain nombre de critères. J'entends par contrôle de l'efficacité le fait que les agents d'exploitation se rendent sur le terrain et soit simulent, soit créent les conditions dans lesquelles il va être demandé au personnel d'effectuer une manoeuvre. On observe les employés au travail afin de voir, d'abord, s'ils comprennent bien les règles applicables et, puis, s'ils les appliquent.

Or, lorsque je suis arrivé au Canada, le contrôle d'efficacité n'était pas obligatoire. Une des premières choses que j'ai faites en arrivant a été de mener une campagne de contrôle de l'efficacité. L'exercice durait, chaque fois, toute la fin de semaine — à l'époque, en 2002, M. Vena était en poste à Winnipeg — nous commençons à six heures du soir et nous travaillions jusqu'à six heures du matin. Nous avons couvert tout le territoire qui relevait de nous, de la Saskatchewan au Manitoba, observant les employés afin de nous assurer qu'ils appliquaient effectivement les règles. Nous avons effectué des tests d'efficacité et constaté avec une extrême inquiétude que le taux d'échec était très élevé, si élevé que même les contrôleurs des trains, même ceux en poste, comme nous, à Edmonton...

Ce sont eux qui contrôlent la circulation des trains. Lorsqu'il s'agit de vérifier la bonne marche des trains — la signalisation — c'est tout à fait comme les feux de circulation en ville. Celui qui grille un feu rouge met en péril non seulement sa vie, mais aussi celle d'autrui. Il en va de même pour la signalisation sur les réseaux ferrés. Le respect de la signalisation doit donc être régulièrement contrôlé et, généralement, le contrôleur des trains collabore à l'opération. Vous vous arrangez avec lui pour qu'il change le signal et, généralement, le fasse passer au rouge.

Lors de cette opération de contrôle, nous avons demandé à des agents du service d'expliquer aux contrôleurs des trains ce que nous entendions faire, c'est à dire que nous entendions vérifier si le personnel des trains respectait effectivement les règles. Nous voulions donc qu'ils mettent les signaux en telle ou telle position, les agents n'ayant alors qu'à s'en tenir au règlement qui prévoit exactement ce qu'ils doivent faire alors. Nous nous trouvions donc sur le terrain afin de voir si les employés faisaient effectivement ce qui était prévu. Que pensez-vous qu'il arriva? Eh bien, les contrôleurs des trains ont refusé de se livrer à l'exercice. C'est vous dire qu'il y avait en place une culture solidement implantée.

Les contrôleurs des trains estimaient que, loin d'assurer la sécurité du trafic ferroviaire, nos tests d'efficacité entendaient simplement piéger les employés chargés du trafic. C'est comme ça qu'ils voyaient la chose. Les contrôleurs des trains ont quitté leur poste en guise de protestation.

Je vous dis tout cela afin que vous compreniez bien le climat qui régnait au sein de l'entreprise. Nous ne cherchions qu'à assurer la sécurité du trafic ferroviaire, mais les employés refusaient de collaborer.

Je vais vous expliquer pourquoi la question me tient tellement à coeur. À chaque fois qu'il y a, dans le secteur dont je suis responsable, un gros accident de chemin de fer, si je suis couché, je me lève et me rends sur les lieux. J'ai déjà, hélas, eu à faire à plusieurs « Lillooet ». J'étais, par exemple, à McBride. Je me suis, personnellement, occupé des décès qui sont survenus dans cette région. Six mois avant d'entrer en fonction à la division des Prairies, et d'y mener cette campagne d'efficacité, j'avais eu, au Michigan, à m'occuper d'un décès survenu lors d'une collision frontale. C'est vous dire que je ne prends pas ce genre de chose à la légère.

Il me paraît parfaitement inadmissible d'avoir, au sein d'une entreprise, des employés qui ne comprennent pas et qui vous reprochent de vouloir les piéger lorsqu'il s'agit simplement de vérifier s'ils appliquent bien les règles. Il faut parvenir à changer les habitudes et les mentalités, à créer, au sein de l'entreprise, un climat dans lequel les employés qui, par le passé n'avaient, en raison d'un certain laxisme, peut-être pas une idée très claire de ce qui était attendu d'eux car on n'insistait pas sur le respect du règlement. Or,

aujourd'hui, nous nous attendons à ce qu'ils appliquent les règles en vigueur. C'est dire qu'il faut parfois prendre des mesures correctives. L'exemple qui me vient à l'esprit est celui de la police provinciale de l'Ontario qui fait respecter sur les routes la vitesse limite. Si elle n'était pas là pour effectuer de temps à autre des contrôles, ce serait le chaos.

Donc, nous effectuons maintenant des contrôles. Nous tentons d'éduquer nos employés, mais il se peut que certains d'entre eux, avec qui des agents de Transports Canada ont pu discuter, aient eu écho d'un certain nombre de choses qu'on leur avait racontées, mais qu'ils n'ont pas eux-mêmes constatées. Il y en a qui n'ont pas encore saisi que nous n'admettons pas qu'ils passent au signal rouge. C'est en partie l'objet des avis et ordres que vous évoquiez tout à l'heure.

• (1640)

Nous avons constaté qu'en Ontario un certain nombre d'agents de conduite ne respectaient effectivement pas les signaux rouges. Transports Canada nous a-t-il transmis un avis à cet égard? Bien évidemment. Mais avais-je attendu que Transports Canada me dise que c'est inadmissible? N'avions-nous pas déjà introduit les tests d'efficacité afin d'obtenir des employés qu'ils modifient leur manière de faire? C'est, bien sûr, déjà fait.

Il s'agit d'introduire des changements. Ce n'est donc pas que la haute direction énonce des principes et donne des instructions et que les cadres subalternes n'arrivent pas à comprendre ce que l'on attend d'eux. Nous, les cadres supérieurs, avons mis en place, auprès des responsables opérationnels, des procédures qu'ils sont chargés de mettre en oeuvre. Leur rémunération est d'ailleurs liée aux résultats des tests d'efficacité. Ils sont tenus de lancer des campagnes de sécurité et de monter eux-mêmes à bord des trains. Est-ce que cela leur plaît? Je dois dire que les changements apportés ont été tellement rapides que même certains responsables ont du mal à comprendre. Nous devons donc leur expliquer qu'il s'agit de veiller à la sécurité de nos opérations ferroviaires et à la sécurité des agglomérations que nous traversons.

Ce n'est donc pas qu'il y ait, au sein de l'entreprise, une opposition entre divers échelons, mais que nous sommes en pleine mutation. Or, changer la culture d'une entreprise n'est pas chose facile, surtout dans un secteur qui, depuis très longtemps... Beaucoup de nos employés ont passé les 30 premières années de leur carrière à trouver tout à fait normal qu'on ne s'en tienne aux règles que lorsque ça ne dérange pas trop. Or, le respect des règles applicables est devenu, au cours des cinq ou dix dernières années, une condition de leur emploi. Ils sont dorénavant tenus d'appliquer les règles en vigueur.

Le président: Merci, monsieur Creel.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président, de lui avoir donné la possibilité de s'expliquer de manière si complète. Je pense que le CN doit faire effectivement connaître sa position. Cela dit, il nous a, par ses propos, donné l'occasion de lui poser une question complémentaire et je vous demande donc de m'inscrire en vue du prochain tour.

Le président: Bien volontiers.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, messieurs du CN.

Je voudrais revenir sur le système de sécurité qui a été mis en oeuvre dans les compagnies ferroviaires. Vous avez dit plus tôt qu'il était en application chez vous depuis cinq ans. Vous avez donc eu le temps de vous familiariser avec ce système et de le mettre en oeuvre correctement.

Selon vous, est-ce qu'il a accru les mesures de sécurité? Ce système vous a-t-il permis d'améliorer la sécurité ou vous a-t-il forcé à le faire?

• (1645)

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Les statistiques démontrent qu'au cours des cinq dernières années le nombre de lésions corporelles enregistrées dans le cadre de nos opérations a régulièrement baissé.

[Français]

M. Robert Carrier: Ce n'était pas le sens de ma question. Je voulais savoir si le système en lui-même était plus exigeant, s'il comportait plus de contraintes et de points de vérification et s'il était plus complet, non pas en termes de statistiques sur les accidents, mais en termes de sécurité. Comprenez-vous?

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Vous parlez des procédures mises en place?

[Français]

M. Robert Carrier: Oui.

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Selon les procédures en vigueur, les responsables doivent être au contact des employés et veiller à l'application des règles. Avant l'instauration de ce système et des nouvelles procédures, les responsables pouvaient simplement rester dans leur bureau, devant leur ordinateur plutôt que de se rendre sur le terrain auprès des employés qui exécutent les manoeuvres.

Au niveau des principes et des attitudes, c'est un énorme progrès. Nos employés — plus précisément nos responsables de l'exploitation et nos superviseurs de première ligne — sont chargés de veiller au respect des mesures instaurées. C'est dire que les procédures mises en place au cours des cinq dernières années sont beaucoup plus complètes et beaucoup plus poussées qu'avant.

[Français]

M. Robert Carrier: Avez-vous mis en oeuvre ce système en collaboration avec Transports Canada? Autrement dit, est-ce Transports Canada qui vous a forcé à améliorer l'ensemble de votre système de gestion?

[Traduction]

M. Peter Marshall: Le système de gestion de la sécurité est un système, certes, mais aussi un cadre d'intervention. Le système de gestion de la sécurité comporte en effet plusieurs éléments, y compris des mesures et des procédures d'enquête. En cela, nous travaillons en étroite collaboration avec le ministère des Transports. C'est moins une question de directives qu'une question de travail collectif. L'évaluation de la sécurité menée par Transports Canada a permis à ses agents de se joindre aux agents du CN, du CP et d'autres chemins de fer et de voir si le système était effectivement en cours d'implantation.

C'est vraiment un travail mené en collaboration. Le cadre d'intervention a d'ailleurs été élaboré de concert. Nous avons élaboré ensemble le système de gestion de la sécurité. On s'attend à ce que nous le mettions en oeuvre et à ce que nous nous y tenions. Je précise que les mesures, les améliorations, les statistiques et les

rapports d'enquête sur les incidents ferroviaires ne forment qu'une partie de ce système. La formation en est un autre élément. L'élaboration des diverses politiques en est un autre encore. Il y a, entre le ministère des Transports et nous, un constant va-et-vient.

[Français]

M. Robert Carrier: Depuis que vous avez mis en oeuvre le système, les inspections directes faites par des inspecteurs fédéraux ont-elles été maintenues ou ont-elles été remplacées par un contrôle effectué à l'intérieur même de votre système?

[Traduction]

M. Peter Marshall: Je ne dispose pas de chiffres précis sur cela et je ne peux pas vous répondre en ce qui concerne Transports Canada, mais je peux vous dire que ses inspecteurs s'intéressent de près à notre système de gestion de la sécurité et se rendent sur place pour opérer leurs vérifications. L'important pour eux, c'est le respect du système de gestion de la sécurité qui, comme je le disais tout à l'heure, est plutôt un cadre d'intervention comprenant des instructions très précises. Comme dans toute vérification, leurs inspecteurs tentent de s'assurer que nous respectons nos propres procédures. Leur travail comprend à la fois l'étude de notre système et les inspections sur le terrain.

Les inspecteurs de Transports Canada ont été nombreux à se déplacer lors des interruptions de travail au cours desquelles les fonctions de chef de train ont dû être remplies par des cadres de l'entreprise.

[Français]

M. Robert Carrier: Le ministère des Transports veut mettre en oeuvre ce système dans le domaine du transport aérien également. Il nous le présente comme un moyen d'accroître la sécurité. Selon ce point de vue, ce système de gestion, ajouté aux inspections fédérales, accroîtrait la sécurité. Avez-vous l'impression qu'avec la mise en oeuvre de ce système, votre sécurité s'est accrue?

Ça ne donne pas cette impression. Je ne répéterai la liste des cas qui ont été mentionnés ici, mais il reste qu'on déplore un très grand nombre d'accidents, de déraillements.

S'il n'y avait pas eu le Système de gestion de la sécurité, la situation aurait-elle été plus dramatique encore?

• (1650)

[Traduction]

M. Peter Marshall: J'estime que la mise en place de ce système de gestion de la sécurité a, effectivement, entraîné une amélioration. Malheureusement, en 2005, il y a eu quelques incidents qui ont fait pas mal de bruit et le regard s'est porté sur les chemins de fer en général et sur le CN en particulier. Nous comprenons qu'il en soit ainsi et c'est de cela que sont nées certaines impressions. Je crois pourtant avoir montré que, sauf hélas en ce qui concerne l'année 2005 et le début de l'année 2007, la tendance est à l'amélioration. Le système de gestion de la sécurité est un outil important pour l'ensemble du secteur des transports. Il est clair que des progrès restent à accomplir et je ne prétends pas que l'année 2005 ait été une bonne année car ce n'est pas du tout le cas.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Je dois dire qu'avant de lire votre notice biographique, monsieur Creel, je croyais être le seul à avoir un baccalauréat ès sciences en marketing et en gestion, mais je constate avec plaisir qu'il n'en est rien.

Vous avez, je crois, participé à la guerre du golfe en tant qu'officier de l'armée américaine.

M. Keith E. Creel: Oui.

M. Brian Jean: Monsieur Vena, je relève avec admiration que vous avez été engagé à l'origine comme garde-freins et que vous avez progressivement gagné vos galons au sein de l'entreprise et qu'en outre vous avez obtenu un diplôme supérieur de l'Université Athabasca situé, je tiens à le rappeler, dans ma circonscription. C'est un détail que je souligne avec plaisir.

Ma question a trait à cette vérification qui a pointé un certain nombre de lacunes. Je rappelle que le rapport de vérification rédigé par Transports Canada a été remis au CN en juin 2006. Ce rapport demandait à l'entreprise de soumettre un plan détaillé des mesures correctives qu'elle entendait prendre, mais cette demande est demeurée sans réponse. Puis, par ordre du ministre, le CN s'est vu enjoint de déposer, le 14 août, un plan détaillé des mesures qu'il entendait prendre pour rectifier la situation. Le jour même où il était tenu de remettre ce plan, le CN a fait appel de l'ordre en question. Vous avez dit, un peu plus tôt, que vous travailliez de concert avec les autorités de régulation dans un climat de coopération.

Dans ces conditions-là, pourquoi faire appel de l'ordre exigeant la prise de mesures correctives?

M. Peter Marshall: D'autres pourraient peut-être vous répondre.

Excusez-moi, monsieur Jean, votre question ne s'adressait pas à moi, mais je voudrais y répondre.

M. Brian Jean: Nous y voyons, ici, un indice de mauvaise foi qui n'échappe à personne. En effet, vous avez attendu le jour même où vous étiez censé remettre un plan d'action détaillé pour faire appel de la décision. Peut-on y voir autre chose que de la mauvaise foi?

M. Peter Marshall: Nous avons agi dans le respect des procédures. Nous étions, je le précise, loin d'être d'accord sur la manière dont le rapport traitait de certaines questions. Nous étions, à cette époque, en contact permanent avec les autorités. Certes, des délais avaient été fixés, mais nous voulions que notre point de vue et les faits que nous évoquions soient pris en compte. Or, à l'expiration du délai, certains éléments essentiels n'avaient toujours pas été pris en compte et nous avons eu recours à la procédure. Je n'y vois aucune mauvaise foi de notre part et nous avons respecté la procédure en vigueur.

M. Brian Jean: Permettez-moi tout de même de dire qu'en ce qui concerne l'ordre en question, vous n'avez repris contact avec le ministère qu'après la date butoir du 14 août.

Permettez-moi de vous demander si, au sein du CN, vous avez une équipe d'intervention d'urgence.

M. Peter Marshall: Nous avons un plan de préparation aux situations d'urgence et d'organisation des secours.

M. Brian Jean: Est-ce à dire que vous n'avez pas mis sur pied une équipe prête à intervenir immédiatement sur les lieux d'un accident?

M. Peter Marshall: Sur l'ensemble de notre réseau, nous avons effectivement des personnes ayant subi une formation spéciale. Cela dit, nous n'avons pas, il est vrai, une équipe nationale d'intervention affectée de manière précise à cette tâche. Ces personnes sont réparties sur l'ensemble du territoire. À Montréal, au siège de l'entreprise, nous avons également un certain nombre de personnes prêtes à intervenir en fonction de la gravité de l'incident.

M. Brian Jean: Pourriez-vous fournir au comité une liste de ces personnes et de leurs aptitudes à intervenir en cas d'urgence?

M. Peter Marshall: Oui.

M. Brian Jean: Vous n'avez donc pas mis sur pied une équipe chargée de remettre les lieux en état après un déversement de produits dangereux pour l'environnement?

M. Peter Marshall: Nous avons, comme l'a dit M. Creel dans ses remarques liminaires, un directeur des marchandises dangereuses chargé de la question. Sur l'ensemble du réseau nous avons également des agents qui ont subi une formation très spécialisée et qui s'occupent, eux aussi, de tout ce qui concerne les marchandises dangereuses.

Nous pourrions, donc, réunir une équipe, mais, à l'échelon local, nos employés ont des aptitudes très diverses. Nous avons également recours à des experts venant de l'extérieur car, souvent, il est bon d'avoir d'autres points de vue.

• (1655)

M. Brian Jean: Pourriez-vous nous fournir également une liste des experts auxquels vous avez fait appel?

M. Peter Marshall: Bien sûr.

M. Brian Jean: Cela me semble important.

Je suis originaire du nord de l'Alberta, région où nous partons du principe que le nombre acceptable d'accidents est le nombre zéro.

Monsieur Marshall, à une certaine époque vous travailliez à la Compagnie pétrolière impériale qui exploite actuellement une usine dans cette région. Or, cette entreprise a su instaurer une véritable culture de la sécurité. Puis-je dire qu'aucun d'entre nous ici ne constate au CN l'existence de ce genre de culture. Ce n'est pas dire qu'elle est absente, simplement qu'on ne l'aperçoit pas.

Ma question suivante porte sur une définition. Je me suis penché sur les chiffres concernant le taux d'accidents ferroviaires par million de trains-milles, et je me suis demandé pourquoi, aux États-Unis, on enregistre un taux d'accidents trois fois plus élevé. Je vois qu'au Canada vous êtes tenus de signaler les blessures graves alors qu'aux États-Unis toute blessure doit faire l'objet d'une déclaration. Est-ce exact?

M. Peter Marshall: Keith en sait plus que moi sur la question.

M. Keith E. Creel: Vous parlez là de lésions corporelles et non de déraillements?

M. Brian Jean: Je parle de la réglementation mise en place par la FRA, qui exige que soit déclaré tout incident, y compris les décès, les lésions corporelles ou les maladies professionnelles.

M. Keith E. Creel: Au niveau des déclarations obligatoires, et notamment en matière de lésions corporelles, la réglementation mise en place par la FRA est beaucoup plus exigeante que la réglementation canadienne.

Aux termes de la réglementation de la FRA, par exemple, si, dans le cadre de son travail, un employé s'ébrèche une dent, il faut le déclarer car c'est, selon une interprétation stricte du règlement, une fracture. Ce n'est pas dire que la personne va se voir accorder un arrêt de travail, mais l'incident doit être déclaré à la FRA. Ce genre de chose grossit bien sûr les statistiques. Si un employé est piqué par une guêpe, qu'il se rend dans une clinique pour qu'on lui administre un antidote et se voit prescrire une ordonnance, il pourra, certes, reprendre le travail mais, étant donné qu'on lui a délivré une ordonnance, l'incident fait l'objet d'une déclaration.

Sur le plan des déclarations d'incidents, les normes appliquées par la FRA sont donc beaucoup plus exigeantes que les normes canadiennes.

M. Brian Jean: On pourrait donc penser que la sécurité est mieux assurée au Canada qu'aux États-Unis, mais c'est qu'entre les deux pays il y a de grandes différences quant à la manière qu'on entend la sécurité et qu'on définit les divers incidents.

M. Keith E. Creel: La différence est en effet énorme. Si nous avons un peu de temps, j'aimerais revenir brièvement sur la question de l'ordre ministériel dont nous avons fait appel.

Si je ne m'abuse, nous avons fait appel de cet ordre afin que le CN puisse contacter, au sein de Transports Canada, les divers organismes intéressés afin d'obtenir un certain nombre de précisions et afin aussi de faire valoir notre point de vue. À l'époque où nous étions censés remettre ce plan, les responsables étaient en vacance et il nous a paru nécessaire d'obtenir une prolongation des délais afin de pouvoir les contacter.

Le président: M. Cullen a offert de céder son temps de parole à MM. Volpe et M. Bell. Vous disposez donc de cinq minutes.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne prendrai qu'un instant.

Monsieur Marshall et monsieur Creel, j'entends simplement faire une observation à laquelle je vous demanderai de réagir.

J'éprouve une certaine fascination pour les locomotives, pour les chemins de fer et pour les progrès de la technologie. Je suis donc vraiment frappé de voir que les conditions météorologiques peuvent d'avoir une telle influence sur le nombre d'accidents. J'aurais cru possible de prendre en compte les variations de la météo et d'adopter les mesures permettant de les neutraliser. Je suis désolé, mais j'ai l'impression que ces mesures vous ne les avez pas prises.

Puis, monsieur Creel, vous m'avez répondu de manière très détaillée sur le fait que les employés de votre entreprise manquent parfois de zèle lorsqu'il s'agit d'appliquer les règles en vigueur. Au départ, vous étiez tous d'accord pour dire qu'à partir du moment où un système de gestion de la sécurité est instauré, et je rappelle qu'il s'agit d'un système auquel vous avez vous même contribué, l'entreprise s'engage sur ce plan, et tous les employés suivent. C'est dire que si un employé décide, délibérément, de ne pas obtempérer à un ordre, ou de ne pas observer un règlement ou une instruction en matière de sécurité, il y a, à tout le moins, négligence.

Est-ce à dire, monsieur Creel, que par le passé vous employés faisiez preuve de négligence, ou n'étaient pas conscients d'être négligents avant que vous ne les obligiez à s'en rendre compte, mais qu'en fait la négligence n'est pas sanctionnée et que ce serait pour cela qu'on constate aujourd'hui encore un si grand nombre d'accidents? Est-ce à dire, en plus, que cette négligence se manifeste du haut en bas de l'échelle et atteint même Transports Canada, voire le ministre?

Nous savons très bien quelle est la situation. Cela ressort clairement du rapport de vérification. Vous étiez au courant. Le ministre était au courant. Vos employés étaient au courant. Où se situe le problème?

• (1700)

M. Keith E. Creel: Permettez-moi d'apporter sur ce point une ou deux précisions.

Je tiens d'abord à revenir sur votre question concernant la prise en compte des conditions extrêmes en hiver. Nous avons, bien sûr, instauré des mesures qui permettent, effectivement, de prendre en compte les variations de la météo.

Ainsi, en hiver, par très mauvais temps, lorsque la température descend en deçà d'un certain point, surtout dans les régions de froid extrême, au nord des lacs, nous réduisons la vitesse des trains. En ce

qui concerne les détecteurs d'impact, nous avons adopté des politiques beaucoup plus strictes.

Lorsque l'acier frappe l'acier, et que le froid agit comme multiplicateur d'impact, les risques de rupture d'un rail augmentent. Ces mécanismes, qui mesurent en kips les marges de tolérance, c'est-à-dire l'impact de l'acier frappant l'acier, font l'objet en hiver d'un réglage spécial qui les rend beaucoup plus exigeants qu'en temps normal. S'il est vrai que par froids extrêmes nous enregistrons davantage d'incidents de fonctionnement, nous mettons en oeuvre toutes les mesures possibles et, notamment, retirons du service les wagons susceptibles d'entraîner une rupture de rail qui pourrait, bien sûr, causer un déraillement. C'est vous dire que nous prenons effectivement en compte les variations de la météo, mais il n'est pas possible, même avec le meilleur système qui soit, de prédire et de prévenir tout ce qui peut se passer.

En ce qui concerne votre autre question au sujet des responsabilités et des tests d'efficacité, nous nous trouvons face à des êtres humains à qui nous tentons d'inculquer la nécessité de respecter les règles. Hélas, les êtres humains ont parfois tendance à se donner des raisons et certains employés sont parfois portés à aller au plus vite. Ainsi, certains pensent qu'ils peuvent en toute sécurité descendre d'une machine circulant à six milles à l'heure, alors que, selon les règles en vigueur, il est interdit de descendre d'un engin qui circule à plus de quatre milles à l'heure.

Dans le cadre des tests d'efficacité, nous nous rendons donc sur le terrain afin de voir s'il existe un écart entre ce qui se fait et ce qui devrait se faire. Cela, il est vrai, est parfois mal vécu par les employés. Mais, si nous constatons de tels écarts, nous ne laissons pas passer. Cela donne lieu à rapport et, malheureusement, il faut parfois prendre des sanctions.

Il y a dix ans, contrairement à ce qu'il en est aujourd'hui, il était extrêmement rare qu'un employé soit sanctionné pour inobservation d'une règle d'exploitation.

Nous participons tous à ces tests d'efficacité, moi-même, M. Vena, M. Marshall et les directeurs généraux. Nous occupons, au sein de l'entreprise, d'importants postes de direction, mais on nous trouve néanmoins à bord des trains pour contrôler l'efficacité de nos agents d'exploitation. Nous sommes au contact du personnel roulant qui est tenu d'appliquer les règles en vigueur. C'est dire qu'il y a tout un système de contrôles et de vérifications, que le non respect des consignes est sanctionné mais qu'on ne peut tout de même pas invariablement garantir, à 100 p. 100, une application stricte des règles. C'est l'objectif que nous nous sommes fixé, mais, consciente ou inconsciente, l'erreur humaine demeure possible. Il se peut, effectivement, qu'une consigne ne soit pas appliquée et que cela entraîne un déraillement, des lésions corporelles, voire des décès.

Le président: Monsieur Watson.

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

Je tiens à remercier les témoins qui se sont rendus à l'invitation du comité. Je mesure toute la portée de ce qu'ils nous ont dit. Il est heureux que le temps ne nous soit pas chichement compté car j'ai un peu l'impression qu'à chaque fois qu'il se passe quelque chose c'est la faute de quelqu'un d'autre. Vous avez critiqué BC Rail. Vous avez mis en cause les déclarations des M. Rhodes, un de vos employés. Vous vous en êtes pris à la météo. Vous avez rejeté la faute sur vos prédécesseurs et sur vos employés. Vous nous avez expliqué comment il a pu se faire que, lors de l'accident qui s'est produit à Montmagny, le train allait trop vite. Vous nous avez dit aussi que les inspecteurs de Transports Canada se trompent.

Or, toutes les excuses que vous nous avez livrées sur ces divers points ont tôt fait de dissiper l'impression de sincérité que vous nous aviez donnée au départ.

La question de la confiance a été ça et là évoquée. Je tiens maintenant à vous poser une question très directe à laquelle je voudrais que vous me répondiez par oui ou par non. Reconnaissez-vous que le CN a trahi la confiance des Canadiens?

M. Keith E. Creel: Je reconnais que certains ont effectivement l'impression qu'il en est ainsi.

M. Jeff Watson: Je prends ça pour un non.

Mais je m'intéresse moins aux déclarations de votre entreprise qu'à son comportement.

Dans vos remarques liminaires, vous nous avez dit que vous aviez amélioré vos procédures de vérification et d'inspection. Est-ce à dire qu'au départ le CN exerçait une supervision insuffisante?

• (1705)

M. Keith E. Creel: Non, cela n'est pas exact. En ce qui concerne, par exemple, notre vérification des rails par ultrasons, vous pourriez multiplier ces contrôles par 10 et ne jamais parvenir à relever toutes les déficiences susceptibles d'entraîner un accident ou un déraillement. Tant qu'il y aura des chemins de fer, tant qu'il y aura de l'acier au contact de l'acier, on ne parviendra pas à éviter entièrement les chances de déraillement.

M. Jeff Watson: Je relève que vous parlez de contrôles d'« efficacité » et non de contrôles de « sécurité ».

En évoquant les contrôles d'efficacité, vous nous avez dit être inquiet du nombre de problèmes que vous avez relevés, mais vous avez expliqué tout de suite après que ces problèmes sont entièrement imputables aux employés. Je dois dire que lorsque je travaillais sur une chaîne de montage, si, de temps en temps, un des ouvriers négligeait les consignes de sécurité, le problème était réglé assez facilement. Mais, si l'on se trouve face à un grand nombre d'employés qui n'adhèrent pas à une éthique de la sécurité, c'est, me semble-t-il, un problème systémique et non un problème uniquement imputable aux employés. Il faut donc situer plus haut les responsabilités.

Compte tenu des problèmes relevés au CN, j'aimerais obtenir de vous certaines précisions. J'aimerais notamment savoir quel est le nombre d'employés sanctionnés pour une infraction aux règles de sécurité. Et, chose plus importante encore, combien de gestionnaires ont été sanctionnés. Le simple employé se voit, lui, simplement comme faisant partie d'un ensemble beaucoup plus grand. J'aimerais comprendre un peu mieux dans quelle mesure sont sanctionnées les personnes chargées de gérer tous ces divers éléments. Les Canadiens aimeraient beaucoup savoir comment vous procédez à cet égard. La faute est invariablement imputée aux employés, mais j'aimerais en savoir un peu plus à cet égard à moins, bien sûr, qu'il ne s'agisse de renseignements confidentiels.

M. Keith E. Creel: Non, pas du tout, mais il me faudrait, pour vous répondre, consulter nos dossiers. Je peux dès maintenant vous dire cependant que nous avons aussi sanctionné tant des gestionnaires que des gens de métier. Nos employés sont tous soumis aux mêmes normes de comportement, qu'ils soient gestionnaires ou gens de métier. C'est d'ailleurs ce que prévoient nos règles et nos règlements. Sur ce plan, ils assument tous les mêmes responsabilités.

En ce qui concerne les gens de métier, les sanctions sont prévues dans la convention collective. Le gestionnaire relève, lui, de règles entièrement différentes, mais les critères appliqués aux deux catégories sont absolument les mêmes.

M. Jeff Watson: Je comprends fort bien le sentiment exprimé par M. Rhodes. L'entreprise pour laquelle je travaillais insistait sur cinq choses: la sécurité, la qualité, la production, les coûts et le moral de ses effectifs. Or, si vous aviez interrogé les gens travaillant sur la chaîne de montage, ils vous auraient dit que c'était plutôt la production, les coûts, la qualité, la sécurité et le moral des effectifs. En effet, il faut se baser davantage sur le comportement de l'entreprise que sur les principes qu'elle affiche.

J'exerçais les fonctions d'inspecteur, et j'inspectais le produit fini. J'ai été muté parce que je regardais les choses de trop près. J'ai l'impression qu'en matière de sécurité et d'inspections, c'est comme ça que les entreprises procèdent.

Permettez-moi une question. Nous avons entendu affirmer devant le comité que lorsque vous ouvrez le recueil des instructions générales d'exploitation, la sécurité figure en quatrième position. Qu'en est-il d'après vous? Quelle place occupe la sécurité dans le recueil des instructions?

M. Keith E. Creel: La sécurité vient en premier.

M. Jeff Watson: En première position? Certains affirment que c'est plutôt en quatrième position. Pouvez-vous nous montrer ce qu'il en est effectivement?

M. Keith E. Creel: Oui, j'ai ici ce recueil des instructions.

M. Jeff Watson: Bon. Vous pourrez donc nous le faire parvenir ultérieurement par l'intermédiaire de la présidence

M. Keith E. Creel: Entendu.

M. Jeff Watson: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Watson.

Nous passons ensuite à M. Bell, puis à une dernière série de questions. Vous disposerez tous d'une minute et demie pour résumer.

M. Don Bell: Je n'ai qu'une seule question, et peut-être aussi une demande de renseignements...

En Colombie-Britannique, qu'a-t-on fait des freins dynamiques qui équipaient les locomotives impliquées dans l'accident? En Colombie-Britannique, combien de vos locomotives sont équipées d'un tel dispositif de freinage? Je sais qu'il s'agit là de détails techniques, mais je vous saurais gré de nous les procurer, car si je ne m'abuse, le terrain en Colombie-Britannique n'est pas le même qu'ailleurs.

Monsieur Marshall, vous avez à plusieurs reprises parlé d'impression. Pendant plusieurs années j'ai occupé des fonctions de direction au sein d'une grande entreprise canadienne, dans laquelle nous ne faisons pas de différence entre impression et réalité. Au sein de l'entreprise on entendait dire telle ou telle chose, puis les gestionnaires nous expliquaient qu'il n'en était rien. Nous leur répondions que si la clientèle se plaignait c'est qu'elle percevait un problème, et que si elle percevait un problème c'est qu'il y en avait effectivement un puisque l'impression que se forme le client affecte tout naturellement l'entreprise.

Vous nous avez dit, monsieur Creel, qu'au Michigan, vous avez eu à vous occuper d'une collision frontale. Ne s'agit-il pas de la collision que l'on a imputée à la fatigue de l'équipage? Or, l'équipage chargé du convoi était censé être frais et dispos. Je m'interroge donc sur la fatigue dont a fait état. Quelqu'un nous a dit plus tôt que vous travaillez 12 heures d'affilée et que l'on peut, dans de très brefs délais, vous demander de reprendre le service. Cela veut dire qu'entre deux périodes de travail les équipages n'ont pas toujours le temps de se reposer, que ce soit dans leur résidence de service ou dans un lieu éloigné. J'aimerais obtenir de vous quelques précisions à cet égard.

Je tiens, enfin, à revenir à une question soulevée par M. Watson et par plusieurs autres membres du comité. M. Fast en a parlé et plusieurs autres membres de mon bord s'en sont aussi enquis. Cela a trait à ce que nous disait M. Rhodes. Sachez que ces personnes sont venues témoigner à notre invitation. C'est nous qui les avons sollicitées. Nous avions, dans la presse, pris note d'un certain nombre de choses et nous avons contacté les intéressés. Je ne dirais pas que nous les avons convoqués, mais nous aurions pu le faire s'ils ne s'étaient pas rendus à notre invitation.

Or, selon M. Rhodes :

Il n'est pas juste qu'une entreprise puisse vous licencier en raison d'un comportement qu'elle estime incompatible avec vos fonctions. Si, même en dehors du service, vous émettez une opinion, une critique concernant la manière dont certaines choses se font, vous vous faites licencier pour cause de « comportement incompatible avec votre emploi au CN ».

Or, estimez-vous répréhensible qu'un employé du CN vienne discuter devant le comité des problèmes qu'il a pu constater au sein de l'entreprise? Pensez-vous, par exemple, que M. Rhodes ou M. Holliday risqueraient d'être licenciés en raison de leur intervention devant le comité?

• (1710)

M. Keith E. Creel: Permettez-moi de vous répondre. Nous savons que le comité a invité M. Rhodes à venir témoigner en raison de son expérience dans le domaine des chemins de fer et nous respectons tout à fait la volonté du comité de recueillir son point de vue. Il est clair que nous n'entendons nullement... Il ne sera aucunement sanctionné en raison de son intervention devant le comité.

M. Don Bell: Cela vaut-il aussi pour M. Holliday?

M. Keith E. Creel: Oui.

Le président: Monsieur Laframboise, il vous reste environ une minute et demie.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup.

Plus tôt, mon collègue vous a posé une question concernant le Système de gestion de sécurité et tout cela. Vous avez dit que cela avait amélioré votre situation. En outre, vous avez compris que le rapport de vérification des pratiques de gestion du CN de 2006 était dévastateur. Cela m'inquiète parce que vous semblez dire que cela fonctionne, mais le rapport a démontré clairement qu'on a trouvé beaucoup d'irrégularités.

Je vais vous poser une question sur un sujet bien précis, soit le pont de Québec. Vous n'avez pu le repeindre parce qu'il est rouillé et vous n'avez peut-être pas l'argent nécessaire. Qu'est-ce qui me garantit qu'il est sécuritaire? Comment pouvez-vous garantir que le pont de Québec est sécuritaire, étant donné que vous ne l'entretenez pas, que vous ne le peignez pas, donc qu'il se détériore et rouille beaucoup?

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Je tiens d'abord à préciser que le pont de Québec est inspecté par des ingénieurs diplômés. L'entretien du pont et son aspect extérieur sont deux choses tout à fait différentes.

Notre entreprise, à l'époque de sa privatisation, était tenue d'assurer la repeinture du pont de Québec et donc d'entretenir son aspect extérieur. Ça, nous le faisons. L'entretien continue à nous incomber et, là aussi, nous respectons nos obligations. Mais la rouille que l'on peut constater n'entraîne aucun affaiblissement structurel et ne nuit en rien à sa sécurité.

Le président: Monsieur Julian, vous avez une minute.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

J'ai, pour terminer, trois questions à poser. La première concerne l'impression, dont plusieurs personnes ont fait état, qu'en matière de sécurité, le CN a cherché à rogner sur les coûts. Je voudrais donc connaître le nombre d'employés du CN mis à pied ou licenciés au cours des cinq dernières années.

Et puis, compte tenu de l'impression qu'on a qu'en 2006 le renforcement des inspections et des activités de supervision ont amélioré la sécurité, peut-on dire que ce serait au moins un des axes de solution, c'est-à-dire, de la part du gouvernement, davantage d'inspections et de supervision, et moins d'importance attachée au SGS?

Ma troisième question est simple mais, me semble-t-il, importante. Plusieurs témoins nous ont dit qu'au sein du CN on ne peut plus employer l'expression « Canadien national ». Le mot « Canadien » est-il exclu maintenant au CN? J'ai relevé, en effet, que dans votre mémoire on ne trouve pas une seule fois les mots « Canadien national ».

Le juge Jim Vena: Sur ce point, permettez-moi de vous répondre en quelques mots. Je suis moi-même Canadien. J'ai passé mon enfance à Jasper (Alberta), puis je me suis inscrit à l'Université de l'Alberta. Je suis diplômé de l'Université Athabasca. Oui, je suis heureux que vous l'ayez remarqué.

Lorsque vous rachetez des entreprises ou que vous effectuez une fusion, que ce soit avec le Wisconsin Central, l'Illinois Central ou BC Rail, tout le monde sait que le CN est une entreprise canadienne qui a ici une longue tradition. Nous sommes des Canadiens pour la plupart, et c'est vous dire que, sur ce plan-là, l'appellation de l'entreprise ne nous posait aucun problème. Cela dit, nous avons adopté le sigle CN afin que chacun sache que les divers chemins de fer que je viens d'évoquer allaient dorénavant relever d'une seule et unique entreprise. Nous avons fait cela afin qu'aux États-Unis les employés de l'entreprise cessent de dire qu'ils travaillent pour le CNIC. Je ne suis d'ailleurs pas certain de ce que signifie ce sigle.

• (1715)

Le président: Monsieur Vena, je vous remercie.

Nous avons maintenant à examiner certaines questions concernant les travaux du comité. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de participer à nos débats. Vous êtes, nous le savons, fort occupés, mais je pense que votre présence ici, pendant la Semaine de la sécurité ferroviaire, fait ressortir l'importance des questions que nous avons examinées. En souhaitant avoir à l'avenir l'occasion de reprendre avec vous ce débat, je tiens à vous remercier.

Nous allons maintenant suspendre la séance deux minutes. Que ceux qui veulent partir le fassent. Lorsque la séance reprendra, nous nous pencherons sur des questions d'organisation interne.

M. Keith E. Creel: Monsieur le président, permettez-moi une dernière observation?

Le président: Bon, mais très brièvement.

M. Keith E. Creel: Nous vous invitons à venir voir nos installations. Nous avons, à Montréal, une très importante gare terminale. Celle de Toronto est la plus grande de tout le réseau. Si certains membres du comité, ou d'autres personnes intéressées, souhaitent faire le tour de ces installations, c'est avec grand plaisir que nous nous organiserons afin que vous ayez l'occasion de voir sur place et de juger de vous-mêmes.

Le président: Je vous remercie.

La séance est suspendue deux minutes.

- _____ (Pause) _____
-
- (1720)

Le président: Messieurs, nous allons maintenant aborder certaines questions concernant les travaux du comité.

Il y a, d'abord, une motion présentée par M. Laframboise. J'ai distribué, en outre, des notes concernant la séance du sous comité.

Mais avant de passer à M. Laframboise, je vais accorder à M. Jean 10 secondes pour évoquer une question qui, je pense, intéressera le comité.

M. Brian Jean: Il s'agit du pont de Québec. Je suis choqué de voir qu'après plusieurs années de négociations entre Transports Canada et le CN afin de faire effectuer les travaux nécessaires, il a fallu que le procureur général du Canada, à la demande du ministre, engage une action en justice afin de les obliger à s'occuper du pont de Québec. C'est pour moi un véritable affront — et j'aurais voulu le dire en leur présence — se les voir s'expliquer comme ils l'ont fait au sujet du pont de Québec et de sa sécurité. Et c'est loin d'être un cas unique.

Je tenais que cela soit consigné au procès verbal.

Puis je m'exprimer maintenant sur la motion proposée?

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: J'invoque le Règlement. Je constate que la motion que je présente, et qui devait être reportée à aujourd'hui comme nous en avons convenu mercredi dernier, n'est pas inscrite à l'ordre du jour. Je crois savoir qu'elle a été transmise aux membres du bureau.

Il s'agit de la seule motion que j'aie jamais présentée. J'aurais voulu qu'elle soit prise au sérieux. Le leader libéral ayant fait savoir qu'il entendait soutenir la position des entreprises de repostage, j'aurais cru que cette motion serait adoptée sans difficulté. Pourrait-on m'expliquer pourquoi elle ne figure pas à l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui?

Le président: Le sous-comité n'avait-il pas convenu de la reporter à une date ultérieure. J'aurais moi-même été parfaitement disposé, monsieur Fast, à proposer en votre nom qu'elle soit présentée à nouveau devant le sous-comité. Nous devons nous réunir très prochainement.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Monsieur le président, permettez-moi d'invoquer le règlement.

Le président: Nous passons la parole à M. Storseth.

M. Brian Storseth: Les bleus me donneront peut-être tort, mais j'avais l'impression que le comité avait dans son ensemble convenu de reporter l'examen de cette motion afin qu'elle puisse figurer en bonne place à l'ordre du jour de la présente séance lorsque nous

évoquerions les travaux du comité. Je crois que c'est ce qu'avait décidé le comité. Je ne comprends pas comment le sous comité ait pu revenir sur ce que le comité avait déjà décidé.

Le président: Il n'y a pas lieu, je crois, de prolonger le débat sur la question. Je vérifierai les bleus avec M. Fast et nous déciderons alors, mais c'est un fait que la motion de M. Laframboise figure en première place parmi les travaux du comité et sera donc examinée en premier.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: La motion dit ce qu'elle dit. Vous avez entendu le maire de Montmagny. Jusqu'à ce que le rapport du Bureau de la sécurité des transports soit publié, on recommande — c'est une recommandation qu'on fait au gouvernement, et non un ordre qu'on lui donne — de maintenir la limite de 40 milles à l'heure. On recommande au gouvernement de le faire; on ne lui ordonne pas de le faire.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: On se trouve en présence d'une coïncidence car M. Blaney, qui était effectivement présent en même temps que le maire, m'a parlé d'une motion quasi identique qu'il entendait présenter devant le comité. Je m'en suis ouvert au ministre qui m'a fait savoir que le gouvernement était prêt à l'avaliser. Je constate avec plaisir que MM. Laframboise et Blaney sont sur la même longueur d'onde en ce qui concerne cette recommandation.

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: Monsieur le président, c'est une excellente motion, d'autant plus qu'après la présentation du CN, je n'ai pas confiance qu'ils suivront le bon sens et la logique. Cela envoie un signal très clair au CN que nous sommes préoccupés et que nous voulons la mise en place d'une réglementation pour que les citoyens et les citoyennes de Montmagny soient plus rassurés.

[Traduction]

Le président: Quelqu'un veut-il ajouter quelque chose?

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Le gens de notre bord appuient volontiers la motion.

Le président: Bon.

[Français]

M. Robert Carrier: Je voudrais rappeler ce qui a été mentionné tout à l'heure, c'est-à-dire que la vitesse n'était pas en cause dans le déraillement. C'est un fait, sauf que, comme mon collègue l'a dit tout à l'heure, parce que des maisons sont situées tout près de la voie ferrée, la vitesse fait en sorte, lorsqu'il y a un déraillement, que le train peut les atteindre et même détruire des vies. Donc, c'est à cela qu'il faut penser principalement.

[Traduction]

Le président: Ayant recueilli tous les avis, je vais maintenant demander au comité s'il est pour la motion telle que proposée par M. Laframboise.

(La motion est adoptée.)

- (1725)

Le président: Je tiens maintenant à revenir sur ce que M. Fast disait tout à l'heure.

Selon le procès verbal, il avait été, sur proposition de M. Bélanger, convenu de reporter l'examen de la motion. Cela ne veut pas dire cependant qu'elle ne puisse pas être présentée aujourd'hui.

M. Ed Fast: Ça, c'est selon le procès-verbal ou selon les bleus?

Le président: C'est selon le procès-verbal.

M. Ed Fast: Je vérifierai les bleus. Je suis assez sûr qu'on avait parlé de mercredi car j'avais pensé à l'origine que la motion serait examinée lundi, mais quelqu'un m'a alors précisé que ce serait mercredi.

Le président: Non.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, votre souvenir est exact. Il avait été proposé que nous l'examinions mercredi, mais le comité avait convenu d'en reporter l'examen.

M. Ed Fast: Puis-je solliciter votre appui unanime pour que la motion soit examinée lundi prochain?

Le président: On me précise que, par avis de motion, vous pouvez demander qu'elle soit examinée deux jours plus tard.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je vous remercie de me donner la parole.

N'est-il pas exact qu'il peut, avec le soutien unanime du comité, en demander l'examen immédiat et demander un vote par assis et levé sur la question de savoir ceux qui souhaitent l'examiner au cours de la présence séance?

Le président: Oui, il peut en solliciter l'examen immédiat. On peut en débattre à la prochaine séance ou dès aujourd'hui.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, nous avons sous les yeux le cinquième rapport du sous-comité.

Le président: Je suis désolé, mais il nous faut d'abord régler cette question. M. Fast l'a évoquée, bien qu'il n'entende pas forcément demander qu'on en discute dès maintenant.

M. Fast a en effet le droit de présenter une motion proposant qu'on en discute tout de suite. Selon ce qu'en décidera le comité, soit nous continuons, soit...

M. Ed Fast: Monsieur le président, je cède aux instances de mes collègues et demande que ma motion soit mise en discussion dès aujourd'hui.

Le président: Fast propose que l'on débattre de sa motion sur le repostage, question évoquée lors de notre dernière séance. Cela exige, je pense, que je mette la décision aux voix ou que les membres du comité en débattent.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vais répéter ce que j'ai dit à mes collègues. Je n'ai pas de difficulté à discuter à nouveau de cette motion. Cependant, j'aurais aimé entendre de nouveau les gens qui font du repostage ainsi que Mme Green de Postes Canada.

Je vous l'ai dit, je ne suis pas intervenu parce que j'ai respecté les normes que vous m'aviez imposées de ne pas poser de questions à Mme Green sur les relations de travail avec ses employés. De même, je n'ai pas posé de questions sur la poursuite en justice impliquant les représentants des gens qui font du repostage et Mme Green. J'aurais aimé qu'on ait la chance, au moins une fois, de les entendre de nouveau. D'ailleurs, les gens qui font du repostage nous ont écrit une

lettre pour que nous les convoquions de nouveau. Également, j'aurais apprécié qu'on entende Mme Green de nouveau. Ensuite, on pourra voter sur cette motion. Cela ne me pose pas de difficultés. Seulement, je me suis privé de poser des questions pour respecter votre volonté de ne pas intervenir. Souvenez-vous que vous nous avez dit de ne pas poser de questions sur les poursuites en justice ni sur les relations de travail avec les employés. J'aurais aimé entendre ces gens de nouveau, c'est tout. Pour le reste, si vous voulez le faire sans entendre les témoins, c'est votre choix.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, M. Laframboise a rappelé avec éloquence un certain nombre de questions qu'il avait évoquées alors. M. Bélanger, du Parti libéral, a lui aussi fait part de ses inquiétudes sur ce point, comme je l'ai fait moi-même. Je reconnais que c'était prématuré.

C'est pourquoi il ne convient pas, d'après moi, de la mettre actuellement en discussion alors que la séance doit être levée dans une minute et que la sonnerie va bientôt retentir pour nous signaler un vote à la Chambre. Les membres des trois partis représentés de ce côté de la table avaient déjà fait savoir qu'ils jugeaient cette motion prématurée. Certains d'entre eux la soutiendront sans doute, mais il me semble devoir rappeler que lorsqu'elle a été initialement proposée nous étions tous d'accord pour la juger prématurée. Cela demeure vrai et je ne pense pas qu'il convienne d'en débattre aujourd'hui.

Elle mérite en effet qu'on en débattre. Elle soulève des questions légitimes et M. Laframboise a expliqué, avec beaucoup d'éloquence, qu'il entend poser un certain nombre de questions concernant les incidences d'une telle motion. Je demande donc à M. Fast de patienter et de permettre au comité de préparer le terrain s'il veut vraiment voir sa motion adoptée. Bien sûr, s'il ne souhaite pas vraiment qu'elle soit adoptée, il peut procéder comme il l'entend. Si, cependant, il souhaite qu'on en débattre et qu'elle soit adoptée comme nous l'avons tous souhaité lors de la dernière séance, il devrait permettre au comité de procéder à quelques travaux d'approche. D'ailleurs, M. Bélanger ne se trouve même pas ici.

● (1730)

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Lors de la dernière séance, les représentants du Parti libéral étaient divisés sur la question.

Nous souhaitons, monsieur Fast, pouvoir en discuter entre nous étant donné que M. Bélanger faisait valoir un point de vue particulier et que les gens de notre bord n'étaient pas tous du même avis.

Pour ma part, et pour m'exprimer un peu comme les représentants du CN, je dirais que je suis disposé à percevoir favorablement la question que vous avez soulevée. Je voudrais, cependant, avoir l'occasion d'en débattre à nouveau et, avant cela, d'en discuter avec mes collègues. Comme l'a dit M. Laframboise, il serait peut être souhaitable aussi de convoquer à nouveau les gens qui font du repostage.

Je comprends fort bien ce que vous voulez dire et, encore une fois, j'estime que la question est assez pressante étant donné les mesures adoptées par Postes Canada. Ça, je le comprends bien. C'est pour ça aussi que je ne voudrais pas qu'on tarde trop à l'examiner. Cela dit, je ne pense pas que ce soit le moment.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Permettez moi de dire ceci: je m'oppose complètement à ce qu'on convoque à nouveau soit Moya Greene, soit les représentants du syndicat. Nous demandons simplement que la situation actuelle soit maintenue en l'état, du moins pour l'instant, étant donné qu'il y a eu urgence.

Je ne voudrais pas préjuger de la question. Votre chef s'est déjà déclaré en faveur du repostage; avant même d'en parler à Moya Greene ou de recueillir le témoignage du STTP. C'est bien simple. Vous savez fort bien ce que cela va donner.

M. Don Bell: Pourriez vous peut être me remettre une copie des propos tenus par mon chef de parti.

M. Ed Fast: Voilà.

Le président: Nous avons maintenant une motion tendant à l'examen immédiat d'une motion restée en suspens lors de notre dernière séance. Je demande à tous les membres favorables à la motion, c'est-à-dire à la mise en discussion de la motion restée en suspens, de voter oui.

M. Peter Julian: Monsieur le président, puis je vous demander quelque chose?

En cas de vote négatif, M. Fast aura-t-il la possibilité de présenter à nouveau sa motion un autre jour.

Le président: Dorénavant.

Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

On a demandé un vote par appel nominal.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je n'ai qu'une question. Reporte-t-on la motion sans faire comparaître les témoins de nouveau? Les témoins ne reviendront pas? Est-ce bien ce que vous dites?

[Traduction]

Le président: Je dis simplement qu'en tant que membre du comité, M. Fast aura le droit de présenter à nouveau sa motion quand il le voudra.

Pour l'instant, nous ne faisons que voter sur la question de savoir si sa motion tendant à l'examen immédiat de la motion restée en suspens sera adoptée. Sa motion initiale reste effectivement en suspens.

[Français]

M. Mario Laframboise: Sans témoins.

[Traduction]

Le président: Il s'agit d'un vote par appel nominal.

Monsieur Storseth, pour un rappel au règlement.

M. Brian Storseth: Comme M. Bélanger a déjà eu l'occasion de le faire, je souhaite confirmer, pour le vote par appel nominal, que nous ne sommes plus en séance secrète.

Le président: Oui, cela figurera au compte rendu.

(La motion est rejetée: six voix contre quatre).

Le président: Nous nous penchons maintenant sur les recommandations du comité concernant nos prochaines séances. Je sais que M. Julian a, plus tôt, proposé une motion les concernant.

M. Peter Julian: Je le propose.

Le président: Le comité est il d'accord?

(La motion est adoptée [voir le *Procès verbal*].)

Le président: La séance est levée.

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.