



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 019 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 3 avril 2008

—
Président

M. Mervin 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 jeudi 3 avril 2008

• (1110)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour. Soyez les bienvenus à cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous allons procéder, conformément à l'article 108(2) du Règlement, à une étude sur la sécurité ferroviaire au Canada.

Nous accueillons aujourd'hui M. Paul Miller, vice-président et chef de la sécurité au Canadien National.

Soyez les bienvenus. Vous excuserez, j'espère, ce léger retard. Je crois savoir que vous avez prévu un bref exposé. Je vais donc vous demander de commencer, car les membres du comité auront ensuite un certain nombre de questions à vous poser.

M. Paul Miller (vice-président et chef de la sécurité, Canadien national): Merci, monsieur le président.

Le mois prochain, j'aurais 30 ans de service au Canadien National et un an comme chef de la sécurité du CN.

C'est avec grand plaisir que je prends la parole devant vous au sujet de la sécurité des chemins de fer et du rapport du Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Je m'en tiendrai à quelques observations très brèves afin de laisser aux questions un maximum de temps.

Le transport ferroviaire, vous vous en doutez, est un domaine d'activité qui ne pardonne pas, avec ces équipements très lourds, lancés à grande vitesse sur les rails et transportant parfois des produits dangereux pour la santé ou pour l'environnement, quelquefois dans des conditions climatiques ou géographiques particulièrement rigoureuses.

Au CN, rien n'est plus important que la sécurité des opérations. Cela s'explique par un double motif. D'abord et surtout, en raison de l'obligation morale que nous avons de protéger la santé, la sécurité et le bien-être de nos employés, de nos clients, des agglomérations que nous traversons et de l'environnement. Mais si nous accordons une telle importance à la sécurité c'est aussi parce que la santé de l'entreprise en dépend. Tout accident ou incident peut en effet entraîner des frais supplémentaires, l'engorgement des voies, ou l'indisponibilité de nos agents et de certains équipements, ainsi qu'un détournement des énergies au sein de l'entreprise. Les interruptions de service qui se produisent en de telles occasions nuisent, bien sûr, à la bonne marche et au développement de l'entreprise. C'est dire que, pour nous, la sécurité est non seulement un impératif éthique, mais également un bon principe commercial.

Cette priorité que nous attribuons à la sécurité est à la base des mesures que nous avons prises, mesures que nous pouvons ranger sous deux grandes rubriques. Je m'en tiendrai, afin de ne pas prendre trop de temps, à quelques exemples rapides.

La première rubrique est celle de la technologie et des investissements. En 2008, nous allons réinvestir dans notre

entreprise 1,5 milliard de dollars, soit environ 7,3 milliards sur cinq ans. À peu près 85 p. 100 de ces sommes devraient contribuer directement à la sécurité : renouvellement des infrastructures, achat et remise à neuf du matériel roulant, remplacement et modernisation des systèmes. Nous accueillons avec satisfaction ce que le comité, à la page 200 de son rapport, dit des investissements consentis par notre entreprise. Nous constatons avec satisfaction également que notre situation financière nous permet de réinvestir à un taux qui compte parmi les plus élevés du secteur. Nous renforçons nos activités de détection des défauts de rail par ultrasons et nous étoifons notre système de détection en voie. Voici donc quelques exemples de ce que nous sommes en train de faire au plan des technologies et des investissements.

En ce qui concerne les ressources humaines et les méthodes de l'entreprise, je précise que nous effectuons actuellement aussi de gros investissements au niveau du recrutement et de la formation. Depuis le début de 2007, en effet, nous avons engagé presque 3 000 personnes dont 2 400 au Canada. Nous avons consacré environ 14 millions de dollars à la formation des personnels nouvellement recrutés ou déjà en poste, plus 14 millions de dollars encore pour rémunérer les gens remplaçant les employés partis en formation. Nous avons élaboré, à partir de notre système de gestion de la sécurité, toute une série de mesures concrètes à l'intention de nos gestionnaires de première ligne. Nous avons revu nos politiques de base en matière, notamment de conduite et simplifié notre système de documentation des opérations et nous concentrons actuellement nos vérifications sur place sur les activités, les localités et les employés qui présentent davantage de risques.

Cela étant, de quels résultats pouvons-nous faire état?

Nous avons, en 2007 enregistré au Canada, une baisse du nombre total d'accidents, du nombre d'accidents autres que sur les voies directes ainsi que du nombre de lésions corporelles. Étant donné que les blessures et les accidents se produisant sur les voies autres que des voies principales sont généralement dus à des erreurs humaines ou à des fautes de procédure, nous sommes très encouragés par les résultats obtenus. Cela dit, nous avons tout de même enregistré une augmentation du nombre d'accidents sur les voies principales, accidents généralement dus soit à l'état des rails ou de l'équipement, soit aux conditions météorologiques. La sécurité étant pour nous la priorité des priorités, nous devons en cela mieux faire car en matière d'accidents, nous visons un taux zéro.

J'aimerais maintenant, si vous le voulez bien, terminer en évoquant brièvement le rapport du Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Je dois dire d'emblée que, selon le CN, le comité s'est livré à une analyse rigoureuse et juste à la fois des dispositions de la Loi et des problèmes auxquels ces dispositions peuvent éventuellement donner lieu. Si, d'après nous, plusieurs des recommandations formulées devraient faire, entre Transports Canada et les représentants du secteur, l'objet de discussions plus précises, nous ne sommes en désaccord avec aucune des 56 recommandations exposées dans le rapport. Nous considérons, certes, que quelques recommandations supplémentaires seraient indiquées mais, d'après nous, le comité a fait preuve d'un grand professionnalisme. Lorsque, le mois dernier, vous l'avez auditionné, Doug Lewis, le président du comité consultatif, a insisté sur deux points dont je voudrais dire quelques mots.

Il y a, en premier lieu, la culture du CN. Après la publication du rapport, le commentaire qui s'y trouve au sujet d'une soi-disant culture disciplinaire au sein du CN, a fait couler beaucoup d'encre. Cela m'a porté à me pencher à nouveau sur le rapport de la Commission d'enquête sur l'accident ferroviaire de Hinton, en 1986. En effet, les auteurs de ce rapport avaient à l'époque estimé que le CN n'accordait pas assez d'importance aux règles applicables et acceptait tacitement les manquements aux consignes de sécurité. La Commission relevait qu'en vertu de la pratique en vigueur à l'époque, il était de règle de ne pas consigner une première infraction, la Commission demandant comment, dans ces conditions, on pourrait jamais faire état d'une seconde infraction.

Au niveau de sa culture d'entreprise, le CN a fait beaucoup de chemin. Nous sommes en train de passer, en effet, d'une culture où tant les gestionnaires que les employés avaient parfois tendance à considérer comme facultatives les normes et politiques applicables, même en matière de sécurité, et effectuons la transition vers une culture, où à tous les niveaux de l'entreprise, chacun est tenu responsable de ses décisions et de ses actes. Un tel changement ne se fait pas du jour au lendemain et cette évolution peut même parfois avoir quelque chose de douloureux. Cette progression est nécessaire cependant au succès des divers pans de notre activité et notamment à la sécurité de nos opérations.

• (1115)

Qu'il me soit permis de dire qu'on ne peut pas, dans ces conditions-là, reprocher au CN d'avoir adopté, en matière de sécurité, une approche essentiellement disciplinaire. Le Canadien National estime, en effet, qu'il lui incombe de veiller à ce que tous ses personnels soient bien formés et bien équipés, que le travail soit correctement planifié et supervisé et que les procédures de sécurité nécessaires soient mises en place et appliquées.

Nous estimons également qu'à chaque fois que l'enquête démontre qu'un accident ou incident ferroviaire est dû à une erreur humaine, nous devons tenter de situer l'origine de cette erreur et nous demander si le système dont je viens de faire état était effectivement en place et s'il a fonctionné correctement. Je parle là, bien sûr, de notre système de gestion de la sécurité.

Si nous souhaitons, en toute déférence, nous démarquer de certaines des observations que le comité d'examen a faites au sujet de notre culture d'entreprise, c'est que, malheureusement et malgré tout il nous arrive de constater que quelqu'un a commis une erreur qui est à l'origine d'un accident. Il arrive, hélas plus fréquemment que nous ne le souhaiterions qu'un complément d'enquête démontre que l'employé en question avait déjà, par le passé, agi de la sorte. Tout comme la société retient la responsabilité des personnes qui, au volant, commettent des excès de vitesse, nous estimons que les choix et les actes de nos employés doivent engager leur responsabilité car, sans cela, il n'y a pas de progrès possible.

À la page 80 du rapport, le comité cite à titre d'exemples plusieurs cas où, à la suite d'un accident, l'équipe d'enquêteurs a intégré un membre du Comité de santé et de sécurité au travail, collègue de l'intéressé. Cela permet, en cas d'infraction grave aux règles de sécurité, de recueillir les réactions immédiates des employés concernés. Il est possible toutefois que certaines des observations faites par le comité aient pour origine une carence de la communication.

Et puis, un dernier mot, très rapidement, au sujet de nos systèmes de gestion de la sécurité. Le CN est pleinement d'accord avec le comité consultatif pour dire que le SGS est le bon moyen d'assurer, au sein de notre industrie, une amélioration constante de la sécurité. C'est d'ailleurs pour cela que notre plan de sécurité pour l'année 2008 se fonde sur le règlement du système de gestion de la sécurité, ce règlement étant à la base de toute une série d'étapes et de mesures concrètes. C'est également pourquoi nous avons organisé, en décembre dernier, à l'intention de notre comité mixte de la santé et de la sécurité un atelier sur le SGS. Le système de la gestion de la sécurité est une oeuvre évolutive et nous entendons continuer à travailler de concert avec Transports Canada, nos dirigeants syndicaux et nos gestionnaires au sein du secteur.

Merci, monsieur le président. C'est très volontiers que je répondrai maintenant aux questions qu'on voudra bien me poser.

• (1120)

Le président: Merci beaucoup.

M. Bell.

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

Merci, monsieur Miller. C'est un plaisir de vous accueillir ici.

J'aurais quelques questions à vous poser. Vous avez parlé d'un changement de culture au sein de l'entreprise et affirmé que, pour le Canadien National, la sécurité est la priorité des priorités. C'est sur ce point que je tiens à vous interroger.

Vous nous avez dit, tout à l'heure, que le 25 avril marquera le premier anniversaire de votre entrée en fonction en tant que chef de la sécurité au Canadien National.

M. Paul Miller: C'est bien cela.

M. Don Bell: Je note qu'avant cela, vous travailliez dans le secteur de l'exploitation.

M. Paul Miller: C'est exact.

M. Don Bell: Je rappelle qu'à l'origine — et cela fera presque deux ans à l'automne — l'initiative a été amorcée par une mission de ce comité, après laquelle le ministre a nommé un comité qui est à l'origine de ce rapport. À l'époque, en effet, le nombre d'incidents et de déraillements, notamment dans l'ouest du Canada mais également dans d'autres régions, avait augmenté par rapport à l'année précédente. Plusieurs accidents graves avaient entraîné soit des morts soit de graves répercussions au niveau de l'environnement. Je fais allusion notamment aux accidents du lac Wabamun et de la rivière Cheakamus, ainsi qu'aux décès des opérateurs de la locomotive, en Colombie-Britannique, et à d'autres cas encore.

Il semblait donc qu'au Canadien National la sécurité ne revêtait pas, à l'époque, toute l'importance que vous lui accordez aujourd'hui. Je relève que vous avez été nommé chef de la sécurité il y a seulement un an, c'est-à-dire après le début de l'enquête et la publication du rapport du comité. Je suppose que tout cela est lié et que le CN reconnaît la nécessité de se concentrer ou de se concentrer à nouveau, si vous voulez, sur tout ce qui a trait à la sécurité.

Pourrait-on dire cela?

M. Paul Miller: Oui.

M. Don Bell: Bon, j'y reviendrai d'ailleurs dans un instant.

Les questions que je me pose concernent certaines des recommandations formulées. Je vous renvoie à la recommandation 19 du rapport du comité, page 212, ainsi qu'à la recommandation 24, à la même page.

La recommandation 19 concerne les systèmes de gestion de la sécurité en place au sein de « l'industrie », mais essentiellement, en l'occurrence au CN puisque c'est à vous que nous nous adressons actuellement. Cette recommandation évoque l'efficacité des comités de santé et de sécurité au travail et l'idée de favoriser la participation des employés à la détermination des dangers et à l'évaluation et à l'atténuation des risques dans le cadre de la gestion de la sécurité. Selon certains des témoignages que nous avons recueillis, cette question n'a pas reçu toute l'attention qu'elle mérite.

La recommandation 24 contient sept sous-recommandations et porte, elle aussi, sur les systèmes de gestion de la sécurité pour lesquels elle entrevoit une collaboration entre Transports Canada et l'industrie... Je relève qu'au septième point de cette recommandation, celui du bas, on parle d'« un moyen de faire participer les employés du chemin de fer » et au numéro trois, de « la mesure de la culture de sécurité ».

Vous nous avez dit qu'au CN la sécurité est la première des priorités et j'espère donc vous entendre nous dire que le moyen d'assurer cela n'est pas d'instaurer, comme certains de nos témoins nous l'ont dit, une « culture de crainte », expression également employée dans le rapport. On entend par cela que les employés sont intimidés au point où, souvent, ils ont peur de faire état de leurs inquiétudes et que l'on a tendance à écarter ou à réduire au minimum l'intervention des comités de santé et de sécurité au travail.

On vient de me passer une traduction... j'ai ici, monsieur le président, une photo que l'on pourrait peut-être faire circuler parmi les membres du comité, et on procède actuellement à la traduction du texte à l'intention de mes collègues du Bloc. Il s'agit d'une photo d'un panneau qui se trouvait dans le bureau du CN et que j'ai pu voir lorsque j'étais à Prince George. Un incident s'était produit dans la gare de triage, où une locomotive avait embouti un train, provoquant l'explosion d'un wagon-citerne transportant de l'essence. Cette affiche était apposée au mur. Je prenais des photos et je l'ai remarquée.

Vous pouvez voir que parmi les cinq points de la rubrique concernant les méthodes de travail et les raisons qui les sous-tendent, la sécurité vient en quatrième position. Ce qu'on trouve en première position, c'est le « service », puis le contrôle des coûts, puis l'utilisation du matériel et, enfin, ceci: « La sécurité est l'affaire de chaque employé ».

Notez la subtilité du propos. En effet, la sécurité est l'affaire de chaque employé, c'est bien ce que précise l'affiche, et non l'affaire de l'entreprise ou l'affaire de tous. On en a fait ainsi l'affaire des employés. Je ne veux pas dire, en relevant cela, que la sécurité ne doit pas, effectivement, pour tous les employés être une question prioritaire mais, il est clair que ce doit être la première des priorités de l'entreprise.

J'ai donc été un peu déçu par cette affiche, mais je constate avec satisfaction les mesures qui ont été prises par le CN, dont votre nomination et ce regain d'attention pour la question. Je pense pouvoir vous en attribuer le mérite.

Mais il ne s'agit pas seulement de faire en sorte que les employés jouent pleinement leur rôle, étant donné que leurs vies sont en jeu, mais également de se pencher sur les problèmes qui se posent — et, à cet égard, vous avez vous-mêmes évoqué l'accident qui s'est produit à Hinton. J'entends par cela les problèmes que pose la fatigue, problèmes intimement liés à votre mode d'exploitation. Lorsque le CN a repris BC Rail, je crois savoir qu'il a, malgré le caractère montagneux des terres, introduit des procédures d'exploitation davantage adaptées au trafic ferroviaire dans des régions en pente douce naturelle. Cela étant, je ne pense pas que le CN ait pleinement tenu compte des difficultés particulières que présentent les courbes et les pentes de la Colombie-Britannique. C'est ce qui semble ressortir de certains des incidents qui se sont produits et du fait qu'il ait parfois fallu limiter le nombre de wagons remorqués par la locomotive.

J'ai été heureux d'entendre ce que vous nous avez dit et j'espère que vous allez effectivement vous atteler aux questions de la formation et de la fatigue et en faire une des priorités de votre entreprise.

• (1125)

M. Paul Miller: Puis-je avoir un instant pour répondre?

Le président: Tout à fait.

M. Paul Miller: En ce qui concerne, monsieur, ce que vous avez dit au sujet des comités de santé et de sécurité au travail, je dois dire que nous avons déjà pris des mesures en ce sens. Nous demandons à l'ensemble de nos comités de santé et de sécurité de procéder à une auto-évaluation. On demande à tous les membres de ces comités de rendre compte de leurs progrès en matière de formation, au niveau de la proactivité et de leurs actions également, et nous tentons d'instaurer de bonnes pratiques en ce domaine, car cela me semble un moyen utile et efficace d'assurer la participation de nos employés.

En ce qui concerne l'affiche dont vous venez de nous parler, je dois dire qu'il ne s'agit pas du tout d'un classement par ordre de priorité. J'espère que vous me croirez sur parole lorsque je dis qu'il n'y a, pour notre entreprise, rien de plus important que la sécurité de l'exploitation.

Le président: Merci, monsieur Miller.

Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Dans votre présentation, vous avez parlé du changement de culture et du fait que vous n'étiez pas nécessairement d'accord sur les recommandations du comité. Ça m'inquiète un peu. À la page 79 de la version française du texte, qui correspond à la page 71 de la version anglaise, on dit ceci au deuxième paragraphe :

De l'avis du Comité, une trop grande dépendance à l'égard de la discipline ne contribue nullement à de bons rapports entre la direction et les employés qui sont indispensables à un système de gestion de la sécurité fructueux. Ces rapports doivent être bâtis sur la franchise et la confiance, ce qui est difficile ou impossible à inculquer dans un climat où les employés craignent constamment que l'on prenne à leur encontre des mesures disciplinaires.

C'est une allusion aux propos de Mme LeBlanc, qui, à la suite d'un accident, a dit dans un mémoire qu'il y avait au CN une culture voulant qu'on rejette la faute et qu'on punisse plutôt que d'éduquer et de remédier à la situation.

Vous venez d'être engagé comme chef de la sécurité et déjà, vous n'êtes pas d'accord sur les recommandations du comité. J'aimerais que vous m'expliquiez en quoi vous n'êtes pas d'accord avec M. Lewis, qui a écrit le rapport. Qu'est-ce qui ne vous plaît pas dans ce rapport?

• (1130)

[Traduction]

M. Paul Miller: Nous ne sommes en désaccord avec aucune des 56 recommandations du comité consultatif. Des progrès restent, certes, à accomplir et nous sommes entièrement acquis à la structure de concertation que le ministère des Transports a instaurée pour que, avec l'effort conjoint des syndicats, des employés et des autres entreprises de chemin de fer, nous puissions maintenant assurer la mise en oeuvre des mesures préconisées. Certaines de ces recommandations imposeront des changements dans les entreprises telles que la nôtre. D'autres exigeront peut-être un certain nombre de modifications législatives. Il s'agit là d'un processus qui vient d'être engagé au sein de notre industrie.

Je ne suis, non plus, en désaccord avec le paragraphe dont vous venez de nous donner lecture. Là où je ne suis pas d'accord, par contre, et je dois dire que cela est peut-être davantage dû aux commentaires auxquels la presse s'est livrée au sujet des conclusions de ce rapport — c'est avec les affirmations concernant le CN. En effet, nous n'estimons pas compter démesurément sur les mesures disciplinaires. Il n'entre aucunement dans nos intentions d'instaurer au sein de l'entreprise une culture de la crainte et de la discipline.

Je précise, en réponse à quelque chose qu'a dit M. Bell, que nous estimons, certes, qu'il incombe à la direction de s'assurer que le système est bien en place et qu'il fonctionne correctement, c'est à dire que nos personnels sont correctement formés, correctement équipés, que nos employés sont en nombre suffisant pour accomplir correctement leurs tâches, que les travaux sont correctement planifiés et correctement supervisés et qu'en outre, les employés ont la faculté de soulever toute question qui se pose en matière de sécurité.

Je ne prétends pas que chez nous tout soit parfait, mais nous avons toujours dit, et je crois que le comité consultatif l'a dit, lui aussi, que le SGS et la mise en oeuvre de ce système est un travail en cours et qu'il nous reste des progrès à faire, mais c'est bien la voie dans laquelle nous nous sommes engagés.

Nous ne sommes donc aucunement en désaccord avec ce qui a été dit, mais il est, selon nous, inexact d'affirmer que c'est de cette manière là que le CN envisage la gestion de la sécurité, car ce n'est pas le cas.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Miller, dans la foulée de son analyse, le comité a émis un commentaire très pertinent, à mon avis, sur la façon dont le CN évolue. Ce n'est pas sans raison que cette culture de la sécurité a empêché le système de gestion de la sécurité d'être pleinement efficace. Je suis renversé de vous entendre dire que vous n'acceptez pas le constat du comité consultatif, alors qu'il s'agit précisément du premier problème que vous auriez dû identifier.

En effet, il faut changer la culture, comme ça s'est fait à Transat et à Via Rail. La seule façon d'y arriver est de faire en sorte que les employés et les patrons travaillent main dans la main. Comme première condition, il faut s'assurer que l'un n'accuse pas l'autre; sinon, l'ensemble du système de gestion de la sécurité ne fonctionnera jamais. Je me demande pourquoi, depuis sept ans, le système de gestion de la sécurité ne fonctionne pas, alors qu'il aurait

dû fonctionner. Au CN, j'ai eu un embryon de réponse. Il y a là une culture voulant qu'on trouve des coupables. Ce n'est jamais la faute de la compagnie ou des patrons, mais toujours celle des employés. Voilà pourquoi ça ne fonctionne pas.

Aujourd'hui, vous dites approuver certaines recommandations mais non le constat. Donc, si le CN ne constate pas son problème, sa situation va être la même dans sept ans. Vos propos me renversent. Il s'agit tout de même d'une analyse en profondeur, qui se fonde entre autres sur des déclarations faites par Mme LeBlanc après que des accidents ont eu lieu.

Vous niez le constat voulant qu'une telle culture existe au CN, ce qui revient à dire que les choses ne changeront pas. Vous allez essayer de faire évoluer le système de gestion de la sécurité, mais vous allez continuer d'utiliser la méthode du bâton plutôt que de faire preuve d'ouverture envers les employés.

J'aimerais bien que vous essayiez de me présenter les choses autrement.

[Traduction]

M. Paul Miller: Je ne peux que répéter que ce que j'ai déjà dit. Notre intention n'est aucunement de régner par la terreur. Nous avons, en effet, la volonté de travailler de concert avec nos employés. Ainsi, par exemple, lorsque les employés effectuent leurs contrôles de l'observation des règles de sécurité, nos superviseurs ont pour consigne de s'entretenir immédiatement avec les employés concernés, d'engager en matière de sécurité un dialogue avec eux, non seulement au sujet de tel ou tel incident qui a pu se produire, mais, plus généralement, au sujet des préoccupations que les employés peuvent éprouver en matière de sécurité.

Nous ne sanctionnons aucunement les employés qui nous font part de problèmes concernant la sécurité. Nous savons toute l'importance que revêt la communication à cet égard. Nos employés peuvent d'ailleurs, au jour le jour, constater comment cela se passe.

• (1135)

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Je ne veux pas trop insister sur ce point, mais je voudrais tout de même ajouter qu'il me semble important de considérer les systèmes de gestion de la sécurité comme faisant partie intégrante d'une véritable philosophie du changement. Où en êtes-vous au niveau de l'objectif que vous avez fixé à votre système de gestion de la sécurité, c'est-à-dire au niveau des progrès accomplis?

M. Paul Miller: Je n'ai pas pensé à noter la page, mais le comité consultatif avait ajouté quelque chose qui m'a paru particulièrement intéressant. J'y ai retrouvé les éléments de notre action aux niveaux deux, trois, quatre et cinq. Et bien, nous n'en sommes pas à cinq, ni à quatre, d'ailleurs. Nous avons entamé une démarche qui se révèle plus longue que nous ne l'aurions voulu, mais le SGS représente un grand changement par rapport à la manière dont, pendant de nombreuses années, la sécurité a été envisagée au sein du secteur ferroviaire. Dans l'échelle de progression, je dirais donc que nous nous situons au niveau trois.

M. Brian Masse: Avez-vous élaboré un échéancier pour le passage au niveau quatre puis au niveau cinq, et qu'envisagez-vous de faire si vous ne parvenez pas à atteindre un niveau acceptable? Avez-vous mis en place des incitatifs permettant d'avancer plus sûrement? Quelle est votre stratégie si ce n'est de simplement...? J'imagine que vous n'allez quand même pas y arriver par la force.

M. Paul Miller: Évidemment. Nos objectifs sont fixés au vu du rendement et des résultats obtenus. Nous effectuons des comparaisons et étudions les tendances. C'est donc au vu des résultats, des accidents et des incidents, et de leurs causes, de leur emplacement et des divers facteurs qui interviennent que nous décidons des mesures qu'il convient de prendre pour corriger telle ou telle situation.

Ainsi, par exemple, nous avons mis en place, dans le sud des États-Unis, un comité chargé d'inculquer aux employés les divers éléments du SGS, car nous avons constaté, dans cette partie de notre réseau, une augmentation sensible des lésions corporelles.

Tout cela est pour nous assez nouveau. Mais, pour répondre de manière plus précise à votre question, je dois dire que nous n'en sommes pas encore là, mais que ce sera pour nous un très intéressant exercice de réflexion que de nous pencher sur l'étape suivante.

M. Brian Masse: Je vais tout de même vous demander de nous en dire un peu plus au sujet des recommandations. Vous venez de nous dire que vous n'êtes en désaccord avec aucune d'entre elles, mais vous avez également émis quelques réserves au sujet de quelques-unes de ces recommandations. Pourriez-vous, en effet, nous préciser quelles seraient les recommandations qui entraînent chez vous une adhésion, disons, moins complète?

Puis, vous avez également fait état de quelques recommandations dont il n'est pas fait état dans le rapport. Peut-être souhaitez-vous les exposer devant le comité afin que nous sachions de quoi il s'agit.

M. Paul Miller: Très volontiers.

Cela va prendre un peu de temps, mais je peux vous en donner un ou deux...

M. Brian Masse: Oui, donnez-nous un ou deux exemples qui pourraient être complétés par des documents.

M. Paul Miller: Je vous remercie de m'en donner l'occasion.

Un premier exemple concerne une recommandation selon laquelle la régulation des trains se ferait entièrement à partir du Canada. Nous sommes d'accord. À l'heure actuelle, la régulation de tout notre trafic ferroviaire au Canada s'effectue à partir du Canada, c'est-à-dire de nos centres de régulation des trains installés à Edmonton, Toronto et Montréal.

Une petite précision s'impose en ce qui concerne la frontière car, entre la frontière Canada-États-Unis, il n'y a, effectivement, pas de centre de régulation. Un des principaux points de notre réseau est l'aire du tunnel Samia-Port Huron. On ne peut, bien sûr, pas arrêter le train là pour en remettre le contrôle aux responsables de l'autre côté de la frontière et donc, il nous faudrait à cet égard engager des pourparlers avec Transports Canada et d'autres acteurs du secteur ferroviaire ainsi qu'avec les représentants de notre syndicat des contrôleurs de la circulation ferroviaire afin d'avoir un peu plus de flexibilité aux points de passage de la frontière. C'est le seul détail que nous souhaitons ajouter à cette recommandation qui nous paraît par ailleurs correcte. D'une manière générale, il s'agit donc de choses permettant de concrétiser les recommandations.

Parmi les mesures que nous avons proposées au comité consultatif, bon nombre se retrouvent dans le rapport et dans les recommandations, mais nous espérons y voir en outre figurer une recommandation concernant le dépistage de l'alcool et des drogues et, sur un point moins important, nous souhaitons une plus grande harmonisation, entre le Canada et les États-Unis, au niveau de la réglementation en matière de déclaration, de formulaires de déclaration d'accident, étant donné que, de plus en plus, notre activité s'étend à la fois au Canada et aux États-Unis.

Voici, donc, les exemples que je tenais à citer. Ce sont d'ailleurs les deux seules choses que nous aurions souhaité voir ajouter au rapport.

● (1140)

M. Brian Masse: Je voudrais revenir un petit peu sur la question de la discipline. Comment vous y prenez-vous avec vos employés? Quels sont les programmes que vous avez mis en place pour montrer au syndicat que la direction s'intéresse activement à la question et que vous entendez faire le nécessaire afin que les employés comprennent bien qu'ils ne s'exposent pas à des sanctions? Avez-vous, effectivement, mis en place des programmes ou pris des mesures concrètes afin de vous attaquer à ce problème?

M. Paul Miller: Il est clair qu'il faut mener moins par les mots que par les actes et nous devons, bien sûr, faire preuve d'une vigilance de tous les instants afin que, lorsqu'un employé soulève un point ayant trait à la sécurité, en nous rapportant, par exemple, un quasi-accident ou un éventuel incident — il sache qu'il ne risque pas d'être sanctionné mais, aussi, qu'on donnera suite à son intervention. Voilà le sens de notre démarche. Je m'attache moi-même à faire en sorte que cette approche s'étende à l'ensemble du réseau.

M. Brian Masse: Je vous remercie.

Le président: La parole passe maintenant à M. Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président. Je souhaite partager mon temps avec M. Fast. Puis-je vous demander, lorsque j'ai atteint les cinq minutes, de me le laisser savoir. Merci.

Monsieur Miller, nous sommes heureux de vous accueillir ici. Un peu plus tôt, M. Bell a dit avoir écouté votre témoignage avec satisfaction. Ce n'est pas mon cas. En effet, sur bien des points, j'éprouve une certaine appréhension.

Vous avez pas mal insisté, aujourd'hui, sur l'idée de faire jouer la responsabilité des employés, mais c'est justement ce qui ne va pas dans une culture de la peur. On continue à trop insister sur les mesures disciplinaires sanctionnant les erreurs de jugement ou les mauvaises décisions. On est loin de cette participation courageuse et déterminée des employés pour signaler tout ce qui permettrait d'éviter des accidents. Vous restez, me semble-t-il, ancré dans ce que le comité consultatif appelle une culture de la crainte.

Vous avez beaucoup insisté aujourd'hui sur les progrès que vous avez accomplis, mais je ne suis guère convaincu. Lors de sa dernière audition devant ce comité, le CN a longuement expliqué le système de sanctions visant les employés, au point où j'ai demandé si l'entreprise ne pourrait pas nous donner le nombre de mesures disciplinaires prises à l'encontre de ses employés. Ils avaient tellement insisté sur ce point.

Disons simplement que lorsque, il n'y a pas longtemps, j'ai dit à M. Lewis, qui a présidé le comité consultatif, vous parlez de continuum, ça c'est à la page 82, à la rubrique « Un instrument d'évaluation de la culture de sécurité », et vous pouvez, le voir vous-même, mais la bonne pratique dont vous avez parlé est en fait l'intégration complète de la sécurité dans les pratiques commerciales de l'entreprise, ce qui correspond au cinquième stade du continuum. C'est la seule « bonne pratique » qui vaille.

Air Transat et VIA sont actuellement proches de ce stade. Ce n'est qu'à ce stade là, en effet, qu'on ne relève guère de problèmes au niveau de la sécurité, et qu'on ne constate plus le genre d'accidents qu'on continue à relever au CN.

J'ai donc demandé à M. Lewis, où, selon lui, Transports Canada, l'organe de réglementation, se situe le long de ce continuum. D'après lui, c'est à la troisième étape. Je lui ai demandé où alors il classait VIA Rail, et il m'a répondu au niveau quatre. Lorsque je lui ai posé la même question au sujet du CP, il m'a répondu que ce serait au stade intermédiaire, c'est-à-dire à peu près au niveau trois. Mais alors que m'a-t-il répondu au sujet du CN? Eh bien, au niveau de la mise en oeuvre du SGS, je situerais le CN entre la première étape et la deuxième.

Rappelons, aux fins du compte rendu, en quoi consiste cette première étape :

À une extrémité de ce continuum, se situe une compagnie qui se conforme aux normes minimums de sécurité et qui considère que la conformité fait partie de ses coûts opérationnels. Cette compagnie minimise ses dépenses de conformité et est exploitée dans une optique à court terme, vu qu'elle ne s'attaque aux problèmes qu'une fois après avoir été prise en flagrant délit d'infraction. L'organe de réglementation doit se livrer à de nombreuses activités de surveillance et d'application de la loi.

Ça, c'est le début du continuum.

Puis, la deuxième étape :

On trouve ensuite sur ce continuum, une compagnie qui considère que la sécurité consiste exclusivement à se conformer aux normes de sécurité en vigueur. Cette compagnie a des procédés internes d'inspection et de vérification, de même qu'un système de récompenses et de châtements. Elle présume que la conformité se transforme en sécurité, mais n'a pas encore compris que la conformité à elle seule n'empêche pas forcément qu'un accident survienne. L'intervention de l'organe de réglementation est toujours nécessaire même si l'approche est de nature plus éducative.

M. Miller, c'est lamentable, mais ce qui est dit, dans ce rapport, au sujet du CN. Vous nous avez demandé aujourd'hui de vous croire sur parole lorsque vous dites que votre entreprise se situe plutôt plus loin le long de ce continuum. Vous reconnaissez que ne vous vous situez ni à l'étape cinq ni à l'étape quatre, laissant entendre que vous en êtes au troisième stade et que votre marche progressive vers la transformation de votre culture d'entreprise a été entamée en 1986.

Étant donné les progrès qui restent à faire, si j'étais vous, je ne vanterais pas du fait d'avoir commencé il y a aussi longtemps. Niveaux un et deux : M. Miller, que pensez-vous de la note que vous a donnée M. Lewis? D'après moi, les faits confirment son évaluation.

• (1145)

M. Paul Miller: Je dois vous dire, en toute déférence, envers vous et envers M. Lewis, que je ne pense vraiment pas que le CN n'en soit qu'à la première ou à la deuxième phase de ce continuum. Je reconnais très volontiers qu'il nous faut renforcer nos efforts afin d'améliorer notre philosophie de la gestion dans ce domaine, mais ce n'est vraiment pas la note que je nous attribuerai.

Je vois ici, par exemple, pour les étapes quatre et cinq, « Incorporer la sécurité dans ses activités et ses processus décisionnels opérationnels ». Nous le faisons déjà. « La sécurité se reflète dans les valeurs essentielles de l'entreprise »; je dois dire que même cette affiche maladroitement rédigée, et peut-être malencontreusement affichée sur les murs d'un local de l'entreprise, et dont M. Bell nous a parlé tout à l'heure, montre que la sécurité est une des valeurs essentielles de notre entreprise.

M. Jeff Watson: Je ne cherche pas, M. Miller, à vous contredire, mais permettez-moi de rappeler que voici ce que prévoit la quatrième étape : « Le rôle de l'organe de réglementation consiste principalement à surveiller le bilan de sécurité de la compagnie ». Or, vous vous êtes attiré tant des avis que des ordres. D'après moi, on ne peut pas, dans ces conditions là, parler de simple surveillance du bilan de sécurité; il s'agit, au contraire, de véritables interventions.

Monsieur le président, je passe ce qui me reste de mon temps de parole, à M. Fast.

Le président: M. Fast, il vous reste deux minutes.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président. Merci aussi, à vous, monsieur Miller, d'être venu prendre la parole dans cette fosse aux lions.

Votre témoignage m'inspire, à moi aussi, des interrogations. Je m'attendais à ce que vous reconnaissiez le bien-fondé des reproches qui vous sont adressées et que vous admettiez que les conclusions auxquelles est parvenu le comité de M. Lewis se fondaient sur un certain nombre d'éléments probants. En effet, ces conclusions confirment ce que bon nombre de nos témoins ont affirmé dans le cadre de notre étude sur la sécurité ferroviaire. Cette étude, ainsi que les témoins que nous avons auditionnés, confirment, dans leur ensemble, les conclusions de M. Lewis, selon lesquelles il règne effectivement, au sein de votre organisation, une culture de la peur.

Il est clair que pour contrer cette crainte qui semble régner au sein de votre organisation, il va falloir apporter des modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire. J'estime pour ma part que cela est regrettable. Je me suis livré à une comparaison entre le règlement de la sécurité ferroviaire et les dispositions du projet de loi C-7 modifiant la Loi sur l'aéronautique. Les modifications apportées en matière aéronautique stipulent maintenant de manière très précise ce qui est attendu des entreprises, notamment au niveau des choses que l'on souhaite voir les employés signaler à la direction. Or, vous n'obtiendrez pas cette communication volontaire de vos employés si la crainte règne au sein de votre entreprise. Un des articles du projet de loi C-7 concerne l'immunité accordée aux employés qui signalent des infractions touchant la sûreté et la sécurité aérienne, les mettant ainsi à l'abri des sanctions disciplinaires. Si l'on adopte des dispositions analogues en matière de sécurité ferroviaire, votre entreprise accordera-t-elle son appui à une telle mesure nécessaire au bon fonctionnement des systèmes de gestion de la sécurité?

M. Paul Miller: Nous ne sommes nullement opposés à cette idée d'immunité, notamment en ce qui concerne la communication d'incidents ou de problèmes. J'insiste bien sur le fait que nous ne sanctionnons pas les employés qui nous signalent des problèmes intéressant la sécurité. Là où les choses se compliquent un peu, c'est au niveau de l'exploitation. Je pense notamment au cas de l'employé qui, malheureusement, a accumulé les infractions à telle ou telle règle. Que faire lorsque cet employé signale lui-même un manquement ou que l'un de ses collègues fait état d'un nouveau cas d'inobservation des consignes applicables. C'est là que je ne vois pas très bien comment...

M. Ed Fast: Le secteur de l'aviation, tant les cadres que les pilotes et les employés, s'est montré très favorable aux dispositions sur l'immunité. Les employés voulaient même qu'on aille plus loin et qu'on adopte, pour protéger les dénonciateurs, un dispositif encore plus étoffé, mais le concept d'immunité est admis par l'ensemble du secteur de l'aéronautique. Je suis donc surpris que vos entreprises n'en fassent pas autant. Nous aurons l'occasion de poser la question au Canadien Pacifique et j'ai hâte de savoir ce qu'en pensent ses dirigeants.

Le président: Je passe maintenant la parole à M. Maloney qui dispose de cinq minutes, qu'il a d'ailleurs décidé de partager avec M. Bell.

M. John Maloney (Welland, Lib.): Merci, monsieur le président.

Le comité consultatif s'est également penché sur les problèmes qu'il a cru relever au niveau de la direction de l'entreprise. D'après vous, existe-t-il effectivement, au sein de votre entreprise, un problème à ce niveau? Avez-vous, par exemple, pour les conducteurs de locomotive, un horaire de travail quotidien ou hebdomadaire maximum? Dans la mesure où ils effectuent plus d'heures de travail, comment faites-vous pour porter remède au problème de la fatigue?

M. Paul Miller: Dans notre secteur d'activité, le problème de la fatigue se pose essentiellement au niveau des équipes de train et de locomotive, et c'est donc sur ce point que je vous répondrai. Depuis environ deux ans, il existe à cet effet une règle ainsi que des directives concernant sa mise en oeuvre. Je crois bien que ça fait à peu près deux ans. En cela, les entreprises ont oeuvré en étroite concertation avec le syndicat et Transports Canada. Pour éviter toute inobservation de cette règle — qui concerne justement ce dont vous venez de parler, c'est-à-dire le nombre d'heures de travail par jour, le nombre de journées de travail par semaine et les périodes de repos entre périodes de travail — nous avons intégré cette règle à la programmation de notre système d'appel des équipes. Si, donc, un employé n'est pas disponible, par exemple parce qu'il a déjà effectué le nombre maximum d'heures de travail, son nom ne sera pas proposé pour faire partie de l'équipe de train ou pour être affecté au service de manoeuvre. C'est comme ça que nous procédons.

Dans l'industrie des chemins de fer, la gestion de la fatigue revêt une importance particulière. D'après nous, les membres du comité consultatif ont très bien analysé les rapports entre la gestion de la fatigue et les résultats auxquels nous sommes tous attachés, car, sur bon nombre de points, la solution passe des négociations collectives. Du train ou du poste auquel quelqu'un est affecté va dépendre le contenu même de son travail et le montant de sa rémunération et c'est pour cela que la convention collective entre en jeu.

En matière de gestion de la fatigue, un de nos principaux outils est la planification des horaires. Plus nous planifions à l'avance, plus les employés savent exactement lorsqu'ils vont travailler et sont donc mieux à même de planifier leurs périodes de repos. Cela permet d'éviter certaines des mauvaises surprises qui se produisent parfois. Nous sommes parvenus à planifier assez exactement les horaires de nos opérations aux États-Unis, et un pourcentage élevé de nos trains et une forte proportion de nos conducteurs de locomotive bénéficient donc d'un tel calendrier de travail. Nous y sommes également parvenus assez bien dans le l'est du Canada, même si, là, nous allons devoir poursuivre nos efforts. Dans l'Ouest du Canada, nous n'avons pas aussi bien réussi à planifier les horaires, essentiellement en raison de la nature de nos opérations. En effet, nous devons faire face à des expéditions de charbon, de céréales, de soufre, qui ne s'effectuent pas selon un calendrier fixe.

• (1150)

M. John Maloney: Quel est donc l'horaire de travail maximum, par jour ou par semaine?

M. Paul Miller: Une période de travail de 18 heures — et là, je vous demande de ne pas m'attribuer cette précision que je vous donne — et 64 heures pour chaque période de sept jours.

M. John Maloney: Dix-huit heures, ça fait une longue journée de travail, me semble-t-il.

M. Paul Miller: Il y a des pauses, cependant. Ainsi, si le parcours va de votre gare d'attache au point de retour, et que le trajet a duré, disons sept ou huit heures, vous pourriez revenir après avoir fait une petite pause à la gare d'arrivée. Si, cependant, un employé se sent fatigué et pense ne pas être en mesure d'effectuer le retour en toute

sécurité, il peut toujours s'inscrire en repos avant de revenir à sa gare d'attache.

M. John Maloney: Peuvent-ils aller se reposer dans une chambre de motel ou s'installer dans une baraque ou...

M. Paul Miller: Oui, dans un motel ou dans un centre d'hébergement de la compagnie.

M. John Maloney: J'imagine que certains des accidents qui se sont produits sont dus à une défectuosité des wagons. Est-ce exact?

M. Paul Miller: Oui. Les accidents en voie principale ont généralement pour origine soit l'état des rails, soit l'état du matériel roulant. Les rails et les roues sont les deux principales causes d'accident.

M. John Maloney: Aux États-Unis, remorquez-vous des wagons appartenant à d'autres entreprises de chemin de fer et avez-vous pour principe d'exploitation d'inspecter le matériel avant le départ du train afin de repérer d'éventuelles anomalies?

M. Paul Miller: Oui. Il y a deux manières de procéder mais, au Canada, nous effectuons ce qui s'appelle une inspection autorisée des wagons, conformément à un plan approuvé par Transports Canada. Il est ainsi prévu que tel ou tel train sera inspecté à tel ou tel endroit par un wagonnier-inspecteur autorisé. Il y a, en outre, un système de détection en voie employé sur l'ensemble du réseau. Il s'agit de mesurer le calibre des roues, de repérer les roues excentrées, les essieux surchauffés, les roues chaudes et les roues froides qui, généralement, sont l'indice d'un problème au niveau du freinage. Au cours des quelques dernières années, nous avons consacré de très importantes ressources à ces inspections.

M. John Maloney: Je vous remercie.

Monsieur le président, je ne sais pas si je dispose encore d'un peu de temps.

Le président: Je suis désolé, mais vous avez épuisé votre temps de parole.

Monsieur André, qui va partager son temps de parole avec M. Laframboise, dispose de cinq minutes.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je ne suis pas toujours d'accord avec les conservateurs, loin de là. Cependant, quand M. Watson a parlé de la classification suggérée par M. Lewis, à savoir que sur une échelle de 0 à 5 le CN se situait entre 1 et 2, vous avez tout de suite contesté l'idée. C'est ce qui me fait mal. Nous analysons les problèmes de sécurité depuis plusieurs mois. Or, les témoins ont confirmé les propos du rapport. Je trouve vraiment dommage, alors que le CN vous a probablement engagé comme chef de la sécurité — vous êtes entré en fonction tout récemment, soit en avril 2007 — parce qu'il avait lui aussi constaté ces problèmes, de vous entendre dire aujourd'hui que les problèmes de sécurité ne sont pas ceux mentionnés dans le rapport, et que les choses vont mieux au CN qu'on ne pourrait le penser.

Cette situation me cause un sérieux problème. La loi va être modifiée et je me demande s'il va falloir augmenter les sanctions et rendre les administrateurs et le chef de la sécurité responsables. Vous ne semblez pas conscient du fait que les rapports et les témoignages ont fait état du problème de sécurité au CN. Aujourd'hui, vous auriez dû admettre l'existence de ce problème et nous parler des mesures que vous comptez prendre pour le régler, au lieu de quoi vous niez la chose tout en disant que vous approuvez les recommandations du rapport.

Y a-t-il oui ou non un problème de sécurité au CN, monsieur Miller?

• (1155)

[Traduction]

M. Paul Miller: Ainsi que je l'ai dit dans mon introduction, tout accident, quelle qu'en soit l'origine, est pris au sérieux par l'entreprise, étant donné l'importance que revêt pour nous la sécurité. Cela est d'ailleurs vrai pour l'ensemble du secteur.

Nous pouvons dire, au vu des résultats que, au Canada, la sécurité ferroviaire est d'une manière générale mieux assurée qu'aux États-Unis. Je pense qu'il s'agit de quelque chose dont nous puissions être légitimement fiers.

Cela dit, avons-nous encore des progrès considérables à accomplir au niveau de la sécurité, tant sur le plan de notre culture d'entreprise que sur le plan de notre philosophie de la gestion? J'ai déjà eu l'occasion de le dire.

Mais, comme M. Lewis l'a lui-même rappelé, le rapport ne fait pas nécessairement l'unanimité et il est vrai que nous ne sommes pas tout à fait du même avis en ce qui concerne la philosophie de la sécurité. Cela ne veut pas dire que le Canadien National n'éprouve aucun problème à cet égard, mais j'insiste sur le fait que nous nous attachons continuellement à les résoudre. J'en suis parfaitement conscient, étant donné qu'à chaque fois qu'il y a un accident ou un déraillement, j'en suis averti.

Je vous assure que je prends tout cela très au sérieux et que, souvent, je m'en occupe moi-même. Je ne prétends donc pas que tout est pour le mieux. Je dis simplement que chaque déraillement, chaque accident et même chaque incident mobilise nos énergies.

[Français]

M. Mario Laframboise: Il reste que je vous ai demandé s'il y avait oui ou non un problème de sécurité au CN.

[Traduction]

M. Paul Miller: On constate une amélioration au niveau des lésions corporelles et également au niveau des accidents en voie principale. Cela dit, nous continuons à prêter la plus grande attention aux divers aspects de la situation.

Le président: La parole est maintenant à M. Jean.

M. Paul Miller: Tout accident est pris au sérieux.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous sommes, nous, députés du parti ministériel, entièrement d'accord avec vous sur ce point: tout accident doit être pris au sérieux.

Je voudrais vous poser quelques questions dont certaines concernent les sujets abordés ici aujourd'hui, mais je tiens également à vous interroger sur divers autres sujets.

Vous nous avez dit, tout à l'heure, que vous auriez voulu voir figurer dans le rapport quelques recommandations supplémentaires, puis vous avez reconnu que vous n'en aviez en fait que deux à formuler. Pourriez-vous, adresser par écrit au comité, une liste de toutes les recommandations que vous voudriez voir retenir. Qu'il y en ait que deux ou qu'il y en ait plus?

M. Paul Miller: Volontiers.

M. Brian Jean: Ma seconde question ne concerne pas la sécurité, mais d'autres sujets évoqués ici. Sait-on combien il faut compter pour installer une balise sur chaque wagon, et combien de temps il faudrait pour assurer une telle installation? Je ne vous demande pas,

M. Miller, de me répondre immédiatement sur ce point, mais je souhaiterais que vous me fournissiez ces renseignements par écrit.

Troisièmement, le CN envisage-t-il d'envoyer des wagons-trémies à la casse? Je souhaiterais, sur ce point, là encore, obtenir une réponse par écrit. Je ne sais pas vraiment ce qu'il en est, mais plusieurs de mes collègues députés m'ont parlé, ces derniers jours, d'un plan qu'il y aurait au CN d'envoyer des wagons-trémies à la casse. C'est une question qui me préoccupe et je souhaiterais sur ce point une réponse écrite.

Maintenant, je voudrais revenir à la question de la philosophie de la sécurité. Je suis sur ce point d'accord avec M. Bell et j'estime que le CN devrait, à cet égard, s'inspirer de ce qui se fait ailleurs au Canada. Dans ma circonscription de Fort McMurray-Athabasca, dans le nord de l'Alberta, la sécurité est l'objet d'une véritable philosophie. Il s'agit de principes qui imprègnent et qui impliquent toute la communauté. Cela est notablement vrai des usines Syncrude et Suncor. C'est devenu un véritable mode de vie et dépasse de loin les efforts prodigués en ce sens par le CN. J'y habite depuis mon plus jeune âge et je constate que, pour les gens de cette région, la sécurité est un principe d'existence. Il se manifeste dans tous les domaines d'activité.

Je me demande même... À la page 3 de votre rapport, on trouve ceci :

Un des éléments clés du Plan intégré de sécurité du Canadien National et la mise en place et la mise en oeuvre de plans d'intervention d'urgence (PIU).

Puis, et je continue de citer :

Le nouveau PIU doit permettre une coordination efficace avec les secouristes opérationnels, c'est-à-dire les pompiers, la police et les divers autres organismes gouvernementaux.

C'est très bien, comme cela, sur le papier, mais on se rappelle tout d'un coup qu'il faudrait alors que les intervenants bénéficient d'une formation spécifique en matière, par exemple, de déversement accidentel de produits chimiques. Or, dans la plupart des cas, il n'existe pas, dans ces diverses régions, de moyen de formation à l'intention des équipes d'intervention d'urgence. Dans ces conditions-là, quelles sont les mesures prévues par le CN ou quelles sont les dispositions prises par le CN pour coordonner son action avec celle des équipes d'intervention d'urgence qui se rendraient dans des lieux tels que Wabamun ou la Colombie-Britannique afin de s'occuper d'un déversement qui exige une formation plus poussée que celle dont ont bénéficié les gens sur place?

• (1200)

M. Paul Miller: Je peux dire que depuis l'accident du lac Wabamun, nous avons doté notre système de tout un réseau d'agents spécialistes des marchandises dangereuses. Il s'agit, en effet, de personnes spécialisées en wagons-citernes et en marchandises dangereuses qui, en outre, ont reçu une formation en théorie du commandement du lieu d'incident et en commandement unifié, ce qui leur permet de coordonner leurs actions avec celle des équipes locales.

Dans le cadre d'un programme baptisé « TransCare », nous oeuvrons de concert avec l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques afin d'établir des contacts avec les services locaux de lutte contre les incendies, et en particulier avec les services formés de bénévoles afin de leur assurer une formation spécialisée puisque, souvent, comme vous l'avez dit vous-même, ils ont du mal à l'obtenir autrement. Nous avons également lancé, en Colombie-Britannique, dans le cadre d'un projet-pilote, un programme de sensibilisation de la population locale aux situations d'urgence et notamment aux déversements de produits chimiques.

M. Brian Jean: Excusez-moi, mais je dois vous interrompre car notre président tient au respect du temps de parole.

Est-ce à dire que le CN ne dispose pas lui-même d'une équipe d'intervention d'urgence prête à se rendre immédiatement sur les lieux d'un incident?

M. Paul Miller: Nous en avons effectivement une.

M. Brian Jean: S'agit-il d'un superviseur ou d'une équipe?

M. Paul Miller: Il s'agit d'un de nos agents spécialisés en marchandises dangereuses. Nos surveillants des mécaniciens sont ce que nous appelons des intervenants en marchandises dangereuses. Ils n'ont pas reçu une formation aussi poussée que les agents spécialisés en marchandises dangereuses, mais ils ont tout de même bénéficié, en ce domaine, d'une formation de base.

J'ajoute qu'en cas d'incident où sont en cause des marchandises dangereuses, nous déclenchons un plan d'urgence et faisons appel, par exemple, à l'expéditeur ou à des entreprises avec lesquelles nous avons pris des dispositions à cet effet.

M. Brian Jean: Pourriez-vous nous fournir des précisions au sujet des formations données à vos agents et, aussi des délais d'intervention? Vous avez sans doute fixé, en effet, des délais de réaction pour l'arrivée sur place de vos équipes. Je ne vous demande pas de me répondre tout de suite mais j'aimerais bien que vous me fournissiez par écrit quelques précisions concernant la formation qui leur est assurée ainsi que leurs domaines de spécialisation, notamment au niveau des divers produits chimiques.

M. Paul Miller: Volontiers.

M. Brian Jean: Et enfin, j'aborde la question des accidents en voie principale. Au cours des quelques dernières années, le gouvernement a émis, à l'encontre du CN, 76 ordres, y compris une directive du ministre et quelques autres mesures, car la sécurité est quelque chose qui intéresse tous les Canadiens et nous devons prendre les mesures qui s'imposent afin de l'améliorer. Le nombre d'accidents en voie principale est en augmentation et, comme vous le disiez tout à l'heure, cela est dû essentiellement à l'état des roues du matériel roulant et aux rails, deux choses dont la responsabilité incombe entièrement au CN. Cela me donne à penser que, dans la mesure où le gouvernement fait correctement son travail, l'amélioration de la situation va exiger davantage de mesures de mise à exécution.

Que va faire le CN pour assurer le bon état des équipements, afin d'éviter les 78 ou 79 accidents provoqués, l'année dernière, par des dérailements en voie principale?

M. Paul Miller: Nous nous attaquons aux problèmes qui se posent sur les voies principales essentiellement par des investissements et de nouvelles technologies. Au niveau des investissements, il s'agit de remplacer les rails et d'acheter de nouveaux fourgons à marchandises ou de moderniser les anciens. Sur le plan technologique, il s'agit de mettre en place des systèmes de détection en voie qui permettent de recueillir toute une série de données concernant les wagons qui roulent à environ 50 milles à l'heure.

M. Brian Jean: Depuis votre nomination, il y a un an, que s'est-il fait à cet égard?

M. Paul Miller: Nous avons installé davantage de postes de détection en voie et augmenté aussi le nombre de détecteurs portatifs de défauts de rail. En cela, nous sommes déjà allés sensiblement au-delà du minimum exigé, mais nous poursuivons nos efforts.

M. Brian Jean: Pourriez-vous nous fournir quelques précisions supplémentaires à cet égard, ainsi qu'à l'égard des changements intervenus au niveau de votre philosophie de la sécurité?

M. Paul Miller: Volontiers.

Le président: Nous achevons ici la première heure de notre séance.

Monsieur Miller, M. Jean vous a demandé de répondre par écrit au sujet de la mise à la casse de wagons-trémies. Je précise qu'en ce qui me concerne, je m'intéresse particulièrement aux wagons en aluminium.

M. Paul Miller: Entendu.

M. Mervin Tweed: Nous sommes arrivés à la fin de l'heure et les représentants du CP doivent prendre congé de nous à 13 h précises. Voulez-vous procéder à une nouvelle série de questions?

●(1205)

M. Brian Jean: Monsieur le président, serait-il possible d'accorder à chaque parti une minute de plus?

M. Mervin Tweed: Chaque parti disposera de deux minutes de plus, mais je vais me montrer sévère.

M. Bell.

M. Don Bell: Merci.

Vous disiez tout à l'heure n'avoir aucune intention de sanctionner les employés qui vous signalent un problème au niveau de la sécurité. Je tiens à vous dire que, selon les témoins que nous avons entendus ici, en fait, vos employés ont peur de vous signaler ce genre de problèmes car ils craignent d'être pénalisés pour les retards que cela peut entraîner. Il importe que vous le sachiez.

Je voudrais, en outre, que vous me fassiez savoir par écrit quelle est la situation, en Colombie-Britannique, des systèmes de freins rhéostatiques équipant les locomotives. Je crois savoir qu'on les a retirés des locomotives et que cela aurait peut-être contribué à un des accidents qui s'est produit.

Je m'intéresse d'autant plus à la question que, au départ, le CN ne voulait pas que soient rendus publics les résultats des vérifications de sécurité ordonnées par le ministre des Transports précédent, sous le gouvernement libéral. Tout cela cadre avec ce qu'ont déclaré les témoins, tant ceux qui ont comparu ici que ceux qui ont été auditionnés par le comité consultatif.

Je tiens également à dire qu'il vous vaudrait, selon moi, harmoniser ou améliorer la manière dont vous communiquez avec les diverses communautés. Selon les représentants des municipalités que nous avons auditionnés, et la coopération avec le CP est bien meilleure qu'avec vous.

Et enfin, vous avez dit que cette photographie ne correspond en rien à l'ordre de priorité en vigueur au CN, mais dans la gare de triage de Prince George, on peut voir, dans une autre pièce, que la même chose se retrouve dans cinq panneaux affichés de haut en bas. Ils ne sont pas installés à l'horizontal et l'ordre est le même; il s'agit bien d'un ordre descendant et, là encore, la sécurité vient en quatrième position.

Je tiens à préciser, à l'intention des mes collègues que lorsque j'ai fait état d'une certaine satisfaction je ne voulais pas dire que je me contente de la situation actuelle. Je me réjouis de votre nomination et de la nouvelle importance accordée à la sécurité, mais ce que je voulais dire au début de mon intervention, c'est que, depuis que le comité a entamé son étude et depuis la nomination du comité consultatif, j'espère pouvoir dire, et à cet égard, je vous crois sur parole, que le CN admet l'importance prioritaire de la sécurité.

Ce qui me préoccupe c'est que certains des principaux représentants du CN, lors de leur audition devant le comité, ont dit que les inquiétudes au plan de la sécurité étaient davantage fondées sur des perceptions que sur des faits. Or, ce que j'ai cherché à leur faire comprendre, c'est qu'il n'y a pas de différence entre la perception et la réalité. Le rapport du comité a d'ailleurs confirmé la réalité de cette perception.

Lorsqu'on lit dans le rapport qu'il y a au CN un découplage entre les objectifs affichés par l'entreprise et ce qui se passe effectivement à la base, il ne s'agit aucunement d'en rendre les employés responsables. C'est, bien évidemment, l'entreprise qui doit se voir reprocher de ne pas avoir veillé au respect des directives et des politiques, à la communication des consignes et du message soulignant toute l'importance que la sécurité revêt du haut en bas de l'entreprise. Lorsque la sécurité vient en quatrième position, conclusion qui me semble raisonnable étant donné l'affiche dont j'ai fait état, il y aurait des mesures à prendre pour faire comprendre à chacun que la sécurité est la priorité des priorités.

Le président: Pourrais-je, M. Miller, vous demander de me répondre sur ce point?

M. Paul Miller: En réponse à ce que vous avez dit au sujet de la perception, M. Bell, il est clair qu'un accident n'est pas une question de perception. Je suis entièrement d'accord avec vous. Lorsqu'un accident se produit, il y a effectivement un problème concret auquel on doit faire face.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Depuis que vous êtes en fonction, quelle est la mesure la plus importante que vous ayez mise en oeuvre en matière de sécurité?

[Traduction]

M. Paul Miller: Nous avons tenté d'expliquer plus clairement l'importance que nous attachons au système de gestion de la sécurité, à la fois au niveau des conséquences que nous devons en tirer pour la gestion de l'entreprise mais aussi au niveau des occasions nouvelles que cela nous offre. Je crois pouvoir dire qu'avant ma nomination, au sein de l'entreprise, nous faisons une distinction entre, d'un côté, la sécurité et le plan de sécurité et de l'autre, le système de gestion de la sécurité qui était considéré comme quelque chose à part.

Nous avons fait beaucoup d'efforts afin de changer notre manière de voir et de reconnaître qu'il s'agit bien d'un tout. En effet, un système de gestion de la sécurité implique un certain nombre de principes de base en matière de participation de tous les employés, d'évaluation des risques, de collecte et d'analyse des données. Au cours de l'année passée, j'ai notamment tenté de faire comprendre cela.

Je me suis également attaqué à ce qui peut effectivement paraître comme une masse excessive de documents que nos employés sont censés digérer et garder à tout moment à l'esprit. J'ai essayé de simplifier ces documents afin de faciliter la mise en pratique de leur contenu et faire en sorte qu'ils revêtent pour les employés davantage de signification.

Le président: M. Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Il est tout à fait inadmissible que le nombre d'accidents continue à augmenter, même si l'on doit reconnaître qu'il y a eu, en même temps, une augmentation du trafic.

Ce qui m'inquiète un peu dans ce que vous avez dit, c'est que votre entreprise ne semble avoir aucun plan précis pour parvenir à une solution des divers problèmes qui se posent au niveau de votre culture d'entreprise afin, notamment, de rassurer vos employés au point où ils n'hésiteront plus par crainte d'être sanctionnés à vous signaler, dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité, les problèmes qui se posent.

vous nous dites vouloir mener par l'exemple, notamment en réduisant le nombre d'incidents. Je ne suis pas certain que cela donne les résultats voulus. Je ne pense pas que vous ayez fait assez d'efforts pour inculquer la nouvelle donne au syndicat, en lui montrant qu'il ne s'agit pas uniquement d'améliorer les procédures, mais également de mettre en place des programmes et d'offrir des services qui permettront effectivement de renforcer la sécurité à tous les niveaux.

Je tiens à dire, en dernier lieu, qu'il faudrait que l'entreprise se fixe à elle-même, et à son équipe de gestion, un certain nombre de points de repère et qu'en matière de sécurité, les objectifs soient l'affaire tant de la direction que des employés et qu'il en aille de même au niveau des résultats.

• (1210)

M. Paul Miller: Je n'en disconviens aucunement. Ce n'est sans doute pas à la hauteur de vos attentes, mais je dois dire que, dans un premier temps, nous avons traduit les règlements du système de gestion de la sécurité en mesures concrètes incombant à nos gestionnaires de première ligne. Nous avons également pris de nouvelles mesures de concertation avec les représentants des diverses communautés. J'en ai parlé tout à l'heure. Nous avons également renforcé notre action auprès des comités de santé et de sécurité au travail afin d'accroître leur efficacité. Je ne dis pas qu'il s'agit là de mesures spectaculaires, mais cela marque tout de même une progression vers l'objectif dont vous venez de parler.

Le président: M. Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

M. Miller, le rapport cite en exemple deux organisations au niveau de la mise en oeuvre des SGS. Il évoque, en effet, les bons résultats obtenus par VIA ainsi que par Air Transat.

Le CN envisage-t-il de consulter l'une ou l'autre de ces deux entreprises quant à la manière d'améliorer son SGS? Avez-vous pris des dispositions en ce sens?

M. Paul Miller: Non. Je siège au sein de comités avec des représentants de VIA Rail et j'ai une liste de personnes-contacts à Air Transat. Je ne les ai cependant pas encore contactées.

M. Jeff Watson: Est-ce à dire que vous envisagez de les consulter?

M. Paul Miller: Oui.

M. Jeff Watson: Comme vous permettent de le constater les délibérations du comité et le fait que le gouvernement a engagé cet examen de la sécurité ferroviaire, l'essentiel c'est bien la sécurité. C'est ce qui importe aux Canadiens, et très certainement au gouvernement et, par voie de conséquence, au Parlement. Ce qui importe c'est la sécurité des Canadiens et, en l'occurrence, les bons ou mauvais résultats enregistrés en ce domaine par le CN.

La dernière fois que nous avons accueilli des représentants du CN, j'ai commencé par leur demander s'ils ne reconnaissaient pas que le CN avait trahi la confiance des Canadiens. Le représentant du CN à qui je posais la question a répondu que certains peuvent effectivement avoir l'impression que le CN a trahi la confiance des Canadiens.

Voici, M. Miller, ma dernière question et aussi la dernière question qui vous est posée de la part du comité. C'est la même. Reconnaissez-vous qu'en matière de sécurité, le CN a trahi la confiance des Canadiens?

M. Paul Miller: Ayant moi-même eu à m'occuper de plusieurs accidents graves, notamment en 2005, je dois dire que nous avons manqué à un de nos devoirs envers les Canadiens et, plus particulièrement, envers les populations locales. On peut simplement dire que, petit à petit, nous espérons regagner leur confiance.

M. Jeff Watson: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Miller, je vous remercie d'avoir participé à nos travaux.

La séance est suspendue deux minutes et nous accueillons maintenant de nouveaux témoins.

• _____ (Pause) _____

-
- (1215)

Le président: Merci. Nous sommes heureux de vous accueillir à nouveau.

Nous accueillons maintenant, du Chemin de fer Canadien Pacifique, M. Brock Winter, vice-président principal chargé de l'exploitation, ainsi que M. Glen Wilson, directeur général chargé de la stratégie, planification et réglementation gouvernementale.

Je signale aux membres du comité que ces deux messieurs doivent prendre congé de nous à 13 h exactement et je vous demande donc de respecter la répartition du temps de parole.

Si vous voulez bien vous donner la peine.

M. Brock Winter (vice-président principal, Exploitation, Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci, monsieur le président.

Je tiens à dire que si nous allons devoir partir à 13 h précises, c'est que nous devons nous rendre à la remise annuelle des prix du président du Canadien Pacifique. Il s'agit de récompenser certaines équipes et certains individus qui ont contribué, au cours des 12 derniers mois, à nos bonnes performances en matière de sécurité.

Mesdames et messieurs les membres du comité, bonjour. Je tiens, au nom du Canadien Pacifique, à remercier le comité de nous avoir invités à comparaître devant lui dans le cadre de son examen de la sécurité ferroviaire au Canada. Je m'appelle Brock Winter, je suis vice-président principal chargé de l'exploitation. Je suis accompagné de Glen Wilson, directeur général chargé de la stratégie, planification et réglementation gouvernementale.

Étant donné que nous n'avons pas encore eu l'occasion d'exposer pleinement au comité l'approche retenue par le CP en matière de sécurité, je voudrais, très rapidement, vous parler de cet aspect essentiel de notre activité avant d'aborder le rapport du comité consultatif sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Je tiens à dire, en deux mots, que le CP entend n'en céder à personne en matière de sécurité. Il entend également être en pointe au plan des relations avec les communautés avec lesquelles il est appelé à entrer en contact. Pour affirmer cela, nous pouvons nous fonder sur des éléments objectifs et ce sera le sens de notre propos aujourd'hui.

Notre philosophie de la sécurité fait partie intégrante de nos opérations et nous estimons qu'en cela les résultats que nous avons obtenus sont probants. En effet, en matière de sécurité, le CP se situe à la première place parmi les chemins de fer de catégorie 1 d'Amérique du Nord. Nous affichons, en matière de sécurité, une

résolution de chaque instant, la sécurité et la santé des employés du Canadien Pacifique, et la sécurité de nos opérations revêtant, aux yeux de tous les membres de notre entreprise, la plus haute importance.

Il y a dix ans, le CP a réaménagé son équipe de gestion et le nouvel accent mis sur les questions de sécurité ont donné des résultats particulièrement probants. Nous avons constaté depuis lors, une baisse de 76 p. 100 des lésions corporelles et une diminution de 73 p. 100 des accidents ferroviaires. D'après les normes retenues par la FRA en matière de déclaration d'incidents, au cours des dix dernières années, le CP a, des grandes entreprises de chemin de fer américaines, obtenu les meilleurs résultats et, en 2006, notre performance a dépassé de 60 p. 100 la moyenne du secteur ferroviaire aux États-Unis.

La réussite du CP en matière de sécurité témoigne de la volonté et de la participation tant de la direction que des employés de l'entreprise au niveau des centaines d'aspects que revêt l'activité de l'entreprise au plan de la sécurité, de la santé, de la formation et des méthodes administratives. Nous avons petit à petit instauré une philosophie de la sécurité qui imprègne jusqu'à nos méthodes administratives. Il ne s'agit pas, en effet, d'une préoccupation accessoire, mais bien d'une caractéristique essentielle de l'entreprise.

Depuis lors, notre démarche en matière de gestion de la sécurité repose sur les cinq principes essentiels qui figurent sur la première diapositive. Tous ont contribué de façon importante aux bons résultats que nous avons obtenus en matière de sécurité. Nos employés nous savent gré des efforts que nous avons consentis en ce domaine. Selon les résultats des sondages introspectifs que nous menons tous les deux ans auprès de nos employés, la sécurité demeure prioritaire.

Le graphique que vous voyez en bas et à gauche de la diapositive numéro 1, illustre deux choses. La première est que 70 p. 100 de nos employés sont soit d'accord, soit tout à fait d'accord que la sécurité du travail est, pour le CP, une priorité essentielle. J'ajoute qu'au cours des quelques dernières années, cette tendance n'a fait que se renforcer.

Nous sommes décidés, néanmoins, à aller plus loin encore et mon expérience au sein du CP m'a enseigné qu'en matière de sécurité, la vigilance est une obligation de chaque instant.

Mais alors, comment continuer à progresser. La diapositive numéro 2 offre des précisions concernant la gestion de la sécurité au Canadien Pacifique. Notre approche est en quelque sorte duale ou réciproque puisqu'elle part du haut pour aller vers la base, mais qu'en même temps, elle part de la base pour remonter vers le haut. En effet, il y a une impulsion qui part de la direction, mais nous encourageons en même temps les initiatives de la base.

Cela exige une libre communication. Nous avons, au sein de l'entreprise, trois niveaux de comités de santé et de sécurité au travail réunissant des représentants syndicaux et des représentants de la direction. Il y a plus de 100 comités en milieu de travail, quatre comités d'orientation fonctionnelle et un haut comité chargé des politiques de l'entreprise. Cette structure, et les procédures que nous avons intégrées à notre dispositif de veille de sécurité, assurent l'uniformité de notre action et le souci constant d'améliorer la sécurité sous tous ses aspects.

Enfin, pour aborder la question plus précise de la sécurité de l'exploitation ferroviaire, je voudrais vous donner une petite idée de tout ce que cela implique. Vous voyez figurer sur la diapositive numéro 3, les quatre principaux éléments de l'activité ferroviaire: les voies, le matériel roulant, l'exploitation de trains et l'environnement extérieur, l'élément humain venant, en quelque sorte, coiffer les quatre éléments matériels.

Certains considèrent les chemins de fer comme un sport de plein air. En effet, notre activité s'exerce par tous les temps, et sur les terrains les plus variés et cela a beaucoup influé sur notre manière de gérer la sécurité. Le gros de nos efforts est consacré à la prévention des accidents. Dans un passé assez lointain, disons, il y a 30 ou 40 ans, en matière de prévention, nos principaux moyens de défense étaient d'ordre manuel, essentiellement l'inspection et l'entretien, qui demeurent au coeur même de notre métier. Ces éléments, qui figurent au bas de la diapositive, demeurent le fondement essentiel d'une prévention proactive. Il s'agit notamment d'inspection des voies, d'entretien et de renouvellement du matériel, d'inspection et de réparation des équipements, de la vérification des systèmes de freinage et les règles et pratiques de fonctionnement.

● (1220)

À partir de la fin des années 1970, la généralisation des systèmes de signalisation et la mise en service de la première génération de détecteurs en voie et de détecteurs de boîtes chaudes ont marqué la place de plus en plus grande que devait jouer la technologie. Peut-être devrais-je préciser que les détecteurs de boîtes chaudes sont des dispositifs permettant de déceler l'échauffement des boîtes d'essieu et les roulements qui risquent de défaillir.

Aujourd'hui, la technologie occupe, en matière de prévention, une place de plus en plus grande. La prochaine génération de détecteurs en voie — les détecteurs acoustiques — se basent pour repérer d'éventuelles ruptures de roulements, non pas sur la chaleur, mais sur le son. Cette technologie nouvelle accroît de beaucoup la sécurité.

Sur les voies, on utilise maintenant, pour repérer en temps utile les défauts qui commencent à se manifester sur la face antérieure des rails, une technologie de pointe à base d'ultrasons. Et nous avons recours à des systèmes GPS pour indiquer l'emplacement précis des défauts constatés.

Mais c'est vraiment l'importance que nous attachons aux risques d'erreur humaine qui a permis au CP de se situer, en Amérique du Nord, à l'avant-garde de la sécurité ferroviaire. Les êtres humains sont faillibles et sont, à chaque instant, susceptibles de faire une erreur, que ce soit en oubliant de faire quelque chose, ou en ne retrouvant pas quelque chose dont ils auraient besoin, en interprétant incorrectement une instruction ou en se laissant distraire. Nous avons engagé des efforts systématiques afin de mieux comprendre le rôle qui, en matière d'accidents, revient à l'erreur humaine et de corriger les situations qui ont donné lieu à une ou à toute une série d'erreurs ayant entraîné un accident.

Nous avons, à cet effet, développé des moyens d'enquête qui sont à la fine pointe de ce qui se fait dans le secteur et qui permettent, effectivement de mieux comprendre les causes d'éventuels accidents, et de prendre les mesures permettant d'y remédier, notamment au point de jonction entre l'être humain et le mécanisme. Nous avons également élaboré un matériel didactique conçu pour faciliter la recherche des causes de l'accident et environ 1 500 gestionnaires et employés de notre entreprise ont bénéficié d'une formation qui les aide à tirer les leçons des accidents qui se produisent, et à les éviter à l'avenir.

J'aimerais, si vous le voulez bien, vous dire quelques mots sur l'importance des nouvelles technologies sur le plan de la prévention. Ces technologies sont en effet un puissant facteur d'amélioration de la sécurité.

En ce domaine, la prévision joue un rôle essentiel. Nous appelons cela, l'action prévisionnelle. Nous n'avions, dans le passé, aucun moyen de déceler les risques de défaillance. Or, souvent, les accidents graves, tels que les déraillements sont dus à la rupture d'un roulement ou d'un essieu. Au cours des 20 dernières années, il y a eu de gros progrès au niveau des techniques de prévision. Les moyens qui existent actuellement, et ceux qui entreront en service au cours des quelques prochaines années, devraient permettre de gros progrès en matière de sécurité car nous allons parvenir à prévoir les défaillances machines au lieu, simplement, de les corriger après-coup.

Nous voudrions également vous dire quelques mots des principes qui orientent notre action auprès des communautés, notamment en cas d'accident, de déraillement par exemple. Nous précisons d'emblée que, pour le CP, la priorité des priorités est la sécurité et le bien-être des communautés. En cela, dans ce genre de situation, il ne s'agit pas pour nous d'improviser. En effet, en cas d'incident, nous mettons en application des protocoles très précis ayant déjà fait leurs preuves. Nous établissons, à l'avance, avec les communautés que traversent nos voies, de bonnes relations et créons des contacts. Nous nous assurons qu'un plan d'urgence a bien été élaboré, et que ce plan a été communiqué et mis à l'essai en collaboration avec les communautés et les services d'intervention d'urgence. Nous faisons en sorte qu'un personnel spécialisé soit disponible à l'année longue et 24 heures sur 24 afin de pouvoir réagir immédiatement en cas d'incident susceptible de porter atteinte à l'environnement.

Permettez-moi maintenant d'aborder brièvement la question du rapport du comité consultatif sur la LSF. C'est très volontiers, après cela, que je répondrai aux questions que vous voudrez bien me poser.

Selon nous, le rapport du comité consultatif témoigne d'un solide travail de recherche. Le sérieux de cette étude fait honneur à M. Lewis, à ses collègues du comité et aux membres de leur équipe. Le CP leur a donné l'occasion de revêtir leurs équipements de sécurité, d'effectuer des trajets à bord de nos trains et d'entrer en contact avec nos employés, nos gestionnaires et nos représentants des comités de sécurité et de santé au travail. Lors de leurs contacts avec nos employés, les membres du comité consultatif ont pu s'entretenir avec eux en privé. Ils ont eu librement accès à tous nos secteurs d'opération et à toutes les catégories d'employés. Nous avons, en effet, souhaité leur ouvrir grandes nos portes et nous constatons avec satisfaction qu'ils ont saisi les occasions qui leur étaient ainsi présentées.

Cela ne veut pas dire que tout est pour le mieux dans le meilleur des chemins de fer. Je me garderais bien de dire une chose pareille. L'industrie ferroviaire est en effet un secteur d'activité extrêmement complexe, mais les membres du comité consultatif ont bien accompli leur mission.

Il ne me sera guère possible de revenir aujourd'hui sur chacune des 56 recommandations formulées dans le rapport, mais, avant que nous passions aux questions, je tiens tout de même à en évoquer une ou deux.

En ce qui concerne les questions de voisinage, nous sommes heureux que le comité reconnaisse ce qui a été accompli en ce domaine par l'ensemble du secteur ferroviaire, mais nous tenons à rappeler que les aménagements à proximité de propriétés ferroviaires continuent à se faire un petit peu en dépit du bon sens et que cela augmente considérablement les risques. Alors qu'ils se trouvaient à bord d'un de nos trains, les membres du comité consultatif ont assisté avec angoisse au spectacle d'un jeune garçon qui, à Wetaskiwin, en Alberta, s'était aventuré sur les voies. Dans son rapport, le comité rend hommage au membre de l'équipe de train qui, le jour même, a entrepris d'expliquer à ces enfants pourquoi il ne fallait pas faire cela. Je dois dire que nos équipes de train ont chaque jour à faire face à de telles situations dans les diverses régions du pays mais que, souvent, il ne leur est pas possible d'intervenir auprès des jeunes, comme ils l'ont fait ce jour-là.

● (1225)

Le comité consultatif a reconnu que le problème de la construction de nouveaux immeubles résidentiels et commerciaux près des voies de chemin de fer exige une action concertée et nous sommes prêts à faire notre part. Nous reconnaissons que ce problème relève de plusieurs paliers de décision, mais il conviendrait de veiller de plus près à ces nouveaux aménagements à proximité des installations de chemin de fer.

Il faudrait, en outre, limiter la construction de nouveaux passages à niveau, surtout ceux qui traversent des voies principales. Chaque nouvelle traversée de voies à niveau augmente les risques d'accident. Nous estimons, comme VIA, qu'il y aurait lieu d'interdire par règlement la construction de nouvelles traversées de voie sauf si un examen approfondi de la situation démontre l'absence d'une autre solution.

Il y a un autre domaine encore, dans lequel nous souhaiterions nous inspirer des travaux du comité consultatif et c'est le domaine des nouvelles technologies. Selon la recommandation formulée par le comité, en ce qui concerne les progrès technologiques et scientifiques susceptibles de contribuer à une amélioration de la sécurité du public, l'impulsion devrait venir de Transports Canada. Cela nous paraît exact, mais d'après nous, cette recommandation, ainsi que les autres recommandations touchant les moyens technologiques permettant d'améliorer la sécurité ferroviaire devraient aller plus loin encore.

En effet, on ne saurait surestimer l'importance du rôle des technologies dans l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Cela est particulièrement vrai des trajets en train effectués dans des conditions atmosphériques particulièrement rigoureuses telles que celles que nous avons pu constater cet hiver avec un coefficient d'enneigement particulièrement élevé. Afin de favoriser l'assimilation des nouvelles technologies, il y aurait lieu de ne négliger aucun des moyens à notre disposition et je cite, à cet égard, les crédits d'impôt et la déduction pour amortissement.

Je tiens à dire, en ce qui concerne le recours aux nouvelles technologies afin d'améliorer la sécurité ferroviaire, qu'il ne faudrait surtout pas penser que cela relève de la science fiction. De grandes avancées techniques sont actuellement en état d'être mises en oeuvre, d'autres sont encore à l'essai et beaucoup d'autres encore devraient se concrétiser au cours des quelques années à venir.

Les photos que vous avez actuellement sous les yeux sont des images à haute résolution d'une semelle de frein et d'un boudin de roue. Ces photos ont été prises à 40 milles à l'heure et constituent le meilleur moyen qu'on ait jamais eu de vérifier l'état des roues et des dispositifs de freinage.

Voici maintenant deux innovations technologiques que le CP est en train de mettre en oeuvre pour vérifier l'état des rails et des traverses. L'équipement que vous voyez dans le coin supérieur gauche de la diapositive est un engin de contrôle de l'état géométrique de la voie. Les nombreux relevés qu'il permet d'effectuer nous fournissent à cet égard de précieux renseignements, mais nous y avons maintenant ajouté un dispositif d'imagerie qui nous permet en outre de contrôler l'état des éclisses. C'est ce que vous voyez en haut de la diapositive, à droite. Ces photos d'éclisses ont été, encore une fois, prises à haute vitesse, en l'occurrence à 50 milles à l'heure.

Au bas de la diapositive, dans le coin gauche, vous voyez un bogie équipé d'un système d'imageurs ultraviolets qui permet de contrôler l'état des traverses. Vous voyez, en bas et à droite de la diapositive, une de ces images, en l'occurrence, prise la nuit à 20 milles à l'heure.

Grâce à cet équipement, en 2007 le CP a pu inspecter plus de 50 000 milles de voies ferrées et connaître avec une précision sans précédent l'état des traverses.

Les photos que je vous ai présentées ne sont que quelques exemples des innovations techniques auxquelles le secteur ferroviaire peut dès maintenant recourir. De nombreuses autres technologies sont actuellement à l'essai, ou du moins à l'étape de la conception. Nous sommes heureux de voir que le comité consultatif reconnaît qu'il y a lieu, au Canada, d'accorder une plus grande importance à la recherche, au développement et à la mise en oeuvre de ces nouveaux moyens techniques. Le Canadien Pacifique estime que l'adoption de ce genre d'innovations techniques permettra de faire très sensiblement progresser la sécurité ferroviaire et considère que le travail effectué par le comité consultatif dans ce domaine marque à cet égard le début d'un nouvel effort de la part du gouvernement.

Permettez-moi, pour terminer, d'insister encore une fois sur le fait que la culture que le CP s'attache à inculquer à tous les niveaux de l'entreprise fait primer la sécurité et l'environnement. Il ne s'agit pas d'une simple formule, mais d'une philosophie qui imprègne l'ensemble de nos opérations et dicte notre conduite dans tous les divers aspects de notre activité.

La quatrième diapositive correspond au protocole que nous nous attachons à inculquer à tous nos employés. Il en est d'ailleurs fait état dans le rapport. Il s'agit d'un document tout à fait simple qui indique clairement l'enchaînement des mesures à prendre lorsque survient un incident.

Il s'agit avant tout d'assurer la protection de la population et la sécurité de nos employés. Il convient pour cela d'agir de concert avec les services d'intervention et les responsables locaux. Puis, vient le souci de limiter les dégâts et remédier aux dommages environnementaux. La troisième étape est celle de l'enquête, où il s'agit de déceler les causes de l'incident et d'en tirer les leçons qui s'imposent et enfin, la quatrième étape, qui est le rétablissement de l'activité ferroviaire.

Voici, donc, comment nous procédons et nous sommes fiers des résultats que nous avons obtenus sur le plan de la sécurité. Selon nous, le rapport du comité consultatif est à la fois complet et constructif et c'est dans cette optique que nous vous demandons d'envisager les recommandations qui y sont formulées.

Je vous remercie de cette occasion de prendre la parole devant vous et c'est très volontiers que je répondrai aux questions que vous voudrez bien me poser.

•(1230)

Le président: M. Bell, vous avez la parole.

M. Don Bell: Permettez-moi, d'abord, de présenter nos excuses au CP. Vous aviez installé votre rétroprojecteur et étiez prêt à présenter votre exposé, mais vous en avez été empêché en raison d'un débat interne portant sur une tout autre question. Je vous remercie donc d'être revenu devant le comité.

J'ai présenté un exposé au comité consultatif et, le même jour, le président Canadien Pacifique se trouvait, lui aussi, à Vancouver. Il n'avait, à cette occasion, pas hésité à affirmer que, pour le CP, la sécurité représente la priorité numéro 1. Cela m'a fait bonne impression.

Vous n'ignorez pas ce que M. Lewis, le président du comité consultatif, nous a déclaré au sujet de la question posée par M. Watson. Il estime que votre entreprise se situe au niveau intermédiaire car, selon lui, le CP est tout acquis à la sécurité mais que comme l'a dit Faye Ackermans, cela reste fragile. Il faut continuer à progresser et faire en sorte que tout le monde se sente concerné.

Vous reconnaissez, vous affirmez accorder à la sécurité une importance prioritaire, vous reconnaissez que vos résultats ne sont peut-être pas tout à fait ce qu'ils pourraient ou devraient être mais, comparé aux autres, vous êtes, si je puis dire, en bonne voie. Il se trouve que VIA a été mieux coté mais l'opinion qui a été formulée faisait suite à une question posée un peu à brûle-pourpoint par M. Watson qui demandait qu'on vous situe sur ce fameux continuum. Cela dit, je suis d'une manière générale assez satisfait de la démarche adoptée par le CP même si je vous encourage à redoubler d'efforts. Vous avez jusqu'ici obtenu des résultats impressionnants.

Je souhaite néanmoins rappeler toute l'importance que revêt la question de la fatigue chez les employés. Selon les témoignages que nous avons recueillis, c'est pour les employés, un grave problème. La conduite de ces grands trains est assurée par seulement deux personnes, qui doivent faire preuve d'une vigilance de chaque instant. Une telle responsabilité est source de tension et nous savons par exemple, que l'accident de Hinton et plusieurs autres étaient dus à la fatigue. Vous avez fait beaucoup de progrès au niveau technique, notamment en ce qui concerne les voies et le matériel roulant, mais l'élément humain est de la plus haute importance.

On nous a dit, pas nécessairement au sujet du CP, que, souvent, on ne tient guère compte des comités de santé et de sécurité et je tiens donc à rappeler qu'il s'agit bien d'un élément essentiel.

Au cours des témoignages — et à un moment, nous avons même recueilli une déposition par téléphone — on nous a dit que le CP entretenait d'assez bonnes relations avec les diverses communautés traversées par ses voies. Vous nous avez exposé les préoccupations que vous inspirent les questions de voisinage. Ces dossiers relèvent de plusieurs domaines de compétence et appellent la concertation des gouvernements régionaux, des administrations municipales et des chemins de fer. Selon les témoignages concernant la Colombie-Britannique, le Canadien Pacifique a tout de même rappelé les personnes qui lui avaient téléphoné et a envoyé sur place des représentants — je fais là allusion à Langley, Richmond et à New Westminster — donc, tout cela est à l'honneur des gens qui, au CP, sont chargés des relations avec les communautés. Cela dit, on peut toujours faire mieux car, d'une manière générale, les communautés estiment qu'on n'est pas suffisamment à leur écoute et que les compagnies de chemin de fer devraient prendre davantage en compte leur avis, mais elles ont tout de même pris note de ce que le CP avait fait.

J'insiste sur le fait que, comme vous l'avez vous-même dit, il s'agit de la sécurité des employés des chemins de fer, de la sécurité du public et aussi de la protection de l'environnement. Nous avons vu, au lac Wabamun et à la rivière Cheakamus, l'ampleur des dégâts que peut provoquer un déraillement. Dans la rivière Cheakamus, il faudra peut-être 50 ans avant que le cheptel piscicole se reconstitue. L'impact environnemental de ce déraillement a nui, non seulement à la nature, mais aussi à l'économie, étant donné l'importance que ces cours d'eau poissonneux revêtent pour l'industrie de la pêche.

Nous nous préoccupons également, bien sûr, des dommages causés aux propriétés adjacentes. Les photos d'accidents ferroviaires montrent bien ce qu'il peut arriver aux communautés établies le long des voies de chemin de fer.

Puis-je vous demander quelque chose? Comme vous le disiez, nous manquons de temps pour nous pencher sur chacune de recommandations formulées, mais pourriez-vous nous dire si ce rapport en contient certaines avec lesquelles vous n'êtes pas d'accord? Pourriez-vous, sur ce point, nous répondre par écrit? Je vous demanderais, en outre, de nous indiquer si sur telle ou telle question, vous estimez que le comité n'est pas allé assez loin.

Je ne vais pas répéter les observations et les questions que j'ai adressées tout à l'heure aux représentants du CN. C'est l'état de la sécurité au CN qui me les a inspirées, mais il y a également eu des déraillements et des problèmes au CP. Il est clair que c'est en partie dû à la nature même de l'activité ferroviaire, mais il faut tout faire pour en réduire le nombre et la gravité.

•(1235)

Vu la motion initialement proposée, l'enquête menée par notre comité, et le comité consultatif nommé par le ministre, j'ose espérer voir une amélioration — sensible — de la sécurité ferroviaire au Canada.

Je vous remercie d'avoir comparu devant le comité.

M. Brock Winter: Je vous remercie aussi de vos observations.

Nous ne sommes pas entièrement satisfaits de nos résultats en matière de sécurité, ni au niveau des accidents de chemin de fer, ni au niveau des lésions corporelles. Je tiens simplement à dire que nos efforts se poursuivent. Nous avons fait beaucoup de progrès et nous allons poursuivre dans cette voie. Les méthodes et les procédures que nous avons adoptées nous ont pliés à une certaine discipline et nous sommes tout acquis au système de gestion de la sécurité.

D'ailleurs, nous avions commencé, en 1995, à mettre en place un système de gestion de la sécurité, c'est-à-dire avant même que ce terme apparaisse. À l'époque, si vous aviez demandé à nos employés de vous citer les 12 éléments du système de gestion de la sécurité, ils n'auraient peut-être pas pu vous répondre en des termes précis, mais je pense, que comme M. Lewis, vous auriez vu que même en employant un vocabulaire à eux, ils étaient parfaitement capables de vous répondre. Cela montre, je pense, comment on peut faire passer ce message par l'intermédiaire des comités de santé et de sécurité afin que le sentiment d'implication soit éprouvé à la base.

Le président: M. Laframboise, vous avez la parole.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci.

Je reviendrai peut-être, d'ici la fin, au système de gestion de la sécurité, mais voici ma première question.

Vous avez de l'équipement électronique pour vérifier vos rails et vérifier vos équipements. Combien de kilomètres de rail possédez-vous? Quelle quantité d'équipements avez-vous? Et en combien de temps êtes-vous capable de faire le tour de votre réseau avec l'équipement électronique que vous avez présentement?

[Traduction]

M. Brock Winter: Je vous remercie de me poser la question.

Notre réseau comporte environ 14 000 milles de voies ferrées. D'ordinaire, nous avons 58 000 wagons en circulation. À l'instant même, plus de 500 trains empruntent tant au Canada qu'aux États-Unis nos voies ferrées. D'après la réglementation en vigueur, nous devons effectuer un contrôle visuel toutes les 48 heures. Nous disposons pour cela d'un équipement spécial y compris cette voiture de contrôle dont je vous ai montré la photo, plus divers autres systèmes tel que le Sperry. Selon la densité du trafic et sa répartition sur l'ensemble du réseau, nous employons, conformément aux normes applicables, ces divers équipements afin d'opérer les vérifications, parfois une fois par mois.

Il y a donc les inspections visuelles prévues au règlement et les inspections électroniques que nous effectuons régulièrement. Les données que nous recueillons nous permettent d'anticiper les réparations et les remplacements nécessaires.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ça va.

Quel équipement électronique avez-vous pour vérifier les rails au Québec?

[Traduction]

M. Brock Winter: Au Québec, nous disposons de deux engins de contrôle. L'inspection des voies est confiée sous contrat à une entreprise qui s'appelle Sperry Rail Inc. Nous avons des centaines d'outils de contrôle. Je ne peux pas vous dire au juste combien nous en avons au Québec, mais pour l'ensemble de son réseau, le CP dispose de centaines de dispositifs de détection en voie.

Je pourrais vous faire parvenir ces renseignements, cependant.

• (1240)

[Français]

M. Mario Laframboise: J'apprécierais beaucoup que vous me les fassiez parvenir. Présentement, faites-vous des acquisitions? Y a-t-il un budget? Vous avez sûrement fait des plans. Avez-vous tout l'équipement qu'il vous faut? Avez-vous un projet à moyen terme de vous porter acquéreur d'autre équipement ou avez-vous tout ce qu'il faut en ce qui a trait à l'équipement électronique de vérification?

[Traduction]

M. Brock Winter: Nous sommes continuellement à l'affût de nouvelles technologies et de nouveaux équipements. Nous prévoyons en effet, comme je le disais tout à l'heure, un recours de plus en plus grand à de nouveaux moyens techniques. M. Lewis recommande une accélération de ce processus et nous estimons que cela serait effectivement possible avec l'aide du ministère des Transports. Quoi qu'il en soit, sur bien des plans, le CP applique déjà des normes supérieures aux normes minimums en matière d'inspection des voies. Cela est vrai à la fois des inspections visuelles que des contrôles effectués par des moyens techniques.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vais m'attarder à une recommandation précise, la recommandation 40, qui se lit comme suit :

Les compagnies de chemin de fer devraient présenter chaque année des plans de gestion de l'environnement et des vérifications régulières de conformité à Transports Canada. Ces plans devraient porter entre autres sur la pollution des propriétés ferroviaires (c.-à-d. les gares de triage et les emprises ferroviaires).

On a constaté, dans le rapport, surtout à partir des pages 147 et 148 de la version anglaise et des pages 168 et 169 de la version française, qu'il y a des problèmes environnementaux que vous ne réglez pas toujours de façon adéquate. Cela résume un peu le commentaire. Êtes-vous d'accord sur la recommandation 40, à savoir qu'il devrait y avoir une planification et que vous devriez avoir à déposer un plan de gestion de l'environnement et des vérification adéquates chaque année?

[Traduction]

M. Brock Winter: Nous faisons beaucoup de planification environnementale et, à cet égard, nous sommes effectivement d'accord avec la recommandation formulée. Nous souhaiterions examiner, de concert avec le ministère des Transports, votre comité et le comité consultatif, la possibilité en fait de renforcer ces recommandations. Nous estimons, nous aussi, que le souci de la sécurité s'étend également à l'aspect environnemental. Nous sommes donc, effectivement, d'accord sur ce point.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je terminerai avec le système de gestion de la sécurité. Vous savez — mes collègues l'ont mentionné plus tôt — que vous êtes au milieu de l'échelle en ce qui a trait au système de gestion de la sécurité. Un des problèmes des SGS est que ça fait sept ans. Ils sont en vigueur depuis 2001. Vous avez ajouté que vous aviez déjà commencé en 1995, chez vous. Vous devez être conscient que le constat de ce rapport est que les SGS n'ont pas donné tout ce qu'ils auraient dû donner. Il y a donc un problème de gestion de la sécurité et de tout le concept, même chez Canadien Pacifique. J'espère que vous en êtes conscient et que vous voulez vous améliorer. J'espère que vous êtes conscient du constat que fait M. Lewis dans son rapport.

[Traduction]

M. Brock Winter: Je suis conscient de ce que M. Lewis a dit à cet égard. Je répète qu'il s'agit d'une mission qui s'accomplit dans la durée. Je pense pouvoir dire que le Canadien Pacifique se situe actuellement entre la troisième et la quatrième étape du continuum.

Je pense que les objectifs que nous nous sommes fixés en ce qui concerne le nombre d'accidents, de lésions corporelles et d'atteintes à l'environnement sont extrêmement ambitieux et le seul moyen de les atteindre... Cela exige, bien sûr, l'effort de chacun et de tous, et il va effectivement, nous falloir renforcer l'efficacité de notre action au sein des comités de santé et de sécurité au travail.

Nous avons plutôt parlé du besoin d'encourager les employés à nous signaler les problèmes qui se posent. Nous sommes bien décidés à le faire et nous entendons continuer à renforcer la confiance qui marque les relations avec nos employés et avec les cadres. En effet, les cadres siègent au sein des ces comités de santé et de sécurité au travail.

Le CP vient de lancer, au Wisconsin, un projet pilote de déclaration des quasi-accidents ferroviaires. Nous sommes, après l'Union Pacific, la deuxième entreprise de chemin de fer à adopter un tel projet en Amérique du Nord. Nous n'en sommes d'ailleurs pas peu fiers. Il s'agit d'obtenir que nos employés signalent — hélas c'est en l'occurrence à un tiers — les incidents qui se produisent, ce tiers étant alors chargé de nous transmettre à son tour le renseignement.

Je considère que le niveau de confiance au sein de l'entreprise peut être amélioré. Je rappelle que le Canadien Pacifique existe depuis 126 ans. Je crois pouvoir dire que nous allons dans le bon sens avec ces divers moyens d'encourager les employés à signaler les quasi-accidents, sans crainte d'être sanctionnés.

Il existe bien sûr, des cas de négligence ou de manquement délibéré aux règles et aux consignes. Il nous faut réfléchir aux conséquences que cela peut avoir au niveau d'éventuelles dispositions garantissant l'immunité, car le problème est réel. Il est cependant à l'étude et nous espérons tirer d'utiles enseignements de ce projet pilote que je viens d'évoquer, lancé aux États-Unis par la Federal Railway Administration. Je précise que nous souhaitons pouvoir bientôt en faire autant ici en collaboration avec Transports Canada.

● (1245)

Le président: M. Masse...

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Pardonnez mon interruption, M. Masse, mais je souhaite invoquer le règlement. M. Laframboise vous a demandé des précisions concernant les équipements de sécurité dont vous disposez au Québec. Pourrais-je, dans ces conditions, demander qu'on nous fournisse également des précisions concernant le nombre de kilomètres de voies dans chacune des provinces et, pour chaque province également, quels sont les équipements de sécurité dont on dispose. Cela nous aiderait à établir une corrélation avec le nombre d'accidents.

M. Brock Winter: Très volontiers.

Le président: Merci.

M. Masse.

M. Brian Masse: Après avoir posé mes questions, je vais devoir partir. Comme je vais quitter avant vous, j'en profite pour vous remercier dès maintenant.

Je vais vous demander de m'aider à interpréter le tableau que vous nous avez présenté. Les statistiques font ressortir, entre le Canada et les États-Unis, une différence sensible au niveau du nombre d'accidents. Il semblerait qu'en ce qui vous concerne, le nombre d'accidents se soit stabilisé aux environs de 1997, mais que vous ne soyez pas vraiment parvenus à le réduire sensiblement par la suite. Comment expliquer cela? Avez-vous une idée de ce qu'il faudrait faire pour obtenir une nouvelle baisse?

M. Brock Winter: La question se pose en effet. Je précise tout de même que le tableau fait état de fréquences et non de chiffres absolus, mais pour ce qui est du nombre d'accidents, je dois dire que les différences qui existent entre les normes concernant les déclarations d'incidents en vigueur à la FRA...

Je suis d'accord avec ce que M. Miller a dit au sujet des recommandations. Nous pourrions effectivement aller plus loin en matière de collecte et d'utilisation des données. Les données que nous sommes tenus de signaler, aux États-Unis, en vertu des normes de la FRA permettent un beaucoup plus grand niveau de détail en matière d'accidents et de causes d'accidents.

Je m'explique. Selon les normes en vigueur à la FRA, on considère comme accident tout incident entraînant un dommage qui, outre la détérioration des éclairages, coûte plus de 8 500 \$ à réparer. Je ne parle que des coûts de réparation. Autrement, selon la FRA, cela ne compte pas comme accident ferroviaire.

Or, selon le tableau représentant les accidents ferroviaires signalés à la FRA en 2007, on constate pour le Canadien Pacifique,

90 accidents ayant entraîné un dommage de plus de 8 500 \$. De ces 90 accidents, 45 se sont produits dans des gares de triage et 45 sur les voies. Or, le compte est loin d'y être. En effet, selon les normes du BST, il y a eu environ 1 100 accidents autres que les accidents correspondant aux normes de la FRA, c'est-à-dire 1 100 accidents ayant entraîné un dommage de moins de 8 500 \$.

Lorsque vous me demandez si nous n'aurions pas cessé de progresser, je réponds que si vous prenez en compte tous les accidents qui se sont produits, c'est-à-dire les 1 200 accidents, y compris ceux qui ont été signalés à la FRA, je pense que l'on peut constater une baisse. Cela dit, j'estime que nous pouvons faire encore mieux. Comme permettent de le voir les chiffres de 2007, pour chaque million de milles de transport ferroviaire, on compte deux accidents.

Nous nous sommes fixés pour objectif de ramener cela, en quatre ans, à un accident par million de milles parcourus, ce qui nous donnerait une amélioration de 100 p. 100. Cet objectif est-il difficile à atteindre? Je le pense effectivement. C'est un objectif très ambitieux. Il a été débattu et fixé par notre conseil d'administration qui nous incite à le poursuivre. Se pose alors la question de savoir comment y parvenir. J'estime pour ma part que les recommandations formulées par le comité consultatif, plus le recours à certaines des avancées techniques dont je vous ai parlé, devraient permettre, si l'élément humain se manifeste dans le sens que nous souhaitons, d'obtenir une baisse supplémentaire du nombre d'accidents par rapport à la situation actuelle. .

M. Brian Masse: Pour ce qui est de la responsabilité à cet égard — et j'ai posé la même question à M. Miller — tout doit-il, selon vous, dépendre des employés ou va-t-on exiger un effort général, y compris de la part de la direction? Quels sont les principes que le CP entend mettre en oeuvre afin que tous, au sein de l'entreprise, contribuent aux objectifs que vous vous êtes fixés. Et, à supposer que ces buts ne soient pas atteints, que se passera-t-il?

● (1250)

M. Brock Winter: Je vous assure qu'au niveau des objectifs tout le monde est impliqué. J'hésite beaucoup à parler des mesures incitatives, mais je peux vous garantir que l'incitation est là pour notre président, elle est là pour moi et les conventions collectives prévoient une participation aux gains pour les diverses catégories de personnels. Nous sommes donc tous incités à réduire, conformément aux objectifs que nous nous sommes fixés, à la fois le nombre d'accidents ferroviaires et le nombre de lésions corporelles...

M. Brian Masse: Bon.

Pour revenir au rapport du comité consultatif, je rappelle l'extrême importance de la sensibilisation du public. Hélas, dans ma circonscription, le CP a eu, tant avec la municipalité qu'avec des résidents du coin, des différends relatifs à l'utilisation du territoire. Cela dit, il ne faut pas négliger les aspects constructifs de la situation et récemment, le CP a assuré aux services de lutte contre les incendies une formation spéciale en matière de marchandises dangereuses.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à cet égard? Je crois savoir, en effet, que cela aurait pu se faire plus tôt, mais cette formation complémentaire a été hautement appréciée. Il y a, en effet, un grand nombre de produits chimiques dangereux qui présentent un risque qui ne se limite pas aux lieux mêmes du déversement. Avez-vous entrepris une telle initiative auprès d'autres municipalités et comment entendez-vous faire face aux éventuels accidents impliquant des marchandises dangereuses?

Aux États-Unis, des lois interdisent de faire transiter certaines marchandises par des villes telles que Cleveland ou Washington. Il existe en effet des restrictions à cet égard. Celles-ci s'appliquent aussi, par exemple, à Dayton ainsi qu'à la région de Miami. Je peux aussi citer l'exemple d'un centre de contrôle de la pollution qui a cessé d'employer le chlore.

Entendez-vous, de concert avec les municipalités, convenir d'éviter certains parcours, ou prendre des mesures rigoureuses de prévention, ou élaborer des plans d'intervention?

M. Brock Winter: Une double question, donc.

Je précise d'emblée que la plupart des produits dangereux, ce que nous appelons les produits toxiques par inhalation tels que le chlore ou le gaz ammoniac, ne font pas actuellement l'objet de restrictions de trajet. Les autorités américaines sont actuellement en train d'élaborer à cet égard des règlements et nous travaillons nous-mêmes en étroite collaboration avec Transports Canada pour instaurer un régime analogue ici. C'est dire qu'en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, nous prenons les précautions nécessaires. Ça, c'est un premier point.

Ensuite, je précise que nous attachons beaucoup d'importance à la sensibilisation du public. Lors de mon exposé, j'ai fait état du programme que le CP a mis sur pied à cet égard. L'année dernière, nous avons, dans diverses collectivités, mené plus de 30 simulations d'exercice sur maquette. Il est vrai que notre réseau traverse quelque 900 communautés et, progressivement, nous nouons des contacts, nous établissons des protocoles, nous dressons des listes d'intervenants d'urgence auxquels nous assurons une formation adaptée. Tout cela nous paraît être de la plus grande utilité.

Cela facilite même le règlement des problèmes de voisinage. Chaque année, avec des communautés différentes, nous organisons des simulations d'accident parfaitement réalistes. Après coup, nous nous livrons à une analyse rétrospective afin de voir si tout le monde est à peu près d'accord sur la manière dont nous avons procédé. Cela constitue un élément essentiel du rapport de confiance et de coopération que nous nous attachons à établir avec les diverses communautés.

Le président: M. Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président.

M. Winter, M. Wilson, je vous remercie de vous être rendus à notre invitation. Il s'est dit ici des choses du plus grand intérêt. Je suis heureux de voir l'importance que vous attachez tant à la sécurité qu'à la protection de l'environnement.

Vous avez parlé tout à l'heure des moyens permettant de nouer des relations de confiance avec les diverses communautés et, aussi, de sensibiliser les populations. Il y a plusieurs années, lorsque j'étais maire, ma municipalité s'est livrée, avec les services d'intervention d'urgence, à un exercice de simulation. Après l'analyse rétrospective de l'événement, j'ai essayé de tirer les enseignements qu'il serait utile de transmettre à la population. En matière de sécurité, il conviendrait en effet d'éclaircir un certain nombre d'idées communément admises et de les remplacer par une vue plus exacte de la situation. Je suis d'accord avec vous.

J'ai été également heureux de voir que vous avez donné aux membres du Comité consultatif, libre accès aux divers secteurs de votre activité. Vous avez eu là une heureuse initiative.

La question s'est posée de savoir où, au juste, votre entreprise se situait sur une échelle de un à dix. Je pense pour ma part pouvoir vous attribuer un cinq. Vous avez convenu avec les membres du

Comité consultatif qu'à l'étape trois, les consignes de sécurité sont plutôt considérées comme des outils de gestion du risque. Au niveau quatre, la sécurité est plutôt envisagée sous l'angle des possibilités qu'elle offre pour le développement de l'entreprise. À un certain point, la sécurité cesse d'être une contrainte et devient partie intégrante de votre activité, une telle attitude étant, en effet, dans l'intérêt tant de l'entreprise que des citoyens.

Vous avez entamé vos efforts en ce sens il y a dix ans. Je peux voir, selon le tableau que vous nous avez présenté, ce qu'en pensent ceux qui, dans votre entreprise, sont les plus directement responsables de la sécurité. Vous en êtes à l'étape trois ou à l'étape quatre et vous ne pouvez donc pas vous reposer sur vos lauriers. Qu'entendez-vous faire pour passer à l'étape suivante. Quels sont les objectifs intermédiaires qui permettraient d'y parvenir?

• (1255)

M. Brock Winter: Voilà la question.

Nous nous sommes fixés des objectifs ambitieux. En effet, une fois obtenus certains résultats, la question se pose de savoir comment procéder pour faire encore mieux. Je dois dire que nous avons beaucoup réfléchi à la question de savoir ce qui constituerait une saine philosophie dans ce domaine. La question ne se pose effectivement pas en termes disciplinaires mais en termes d'accompagnement des employés afin de parvenir à mieux comprendre l'origine des erreurs humaines. Je comprends fort bien l'extrême complexité de l'élément humain et de la manière dont un cerveau peut se comporter au moment même d'un accident provoqué par une erreur humaine, mais je pense néanmoins qu'au CP il nous faut, avant de pouvoir franchir la prochaine étape en matière de sécurité, parvenir à une meilleure compréhension de ce genre de choses.

Je vous demande de ne pas vous méprendre sur ce que je vais dire, mais j'insiste sur le fait que la prochaine étape sera la plus difficile. Il s'agit, en effet, de convaincre les employés d'abandonner la crainte des sanctions et de ne plus hésiter à signaler les problèmes de sécurité. Le mouvement est lancé et nous nous penchons actuellement sur les divers moyens d'y parvenir, dont le projet de déclaration des quasi-accidents dont je vous parlais tout à l'heure. Il ne faut pas oublier que dans leur panoplie de gestionnaires, les cadres de notre entreprise ont toujours pu compter sur les mesures disciplinaires. Il s'agit d'un système de discipline militaire élaboré par un certain M. Brown. C'est dire qu'il va falloir que les mentalités évoluent, tant celle de nos employés que celle de nos cadres. À chaque fois que cela nous paraît souhaitable et possible, nous évitons de recourir aux mesures disciplinaires et tentons d'obtenir des cadres, des employés et des comités de santé et de sécurité au travail qu'ils parviennent à une meilleure compréhension de ce qui peut être à l'origine de ces erreurs humaines.

M. Bev Shipley: Combien d'employés avez-vous?

M. Brock Winter: 15 000 environ.

M. Bev Shipley: L'adoption d'un système de gestion de la sécurité représente un réel progrès. Vous nous avez dit, tout à l'heure, que vous vous êtes engagés dans cette voie à une époque où le terme de système de gestion de la sécurité n'existait pas encore.

Une des recommandations formulées visait les inspecteurs de la sécurité ferroviaire qui, me semble-t-il, seront dorénavant appelés agents de la sécurité ferroviaire. Quelles dispositions avez-vous prises afin de vous adapter à cette évolution? Les employés concernés se font-ils facilement à l'idée? Entendez-vous leur assurer un complément de formation? Une telle formation est-elle nécessaire?

Que pouvez-vous me dire à cet égard?

M. Brock Winter: Ce ne sont pas les sociétés de chemin de fer mais Transports Canada qui envisage d'adopter ce nouveau titre d'agent de la sécurité ferroviaire. En ce qui concerne la formation et les qualités requises, là encore, je suis d'accord avec M. Lewis et avec les recommandations formulées par le Comité consultatif.

M. Bev Shipley: Les employés acceptent de mieux en mieux les efforts que vous avez engagés dans le domaine de la sécurité. Vous procédez à ce sondage tous les deux ans. Pensez-vous qu'on continuera à enregistrer, chaque année, un taux d'acceptation en hausse de 7 p. 100. Pensez-vous qu'à la fin de 2007, cette tendance se maintiendra?

M. Brock Winter: Je l'espère. Je pense que l'approche que nous avons adoptée nous permettra de maintenir le cap et de continuer à améliorer nos résultats. Si ce n'est pas le cas, il nous faudra reprendre notre réflexion et tenter de corriger le tir.

●(1300)

Le président: M. Shipley, je vous remercie. Votre temps de parole est épuisé.

Je vous avais promis de vous libérer à 13 h précises et c'est l'heure.

Nous vous remercions d'avoir pris la parole devant le comité et nous vous souhaitons bon retour.

Je vous remercie.

Je précise, à l'intention du comité, que le mardi 8 avril, nous reprendrons notre étude de la sécurité ferroviaire, cette fois avec des représentants syndicaux. Je vous demande de bien vouloir réfléchir dès maintenant au jeudi 10 avril. Nous siégerons à huis clos pour décider s'il y a lieu de présenter notre rapport sous forme d'additif au rapport qui a été publié ou en tant que rapport officiel du comité.

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.