



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 020 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 3 avril 2014

—
Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 3 avril 2014

•(0845)

[Traduction]

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

Aujourd'hui, nous accueillons des représentants du CN, du CP et de l'Association des chemins de fer du Canada. Merci à vous tous, messieurs, d'être ici pour participer à notre étude.

Passons directement aux exposés.

Monsieur Bourque, vous disposez de 10 minutes au maximum. Allez-y.

M. Michael Bourque (président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, bonjour. Je vous remercie de m'avoir invité à vous adresser la parole aujourd'hui.

Je m'appelle Michael Bourque, et je suis président de l'Association des chemins de fer du Canada. Je suis heureux de me retrouver parmi vous en compagnie de mes confrères du CN et du CP.

Notre association représente la plupart des chemins de fer du Canada, soit les grandes lignes ferroviaires comme CN et CP, une quarantaine de chemins de fer d'intérêt local, VIA Rail, les chemins de fer de banlieue tels que GO et AMT ainsi que les chemins de fer touristiques dont le célèbre Montagnard des Rocheuses. Nous représentons aussi quelque 65 fournisseurs des chemins de fer, qui sont des partenaires importants du grand secteur ferroviaire canadien.

Les chemins de fer canadiens comprennent bien que le débat sur la sécurité ferroviaire a pris de l'ampleur et revêt une nouvelle urgence depuis la tragédie de Lac-Mégantic, qui a profondément secoué chaque entreprise et chaque travailleur du réseau ferroviaire canadien. Nous savons que nous vivons maintenant dans un univers différent, et c'est avec humilité que nous acceptons notre position et notre responsabilité.

[Français]

Permettez-moi de vous parler brièvement des mesures concrètes que nous avons prises depuis les événements de Lac-Mégantic, c'est-à-dire ce que nous avons fait jusqu'ici, ce que nous faisons à l'heure actuelle et ce que nous sommes résolus à faire.

[Traduction]

Avant la tragédie de Lac-Mégantic, le secteur ferroviaire canadien travaillait en collaboration avec les organes de réglementation, les syndicats et d'autres parties prenantes pour mener à bien les recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports, le BST, et les éléments de la liste de surveillance auxquels on n'avait pas encore donné suite. Nous réussissons à mettre en oeuvre 90 % des recommandations du BST, ce qui est bon, mais nous avons toujours une certaine possibilité d'amélioration. Je tiens à signaler que, grâce aux efforts de notre secteur, le BST a pu

raier deux éléments relatifs à la sécurité ferroviaire de sa liste de surveillance de 2012: la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire et l'exploitation des trains longs et lourds.

Ces efforts se sont ajoutés aux investissements considérables des chemins de fer dans les installations, le matériel, la technologie de la sécurité, la formation et l'amélioration des processus. Pourtant, la tragédie de Lac-Mégantic s'est malheureusement produite.

Comme vous le savez, dans les quelques jours qui ont suivi l'accident, le BST a émis deux avis de sécurité traitant de l'immobilisation de l'équipement et des trains laissés sans surveillance. Transports Canada a immédiatement annoncé une injonction ministérielle touchant ces questions ainsi que celles de l'exploitation des trains avec des équipes de moins de deux personnes. Les chemins de fer canadiens ont pleinement collaboré avec Transports Canada afin d'apporter immédiatement ces améliorations pour la sécurité.

De même, lorsque le BST a émis des avis de sécurité sur l'étiquetage convenable du pétrole brut, Transports Canada a tout de suite pris le relais en annonçant un ordre préventif. Encore une fois, le secteur ferroviaire a pris des mesures immédiates pour mettre en oeuvre ces nouvelles procédures.

Bref, l'industrie affichait un bilan solide en matière de sécurité collaborative avant l'accident et elle a travaillé rapidement avec le gouvernement pour mettre en oeuvre les nouvelles exigences reconnues depuis la tragédie.

En plus des investissements continuels, de la formation et des améliorations opérationnelles que je viens de mentionner, l'industrie est en train de mettre en oeuvre un certain nombre de mesures, notamment la collaboration avec la Fédération des municipalités canadiennes, pour fournir plus d'information aux services d'urgence locaux quant au mouvement des marchandises dangereuses; des efforts redoublés pour développer une culture de la sécurité, notamment en élaborant des outils pour l'évaluer et en faisant de l'engagement envers la culture de la sécurité une exigence pour devenir membre de notre association.

Nous développons des principes pour l'utilisation des systèmes d'enregistrement audio et vidéo installés à bord, en vertu de nos systèmes de gestion de la sécurité, l'une des recommandations formulées par le BST.

En collaboration avec Transports Canada et les municipalités, nous redoublons nos efforts pour améliorer la sécurité des passages à niveau, y compris la fermeture de certains passages superflus, des améliorations aux passages existants et la sensibilisation des conducteurs et des piétons à travers le programme Opération Gareautrain. Nous faisons environ 2 000 exposés par année dans le cadre de cette opération, en collaboration avec le gouvernement, la police, les syndicats, les médias, les organismes publics et le grand public lui-même afin de répandre le message.

Nous exigeons une conception améliorée pour tous les wagons-citernes non pressurisés commandés après octobre 2011 pour le transport de marchandises dangereuses.

Nous redoublons aussi d'efforts pour la préparation aux interventions d'urgence à travers la formation du personnel de première intervention, la formation et la sensibilisation aux marchandises dangereuses par le biais du programme TransCAER et nos propres programmes de sécurité. Cette année, nous prévoyons former plus de 2 500 pompiers, environ 600 employés d'installations industrielles et plus de 200 employés ferroviaires. Au cours des cinq dernières années, nous avons formé quelque 17 000 intervenants partout au Canada.

• (0850)

Nous collaborons avec un certain nombre d'associations, parmi lesquelles l'Association canadienne des producteurs pétroliers et l'Association canadienne des chefs de pompiers, à la planification d'urgence, à la formation aux interventions et à l'entraide.

Nous nous attendons à ce que le gouvernement agisse dans d'autres domaines et nous sommes résolus à travailler en collaboration avec les organes de réglementation et les autres parties prenantes pour les mettre en oeuvre. Cela pourrait notamment comprendre le retrait accéléré du parc de wagons-citernes DOT-111 d'ancien modèle du service de transport des marchandises dangereuses, la bonification des régimes d'assurance et de responsabilité civile et l'amendement des règlements et des mesures découlant de la Loi de la sécurité ferroviaire.

Permettez un bref commentaire sur la prétendue déréglementation ou autoréglementation de la sécurité ferroviaire au Canada. Rien n'est plus faux.

La Loi sur la sécurité ferroviaire est une loi moderne, qui a été longuement examinée et considérablement mise à jour depuis son adoption en 1989. Elle impose un régime rigoureux d'inspections réglementaires, de surveillance et de mesures pour assurer la conformité et la mise en application, y compris des sanctions administratives judiciaires plus sévères contre les entreprises et les individus. Parallèlement à ce régime réglementaire, la loi exige que chaque société ait en place son propre système de gestion de la sécurité, axé sur l'évaluation et la gestion proactives du risque, la participation des employés, la vérification et le développement d'une culture de la sécurité.

Là-dessus, monsieur le président, je termine en vous disant que je répondrai avec plaisir aux questions du comité.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Creel, du CP. Vous disposez de 10 minutes.

M. Keith E. Creel (président et chef des opérations, Chemin de fer Canadien Pacifique): Bonjour, monsieur le président.

Je vous remercie de l'occasion que vous nous offrez de discuter de la sécurité et des systèmes de gestion de la sécurité dans le transport ferroviaire d'aujourd'hui. Faut de temps, je ne peux pas aborder tous les éléments de la sécurité ferroviaire, particulièrement le régime réglementaire. Cependant, à ce que je sache, vous entendrez des témoins supplémentaires, particulièrement sur le régime réglementaire robuste mis en place au Canada, y compris la Loi sur la sécurité ferroviaire et les systèmes de gestion de la sécurité.

Le CP exploite un réseau de 22 000 kilomètres de longueur au Canada et aux États-Unis. En 2013, nous avons déplacé 2,6 millions de wagons complets, sur une distance moyenne de 1 400 kilomètres par wagon. Les deux tiers, environ, de ce trafic proviennent d'un port

ou sont destinés à un port. Le point d'accès frontalier fait partie du commerce mondial canadien.

Le secteur ferroviaire canadien est l'un des plus sûrs du monde. Le CP reconnaît que la meilleure façon de fournir un service efficace à notre clientèle et d'accomplir les fonctions qui nous sont dévolues dans la chaîne logistique consiste à fonctionner le plus possible à l'abri des risques.

Je suis fier de dire que le CP est la société de chemin de fer nord-américaine la plus sûre. Depuis huit ans, nous avons la plus basse fréquence d'accidents dans le secteur ferroviaire. En 2013, elle était de 1,8 accident à déclarer à la Federal Railroad Administration pour chaque million de milles parcourus.

Un tel accident était à déclarer, en 2013, d'après les normes de la FRA, quand il avait causé des dommages de plus de 10 000 \$ américains. Compte tenu du coût d'une locomotive, environ 2,5 millions de dollars, et de la quantité d'acier lourd déplacé par notre activité, on peut s'imaginer qu'il n'est pas très difficile de causer des dommages qui excèdent cette valeur. Nous ne l'avons fait que 1,8 fois en 2013 pour chaque million de milles parcourus par les trains.

Nous avons respecté ces normes rigoureuses de sécurité grâce à nos gens, à nos procédés, à la technologie et aux investissements. Aujourd'hui, je vais me concentrer sur les gens et la technologie.

Notre quête n'est pas encore terminée, mais l'amélioration continue de la sécurité est évidente, maintenant que nous comprenons toujours mieux comment surveiller, prévoir et prévenir les accidents alors que, avant, on ne pouvait que faire de la recherche et réagir.

Les statistiques, que les sociétés ferroviaires consultent beaucoup, disent que le nombre d'accidents causés par la défaillance du matériel et de la voie ferrée tend à diminuer. En fait, 2012 a été une année faste pour la sécurité ferroviaire. L'explication d'une grande partie de la baisse du nombre d'accidents causés par la défaillance du matériel réside dans l'amélioration continue de nos actifs. Cette année, nous consacrerons entre 1,2 et 1,4 milliard de dollars à l'amélioration de nos voies ferrées, particulièrement celles sur lesquelles nous circulons. Notre décision d'investir se fonde sur l'examen des secteurs les plus critiques.

Une autre explication est la technologie ferroviaire. Des centaines de systèmes de détection en voie examinent automatiquement l'état de l'équipement comme les paliers, les roues et le rail. Certaines de ces technologies sont éprouvées et appliquées, les autres sont encore au stade du développement.

Ces technologies changent radicalement les méthodes d'inspection des infrastructures et de l'équipement en permettant la reconnaissance, en amont, des problèmes naissants. L'effort de réparation peut se concentrer dans les secteurs à problème avant l'apparition de risques pour l'exploitation. Nous continuerons d'investir dans les technologies qui permettent d'améliorer la sécurité.

Nous prenons très au sérieux chaque incident survenant chez nous. Tous les jours, j'étudie personnellement en détail tous les rapports d'incident. Nous insistons énormément sur le respect des règles. Nous nous attendons à ce que les objectifs fixés pour le personnel de terrain qui fait preuve d'initiative soient atteints.

La formation est aussi très importante, non seulement pour les cheminots d'aujourd'hui, mais aussi ceux de demain. Nous investissons beaucoup dans la formation, le mentorat, la reconnaissance des employés et leur mobilisation pour renforcer notre culture de la sécurité. Notre entreprise est engagée, mais nous insistons particulièrement sur la responsabilisation des gestionnaires et des employés.

Mon travail est de fixer les attentes concernant les outils disponibles, y compris la formation, qui font que les employés savent ce qu'on attend d'eux. Je dis souvent qu'aucune tâche, chez nous, ne sera jamais assez importante pour qu'on ne prenne pas le temps de se soucier de la sécurité. La sécurité est la mère du rendement.

Je tiens à ce que chacun de nos employés qui se présente quotidiennement au travail accorde la priorité à la sécurité. Des vies sont en jeu. Elles doivent être la priorité constante de tous les employés, quand ils sont au travail.

Dans les graphiques statistiques, il subsiste, malgré tous les efforts, une droite horizontale, le facteur humain. Des accidents sont essentiellement causés par l'erreur humaine. Nous devons désormais y concentrer nos efforts. C'est la raison pour laquelle nous voulons installer des caméras et des enregistreurs dans les locomotives.

Aujourd'hui, la convergence des technologies de l'information à bord des locomotives permet d'en coupler un certain nombre, notamment les caméras tournées vers l'extérieur, l'enregistrement numérique en cabine de commande et divers systèmes de détection. Il est indispensable de cerner les facteurs humains pour comprendre les causes des accidents avant qu'ils ne surviennent.

Faute de pouvoir utiliser, en amont, les enregistrements vocaux et vidéo, les sociétés ferroviaires sont préalablement empêchées de réduire le risque et d'améliorer la sécurité. Je vous incite vivement à envisager de recommander des modifications aux lois pour permettre le plein déploiement de ces technologies. D'après moi, c'est la mesure la plus importante à prendre dans l'immédiat pour améliorer encore plus la sécurité.

En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, les chemins de fer du Canada, d'Amérique du Nord d'ailleurs, ont ce qu'on appelle une obligation de transporteur public, c'est-à-dire de transporter ce qui leur est donné à transporter. C'est la loi. Le client peut aussi leur donner des instructions sur ses préférences en matière de transport.

En réalité, nous ne voulons probablement pas transporter certains de ces produits, mais le transport ferroviaire est le seul possible pour eux. Le problème est que, chaque fois que nous les transportons, nous prenons un risque énorme, aux conséquences peut-être tragiques non seulement pour le public, mais aussi, pour nous.

● (0855)

Certains producteurs prétendent que leurs produits sont indispensables. Que ce sont des moteurs de l'économie, qu'ils désinfectent l'eau, qu'on peut difficilement les remplacer. Je suis d'accord, mais jusqu'à un certain point. C'est la raison pour laquelle nous envisageons des modifications à la politique de l'État, pour une prise en considération des risques et des responsabilités conforme à l'intérêt public général.

Pour transporter ces marchandises dangereuses, il y a aussi un besoin urgent de wagons sûrs, que nous, au CP, nous réclamons avec force depuis quelque temps.

L'immense majorité des wagons de transport du brut et d'autres marchandises dangereuses sont à paroi simple, dits DOT 111. Il me

déplaît souverainement qu'ils servent au transport de marchandises dangereuses.

Aux États-Unis, au Canada aussi, on a commencé à examiner les normes s'appliquant aux nouveaux wagons-citernes et à la possibilité de retirer du service les vieux wagons. J'ai hâte que cela aboutisse, par la mise en service anticipée d'un plus grand nombre de wagons neufs.

La collaboration de tous, le relèvement de la sécurité et de la responsabilisation nous permettront de rassurer nos voisins et les communautés où nous sommes implantés ou que nous traversons, pour que, la nuit, ils puissent dormir sur leurs deux oreilles.

Les trains qui traversent nos villes en inquiètent beaucoup parmi vous. Je comprends. Les images obsédantes de la tragédie de Lac-Mégantic nous ont tous fait passer des nuits blanches.

Je tiens à vous réaffirmer que nous utilisons des méthodes d'exploitation sûres. Nous continuons d'améliorer nos performances en matière de sécurité. Le CP est le chef de file nord-américain de la sécurité ferroviaire. J'en suis non seulement fier, mais je continue, quotidiennement, à y penser.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Entendons maintenant M. Vena, du CN.

M. Jim Vena (vice-président exécutif et chef de l'exploitation, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, bonjour.

Je vous remercie de nous accorder l'occasion de faire un exposé devant vous. Je m'appelle Jim Vena, en fait, Vincenzo Vena, de Jasper, en Alberta. Je suis le vice-président exécutif et chef de l'exploitation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Je suis accompagné de Michael Farkouh, notre vice-président à la sécurité et au développement durable.

Nous comprenons qu'il soit demandé au comité d'examiner le transport sûr des marchandises dangereuses et le rôle des systèmes de gestion de la sécurité. Je me propose justement de parler de ces sujets et d'expliquer les règlements qui régissent le transport ferroviaire dans notre secteur et les mesures supplémentaires que notre compagnie a mises en place et à l'application desquelles elle continue de travailler.

Fermement engagé à l'égard de la sécurité ferroviaire, le CN elle érige sans cesse des lignes multiples de défense entre les gens, dans les processus, les technologies et l'investissement. Son bilan de sécurité continue de s'améliorer. De 2003 à 2013, le nombre d'accidents sur les voies principales a diminué d'environ 50 %, malgré l'activité accrue. Sans remonter jusqu'en 2003, l'activité a augmenté de 30 %, rien que depuis 2009. Nous sommes déterminés à faire toujours mieux et à continuer de chercher à mettre en oeuvre des lignes supplémentaires de défense, pour continuer d'améliorer un bilan déjà sans tache.

On entend beaucoup parler de l'autoréglementation du secteur ferroviaire. Rien ne saurait être plus éloigné de la vérité, comme Michael l'a dit tout à l'heure. Le secteur ferroviaire est extrêmement réglementé dans toutes les facettes de son exploitation. Cela se voit par le nombre de règles régissant son exploitation au Canada, qui sont examinées, scrutées et dont le respect est contrôlé par Transports Canada. Il en va de même de l'inspection des infrastructures et du matériel roulant. Nous sommes assujettis à des normes rigoureuses pour la fréquence des inspections et les tolérances permises pour les rails, les signaux, les wagons de transport et les locomotives, entre autres choses.

Le comité doit reconnaître que, au CN, nous comprenons très bien que les règlements en vigueur constituent un minimum. Nous faisons mieux sur de nombreux points. Par exemple, ils exigent quatre vérifications seulement par année des défauts du rail, alors que, en certains endroits, nous en faisons 18.

Permettez-moi de parler d'un domaine que le comité a examiné: les systèmes de gestion de la sécurité mieux connu par nous sous l'appellation de plan du SGS. Comme on l'a déjà dit, des règlements exigent que nous le mettions en place. Il nous guide sur tout ce qui concerne la sécurité. Cet ensemble explicite de processus vise à intégrer la sécurité dans toutes les décisions, toutes les planifications et toutes les activités opérationnelles. Le CN a traduit les exigences du SGS en un plan de mesures continuellement applicables avec notre personnel des opérations et la direction. Les mesures englobent les exigences relatives à la gestion de la sécurité et à l'éclosion d'une culture de la sécurité et une participation représentative à cette gestion et à cette éclosion, l'évaluation des risques, la vérification et l'évaluation de la sécurité, les rapports d'accidents et d'incidents, l'analyse des enquêtes et les mesures correctives. Autrement dit, elles ratissent large.

Notre plan du SGS est également expliqué dans notre brochure intitulée *Leadership en sécurité*. Pour les curieux, nous en avons posté une nouvelle mouture sur notre site Web. Elle est offerte au grand public, et tous nos employés la reçoivent chez eux. Notre travail d'atténuation des risques effectué grâce à nos évaluations du risque posé par les corridors de transport serait particulièrement susceptible d'intéresser le comité. Il consiste à examiner le trafic de marchandises dangereuses, la densité de la population, la topographie et la proximité des cours d'eau et de l'environnement, pour discerner les mesures à prévoir, leurs modalités et les mesures secondaires nécessaires.

Les vérifications et la surveillance sont d'autres éléments clés de notre plan du SGS. Nous effectuons des vérifications avec nos 106 comités mixtes d'hygiène et de sécurité, constitués de représentants des employés syndiqués et de la direction. Nous effectuons des vérifications intégrées détaillées avec la direction pour assurer le respect des politiques, des directives et des règles d'exploitation. Nous effectuons des vérifications quotidiennes des tâches de nos employés au moyen de notre test d'efficacité. Nous avons effectué plus de 400 000 de ces tests en 2013, soit bien plus de 1 000 par jour — j'ignore pourquoi nous avons fait cette division; vous, vous êtes forts en maths, mais nous avons dû faire ce calcul. Cette vérification s'ajoute à la surveillance et aux inspections que Transports Canada effectue sur notre réseau ferroviaire au Canada.

Il faut parler de la culture de la sécurité, très importante pour nous et un domaine où nous nous efforçons de toujours nous améliorer. C'est un facteur de réussite dans l'univers de la sécurité. Le CN se dote de moyens puissants pour la favoriser. La culture de la sécurité consiste à instiller la croyance et le désir réels d'être en sécurité. C'est en interaction avec le comité d'hygiène et de sécurité de notre réseau,

dont je fais partie, avec les représentants de nos employés, que nous discutons de moyens pour tirer parti de cette culture et que nous développons ces moyens.

● (0900)

Nous avons créé des groupes de mobilisation entre pairs et organisé des sommets sur la sécurité et des programmes d'intégration de nos nouveaux employés. Nous sommes des chefs de file de l'industrie, pour ce qui est de mesurer la culture de la sécurité, qui est mise en vedette sur le site Web de Transports Canada.

Nous avons collaboré étroitement avec l'Université Saint Mary à la mise sur pied de notre centre d'hygiène et de sécurité au travail. En fait, nous organisons un colloque sur la culture de la sécurité en octobre, à l'université, où nous nous attendons, avec le concours des organismes gouvernementaux intéressés, du secteur ferroviaire et des universitaires, à approfondir la question de la culture de la sécurité. Nous sommes déterminés à mettre en place le bon environnement de sécurité pour nos employés et la direction.

Un mot sur les marchandises dangereuses, particulièrement après la tragédie de Lac-Mégantic.

Pour vous donner un aperçu de mes antécédents, je travaille dans le secteur depuis 1975. En fait, mon premier travail consistait à jeter des traverses de chemin de fer depuis un wagon. En 1977, alors que je fréquentais l'Université de l'Alberta, on m'a embauché comme serre-freins, à l'époque où les trains transportaient quatre ou cinq employés. J'ai ensuite été chef de train, puis mécanicien avant d'obtenir mon diplôme.

J'ai eu connaissance d'un certain nombre d'accidents ferroviaires. Nous devons toujours nous efforcer d'en tirer des leçons, parce, malgré notre conviction d'avoir fait tout notre possible, quand l'accident arrive, il faut s'assurer de n'avoir négligé aucun protocole, puis tourner la page.

La sécurité ferroviaire consiste à cerner le risque dans tout notre réseau, à l'analyser et à l'atténuer. Le transport ferroviaire des marchandises dangereuses a soulevé beaucoup d'intérêt dans le public. Dans les faits, c'est, en Amérique du Nord, une activité très peu dangereuse. Nous transportons sans incident 99,997 % des marchandises dangereuses, en toute sécurité, du point de départ jusqu'à leurs destinations respectives.

Cependant, cette statistique n'a rien de réconfortant quand survient un accident comme celui de Lac-Mégantic. On ne pourra pas oublier cette tragédie, qui a fauché 47 vies. Elle nous a permis d'évaluer notre plan robuste du SGS et d'examiner les possibilités de le renforcer. Nous croyons que plusieurs lignes de défense se sont effondrées pour qu'un tel accident arrive à ce train fou à Lac-Mégantic. Cependant, nous attendons le rapport et les recommandations consécutifs à l'analyse et à aux constatations du BST sur cet accident.

Parlons de quelques-unes de ces lignes de défense. Il y a d'abord, entre autres, l'immobilisation. Le CN a collaboré étroitement avec tous les joueurs pour répondre aux préoccupations découlant de l'immobilisation du matériel ferroviaire. Transports Canada a publié une injonction ministérielle sur les moyens à employer, et le CN avait déjà mis en place beaucoup de modifications proposées. L'immobilisation des locomotives et l'application des freins à main ont été un exemple de certaines précautions que le CN avait déjà mises en place. Nous estimions qu'elles étaient efficaces. Nous avons ajouté quelques-unes des modifications qui nous ont été communiquées et nous avons collaboré avec Transports Canada pour les mettre en oeuvre.

Un mot sur la circulaire OT-55. Permettez-moi de l'expliquer. Le CN ne s'est pas arrêté à ce seul élément, dans cette opération. Nous avons commencé par examiner d'autres secteurs qui, à notre avis, renforceraient nos lignes de défense. Ça été, entre autres, l'adoption, au Canada, d'une limite de vitesse pour le transport des marchandises dangereuses, dans un train de plus de 20 wagons ou d'un wagon de matières toxiques ou de poison par inhalation dans les axes de transport à grand débit de matières dangereuses, qui était de 50 milles à l'heure. Cette mesure adoptée par le secteur, aux États-Unis, a été importée dans notre réseau ferroviaire canadien. Par exemple, un train transportant au moins 20 matières dangereuses entre Toronto et Montréal ne peut plus circuler à plus de 50 milles à l'heure. L'adoption de la politique OT-55 est en vigueur dans notre réseau depuis le 13 août 2013.

Plus tôt cette année, le secrétaire américain aux transports a invité tous les chemins de fer de classe I à contribuer au renforcement des lignes de défense du transport ferroviaire. L'industrie a élaboré de concert plusieurs engagements que nous appliquerons pour le transport du pétrole brut.

Il s'agissait, notamment, de réduire la vitesse à 40 milles à l'heure dans une zone urbaine à haut risque, pour les trains d'au moins 20 wagons de pétrole brut comportant au moins un wagon DOT 111 d'ancien modèle. Si un de ces wagons se trouve dans un train, la vitesse de circulation est limitée à 40 milles à l'heure.

Il y a aussi l'examen des trajets du transport du pétrole brut. Si on a le choix des trajets, l'évaluation des risques entre en jeu pour chacun d'eux, et on examine les modes opératoires permis dans chaque cas.

Également la détection en voie permet l'inspection des trains en déplacement, séparés par un intervalle de pas plus de 40 milles. Même si, dans la plupart de nos trajets, l'intervalle était moindre, nous nous sommes assurés qu'il n'y avait aucun endroit où nous ne respectons pas la règle.

D'autres mesures sont prévues, mais j'ai pris le temps de mentionner les engagements du CN, que nous importerons dans notre réseau canadien. Tout ce à quoi nous avons donné notre accord aux États-Unis (limite de vitesse, intervalle de 40 milles, nous allons l'appliquer dans notre réseau canadien.

● (0905)

Un mot aussi sur l'intervention d'urgence dans les communautés.

Le CN a entrepris un certain nombre d'initiatives pour renforcer l'intervention d'urgence et pour mobiliser les communautés. En raison du trafic important de marchandises dangereuses sur les voies, nous avons renforcé les ressources et les processus pour améliorer l'intervention. Nous avons mis en place des protocoles d'entraide avec d'autres sociétés ferroviaires pour démultiplier l'efficacité de l'intervention. Le CP et le CN ont beau être des rivaux, ils collaborent néanmoins quand il s'agit de localiser l'équipement et de connaître les mesures en place. En cas d'accident, ils sont en mesure d'intervenir.

Nous incitons nos clients et d'autres joueurs, comme l'Association canadienne des producteurs pétroliers, à une collaboration en bloc. Nous démultiplions l'efficacité du programme TransCAER pour former un personnel d'intervention de l'extérieur afin d'être mieux préparés.

Le CN croit aussi que le secteur ferroviaire peut augmenter la sécurité en collaborant étroitement avec les communautés, par le truchement du programme structuré de participation de la collectivité, que nous avons lancé en octobre dernier. Le CN mobilise les

municipalités en prenant contact avec les fonctionnaires municipaux et le personnel d'intervention d'urgence pour s'assurer qu'ils possèdent les coordonnées des porte-parole du CN ainsi qu'une information ciblée. Nous avons ainsi rejoint 1 098 communautés du Canada et organisé 100 réunions de prise de contact avec nos bureaux chargés des marchandises dangereuses.

Au cours de ces réunions, nous discutons du plan global de sécurité de CN, de ses performances sans faille en matière de sécurité et du volume et de l'importance économique des marchandises dangereuses que nous transportons via les communautés et nous examinons la planification des mesures d'intervention d'urgence. Nous organisons aussi des centres de formation pour les intervenants, au besoin.

Sur la technologie et l'atténuation des risques, le CN a continué de démultiplier un secteur clé, ses technologies. Après l'accident de Lac-Mégantic, nous avons pris le temps d'examiner notre réseau global de technologies. Ce réseau consiste en technologies d'inspection du bon état d'un train en déplacement, particulièrement l'état des roues, la température des paliers et l'appareillage traînant. C'est l'un des réseaux les plus denses en Amérique du Nord.

Nous avons aussi examiné nos technologies d'inspection des infrastructures, qui consistent en appareils de détection des défauts du rail par ultrasons, c'est-à-dire des interruptions dans le rail. Nous utilisons des techniques de contrôle de l'état géométrique de la voie par la mesure de l'écartement, du nivellement transversal et du profil.

En novembre 2013, nous avons annoncé des immobilisations d'encre 10 millions de dollars qui s'ajoutaient à ceux, déjà importants, de 2 milliards de dollars en 2013. Sur ces 2 milliards, nous en avons consacré 1,2 aux infrastructures ferroviaires et de signalisation sur notre propre emprise.

L'investissement supplémentaire dans les technologies porte sur le matériel supplémentaire de contrôle en voie, les systèmes d'inspection, un nouveau test de l'état géométrique de la voie, un système d'inspection optique de la voie, des détecteurs à barre fragile de matériel traînant, pour réduire au minimum les bris, et des signaux de contrôle sur certaines voies d'évitement importantes. Ces investissements supplémentaires continueront de garnir nos lignes de défense et à atténuer les risques auxquels nous sommes exposés.

Une parenthèse, rapidement, sur les wagons DOT 111. Je pense que vous en avez déjà entendu parler par deux témoins et nous avons été très francs sur la nécessité, maintenant, de les remplacer. En fait, plutôt que de répéter ce qui a déjà été dit, pour ne pas prendre trop de votre temps, je dirai que nous en utilisons une quarantaine, qui nous appartiennent. Nous n'avons pas beaucoup de wagons-citernes, une quarantaine seulement. Nous les employons pour le transport du carburant diesel, qui n'appartient pas à la même catégorie et au même groupe de conditionnement que les autres marchandises. Mais nous pensons que l'importance de la question exige du leadership de notre part. D'ici la fin de l'année, nous aurons remplacé ces 40 wagons par autant de wagons neufs du modèle le plus récent.

Pour conclure, le CN estime que la sécurité est une quête, mais non une destination. Notre bilan continue de s'améliorer, grâce à la diminution du nombre d'accidents; cependant, nous reconnaissons qu'il reste beaucoup de travail à faire. Un cadre réglementaire robuste est en place, et notre plan du SGS est indispensable à la poursuite la plus sûre possible de notre activité.

Grâce à notre personnel, à nos processus, à notre technologie et à nos investissements, nous continuerons de mieux atténuer nos risques pendant notre quête de sécurité.

Sur ce, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie.

• (0910)

Le président: Merci, monsieur Vena.

Passons maintenant à la période de questions. Monsieur Mai, vous disposez de sept minutes.

[Français]

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

Je remercie les témoins de leur présence parmi nous.

Vous avez tous mentionné que la tragédie de Lac-Mégantic a beaucoup changé la façon dont les Canadiens voient le transport ferroviaire.

M. Bourque et M. Vena ont dit qu'ils ne sont pas d'accord qu'il y a une déréglementation dans le secteur ferroviaire. On ne s'entend toujours pas là-dessus. Certes, des règlements sont adoptés et les lois changent. Le gouvernement va proposer des règlements relatifs aux mesures de sécurité, mais cela ne constitue qu'une base. Des compagnies comme les vôtres, qui ont la sécurité à coeur comme vous l'avez mentionné, appliqueront des normes plus rigoureuses que celles que le gouvernement impose.

Vous dites qu'il y a de la réglementation, mais le vérificateur général et le Bureau de la sécurité des transports disent que Transports Canada n'a pas les ressources suffisantes pour aller au fond des choses et d'assurer la sécurité d'abord et avant tout. De notre côté, d'un point de vue politique, on n'est pas d'accord sur le fait que le gouvernement n'applique pas les règles ou que les règles soient vraiment minimales et que des compagnies comme les vôtres doivent aller au delà de ça.

Sur le terrain, un des grands problèmes que les gens signalent a trait à la transparence de l'information. Comme vous le savez, les municipalités n'ont pas toujours l'information sur tous les produits dangereux qui circulent. Certes, il y a des systèmes de gestion de la sécurité qui sont mis en place par les compagnies et Transports Canada, mais souvent, les municipalités ne sont pas tenues au courant. La population ne sait pas ce qui circule sur les rails, ce qui engendre une certaine inquiétude. L'information concerne les infrastructures.

À Saint-Lambert, par exemple, il y a un viaduc qui appartient au CN. Même s'ils ne sont pas des experts, les gens le voient et sont très inquiets au sujet de l'état de l'infrastructure.

J'adresse ma question au représentant du CN. Lorsque les gens se posent des questions au sujet de l'état de l'infrastructure, comment peuvent-ils obtenir plus d'informations et s'assurer qu'il y a bel et bien eu une inspection?

• (0915)

M. Michael Bourque: Je vais répondre aux questions qui ont trait au rapport du vérificateur général en anglais et, par la suite, je vais demander aux représentants du CN de répondre à la question qui les concerne.

[Traduction]

Je vais répondre à la question touchant le vérificateur général, après quoi les représentants du CN pourront répondre à la question les concernant.

Je tiens seulement à faire la mise au point suivante. La recommandation du vérificateur général qui a retenu mon attention

concernait le nombre insuffisant de vérifications du SGS dans le cadre de leur régime.

Dans le même temps, Transports Canada a effectué un nombre considérable d'inspections, quelque 30 000 l'année dernière. À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, nous avons constaté que les critiques et d'autres senseurs réclamaient plus d'inspections et plus de sanctions, ce qui va précisément à l'encontre de l'idée de se fier aux systèmes de gestion de la sécurité et d'une vérification de ces systèmes qui est perçue... Encore une fois, la Loi sur la sécurité ferroviaire avait été adoptée à l'unanimité il y a deux ans à peine.

Notre système et le mécanisme des systèmes de gestion de la sécurité, nous les avons parce qu'ils sont reconnus mondialement comme les plus efficaces pour gérer la sécurité dans des organisations complexes comme les chemins de fer.

Malheureusement, la réaction habituelle est une réaction primaire, irréfléchie, selon laquelle il faut inspecter et réglementer davantage alors que, en fait, c'est le système de gestion de la sécurité qui est...

[Français]

M. Hoang Mai: Je veux simplement préciser une chose. Vous avez mentionné les 30 000 inspections, mais lorsqu'on découvre qu'il y a des problèmes, il n'y a pas de suivi dans 74 % des cas. Cela constitue un problème.

Comme il me reste peu de temps, j'aimerais passer en revue la situation des wagons-citernes DOT-111.

M. Hunter Harrison, chef de la direction de Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée,

[Traduction]

a effectivement dit: « Cessons de les faire rouler demain ».

[Français]

Il parlait des vieux wagons-citernes DOT-111.

[Traduction]

Il a dit: « Cessons de les faire rouler demain. N'attendons pas d'étude. Nous connaissons les faits. Vous savez qui décide finalement, je déteste le dire, mais c'est le dollar tout-puissant. Alors, qui paiera? »

[Français]

Monsieur Vena, vous avez mentionné que vous étiez en mesure de remplacer les vieux wagons-citernes DOT-111.

Le CP va-t-il également prendre des mesures pour remplacer les vieux wagons? En fait, on sait depuis 20 ans qu'ils posent problème. Dernièrement, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a fait des recommandations très claires. Pourquoi ne pouvons-nous pas aujourd'hui obtenir un échéancier au chapitre du retrait des wagons-citernes DOT-111?

Ma question s'adresse d'abord à M. Creel, du CP.

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Il a absolument l'intention de remplacer les wagons-citernes. La transition prendra quelques années. Nous n'avons pas encore fixé d'échéancier précis, mais nous sommes en train d'en élaborer un.

Il faut se rappeler un point essentiel: les wagons-citernes du CP servent au transport de carburant diesel. C'est une matière dangereuse, je ne cherche pas à le nier, mais beaucoup moins que d'autres produits et c'est le carburant que brûlent nos locomotives. Nous sommes au courant, nous sommes inquiets, mais il faut qu'on sache que c'est le seul produit que transporte CP dans ces wagons.

M. Jim Vena: Si vous me permettez de répondre à une question posée plus tôt sur la transparence et les produits qui traversent les municipalités.

Je pense que beaucoup d'incompréhension entoure toute cette question. D'abord, dans chaque train, un chef de train doit notamment s'assurer de posséder la liste de toutes les marchandises transportées. Cette liste accompagne toujours le train. De plus, pour nous assurer que nous savons ce que transporte le train, notre système informatique suit chaque train, chaque wagon de chaque train. Nous surveillons de ce qui se trouve sur la voie d'évitement du client. Nous surveillons nos dépôts et tous les endroits où il s'en trouve. Nous connaissons exactement chaque marchandise dans le train. Des systèmes automatisés « lisent » les trains, sur leur passage, tout comme, à l'épicerie, la caissière lit le code à barres des produits. Nos systèmes permettent de prévenir une éventuelle erreur humaine. Aujourd'hui, au Canada, aucun train ne circule, du CN ou du CP, dont nous n'avons pas la liste complète de ce qui s'y trouve.

Maintenant, comment mobiliser les communautés que nous traversons? Je pense que la meilleure façon de communiquer... Ça ne change pas tant que ça. Chaque jour, il n'apparaît pas de produits nouveaux. Nous manutentionnons un certain nombre de produits. Le débit peut différer, mais, en fin de compte, le nombre en circulation est fixe, et, s'il s'en trouve un nouveau, nous devons nous assurer de connaître le mode d'intervention à utiliser, tout comme les communautés. C'est pourquoi nous avons rendu officiel un programme par lequel nous entrons en contact avec les communautés et nous nous concertons avec le personnel d'intervention pour comprendre toutes les données du problème.

Je pense qu'il faut veiller à ne pas tomber dans l'excès contraire, faire connaître en temps réel la nature du chargement des trains, même si nous, nous possédons cette information. On ne veut pas que les gens sachent ce que nous transportons dans toute l'Amérique du Nord... En fait, aux États-Unis, pour des raisons de sécurité, les autorités ne veulent pas que nous divulguions la nature des chargements sur tel train, à tel moment, au public, pour que n'importe qui puisse être au courant.

Nous travaillons en étroite collaboration avec municipalités. C'est la raison pour laquelle nous avons dit que nous allions cibler plus de 1 000 communications avec elles. Et si elles veulent d'autres renseignements, nous sommes plus que désireux de les leur fournir, les chiffres quotidiens, hebdomadaires, les différents types de produits, les modes d'intervention, nos obligations et nos modes opératoires locaux.

En ce qui concerne les infrastructures, des règlements fixent pour nous des fréquences, et nous faisons amplement plus que ce qu'ils exigent, parce que nous pensons que c'est la chose sensée à faire, en certains endroits, uniquement en raison de la diversité des produits transportés et de nos évaluations du risque. Quelqu'un nous a peut-être appelés et nous a demandé d'inspecter la voie à Saint-Lambert. En premier lieu, notre premier conseiller juridique vit à Saint-Lambert. Il sera le premier à nous appeler s'il peut entendre un son de cloche différent. Ensuite, nous tenons à la sécurité de nos infrastructures et nous réagissons comme tout le monde.

J'espère que j'ai répondu aux questions.

● (0920)

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. McGuinty, pour sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Messieurs, merci d'être ici aujourd'hui.

Ma première question est la suivante: si nous avons besoin de plus de temps pour discuter avec vous, êtes-vous prêts à revenir? C'est un sujet extrêmement complexe. Nous avons de la difficulté à agencer toutes sortes d'aspects en évolution. Seriez-vous prêts à revenir si le comité vous invitait à témoigner de nouveau?

Oui? Merci.

Pour commencer, je voudrais demander aux représentants des deux sociétés, le CP et le CN, de donner aux Canadiens qui nous regardent une idée des revenus bruts des sociétés pour l'an dernier.

M. Jim Vena: Notre revenu brut s'élevait à un peu plus de 10 milliards de dollars.

M. David McGuinty: Les revenus du CN étaient de 10 milliards de dollars.

Monsieur Creel, qu'en est-il du CP?

M. Keith E. Creel: Les revenus du CP étaient de 6 milliards de dollars.

M. David McGuinty: Six milliards de dollars. Donc, on parle d'environ 16 milliards de revenus bruts l'an dernier.

Messieurs, il est difficile de répartir tout cela. Il y a tellement d'aspects en évolution. Comme je l'ai dit, vous êtes assujettis à la réglementation et Transports Canada est l'organisme de réglementation. Le Bureau de la sécurité des transports établit de nouvelles normes. Il y a un rapport accablant du vérificateur général qui ne peut être ignoré. Vous avez vos compagnies d'assurance, vos actionnaires et la valeur actionnariale. Vous subissez beaucoup de pression.

Mon premier commentaire serait que je suis un peu surpris de la réponse des sociétés de chemin de fer, parce que je regarde d'autres exemples de crises dans l'histoire récente du Canada. Par exemple, je regarde la crise de la listériose et la façon dont la société McCain a réagi. C'est très différent de la réaction des compagnies de chemin de fer par rapport à la catastrophe de Lac-Mégantic. Je pense que la société McCain a pris le problème de front. Je pense que ses responsables ont été très francs, qu'ils ont fait preuve de transparence et qu'ils ont admis leurs erreurs. Ils ont tenu une série de conférences de presse, ce que je n'ai pas vu dans le secteur ferroviaire.

Une des questions dont je veux discuter avec vous, qui nous saute aux yeux dans le rapport du vérificateur général, dont M. Bourque a parlé, c'est toute la question des vérifications. Il est important de dire, aux fins du compte rendu, que le gouvernement conservateur dépense chaque année plus d'argent pour la publicité sur son plan d'action économique que ce qu'il dépense pour la sécurité ferroviaire. J'ai soulevé ce point à plusieurs reprises. Je suis même allé voir le ministre des Finances et je lui ai demandé de prévoir un montant dans un budget, ce qu'il n'a pas voulu faire. Ils dépensent plus d'argent pour la publicité que pour la sécurité ferroviaire. Il est important que les Canadiens le sachent.

J'aimerais en connaître davantage sur la question du rôle de Transports Canada.

Monsieur Bourque, vous avez fait allusion à ce partenariat entre les organismes réglementés et l'organisme de réglementation, l'instrument étant le système de gestion de la sécurité. Je pense que les Canadiens comprennent que c'est une responsabilité partagée, mais quand on voit que seulement 25 % des vérifications que Transports Canada considère comme nécessaires pour maintenir la conformité de vos chemins de fer ont été réellement effectués réalisés, cela pose vraiment problème aux Canadiens.

Si vous le permettez, je demanderais aux deux représentants des compagnies de chemin de fer ce qu'ils pensent du bilan de Transports Canada. Je suis certain que du point de vue de la valeur actionnariale, vous voulez assurer vos actionnaires, vos investisseurs et vos compagnies d'assurance que vous exercez suffisamment de pression sur l'organisme de réglementation pour être absolument certain qu'il fait son travail. Que pensez-vous des vérifications qui n'ont pas été effectuées?

Monsieur Vena.

• (0925)

M. Jim Vena: D'accord. Je vais commencer et Keith pourra intervenir.

Ce n'est pas à moi de m'assurer que l'organisme de réglementation a assez de fonds pour exercer ses fonctions.

M. David McGuinty: Cela ne relève pas de vous?

M. Jim Vena: Non. Mon travail consiste à exploiter un chemin de fer sécuritaire. Mon travail consiste à respecter les règlements qui sont en place, à utiliser la réglementation comme des règles de base, à les développer et à nous assurer que nous exploitons le réseau ferroviaire le plus sécuritaire possible. Vous avez entendu les gens du CP dire qu'ils ont le meilleur taux d'accidents de l'industrie. Nous ne sommes pas loin derrière. Nous sommes tous très proches et nous essayons tous de nous améliorer. C'est mon travail. Je ne ferai pas de commentaires sur ce que fait le gouvernement. C'est à vous d'avoir cette discussion. C'est votre travail.

Cependant, je vais parler des vérifications. Nous voyons le personnel de Transports Canada sur le terrain. Nous voyons le personnel de sécurité de Transports Canada. Nous voyons que Transports Canada cible certains secteurs. D'après ce que nous voyons, ils font un travail adéquat, par rapport aux secteurs où nous décelons des problèmes. Je ne sais pas ce qu'il en est du rapport du vérificateur général. Je l'ai lu, mais je ne peux pas vraiment me prononcer là-dessus. Cela se passe entre eux et Transports Canada. De notre côté, nous allons sur le terrain et procédons à un millier de vérifications par jour. Nous le faisons afin de savoir ce que font nos employés, afin de changer la culture en matière de sécurité. Nous collaborons d'égal à égal avec l'Université Saint Mary pour changer la culture. Nous travaillons au quotidien avec nos syndicats. Pour moi, c'est ce qui est important. Nous examinons la tendance des accidents; pouvons-nous nous améliorer? Oui, nous voulons nous améliorer. Nous aimerions que le taux soit le plus bas possible et aussi près de zéro que possible. Nous n'en sommes pas là. Voilà ce qui importe, en fin de compte.

M. David McGuinty: Monsieur Vena, je comprends ce que vous dites.

Voici le rapport du vérificateur général. En tant que conseiller juridique d'entreprise en voie de guérison, je dois dire que je suis un peu surpris de vous entendre dire que votre entreprise ne s'intéresse pas à ce que fait l'organisme de réglementation. Votre permis social en découle. Même les sociétés canadiennes du secteur des combustibles fossiles comprennent maintenant qu'elles ne peuvent

pas agir sans s'assurer que leur permis social est justifié. Vos actionnaires posent des questions.

Monsieur Creel, quel est le point de vue de votre entreprise sur le rapport du vérificateur général, le manque d'application de la réglementation, le manque d'inspecteurs et le manque de vérifications que l'on observe actuellement? Cela fait partie intégrante de votre relation avec l'organisme de réglementation dans le cadre du système de gestion de la sécurité.

M. Keith E. Creel: Certainement. Monsieur McGuinty, je dirais que je ne suis pas informé au jour le jour des vérifications qui n'ont pas été effectuées par Transports Canada. Selon mon expérience avec ce ministère, je n'ai jamais vu un inspecteur ou un fonctionnaire de Transports Canada qui découvre une situation dangereuse hésiter à émettre un avis ou un avis d'ordre.

Au CP, nous veillons à ce que nos employés et nos agents effectuent leurs inspections, qu'ils procèdent tous les jours à des tests sur le terrain. Nous nous assurons de créer un environnement de travail sécuritaire et de le maintenir ainsi. C'est ce qui nous préoccupe.

M. David McGuinty: Permettez-moi une dernière question, messieurs, très brièvement.

Beaucoup de Canadiens m'écrivent — et à beaucoup de parlementaires qui sont ici — pour dire que la responsabilité de ce risque devrait être partagée entre les sociétés ferroviaires et entre les propriétaires des matières et des marchandises dangereuses.

Vous représentez les deux principaux transporteurs — 16 milliards de revenus bruts l'an dernier. Quelle est votre position sur le partage de la responsabilité? Vous en assumez actuellement une bonne partie. Chacune des sociétés a une assurance responsabilité d'environ 1 milliard de dollars, même si ce chiffre n'est pas entièrement divulgué. Les propriétaires des matières dangereuses qui sont transportées sur vos réseaux ferroviaires devraient-ils assumer une part de la responsabilité juridique en cas d'accident?

M. Keith E. Creel: Absolument. Le CP appuie l'idée du partage de la responsabilité depuis un certain temps. Nous en avons fait la promotion. Nous avons été un chef de file de l'industrie sur cette question. Nous avons souscrit toutes les assurances possibles. Pour certains produits que nous transportons et certains accidents catastrophiques qui pourraient se produire, c'est lié à la culture d'entreprise.

À mon avis, comme je l'ai indiqué, la seule façon de fournir une responsabilité supplémentaire, c'est de faire en sorte que ceux qui expédient les produits par l'intermédiaire de nos services partagent cette responsabilité.

• (0930)

Le président: Monsieur Vena, avez-vous un commentaire?

M. Jim Vena: Non.

Le président: Très bien.

Nous passons maintenant à M. Watson, pour sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci à nos témoins d'être venus aujourd'hui pour participer à ce qui est une importante étude du comité. Nous étudions des systèmes de gestion de la sécurité et du transport de marchandises dangereuses. À la demande du ministre des Transports, nous cherchons à voir s'il y a des moyens supplémentaires auxquels nous pouvons recourir pour améliorer ce régime. Notre objectif est de présenter les résultats intermédiaires d'ici l'été et un rapport complet avec des recommandations d'ici la fin de l'année. Votre témoignage d'aujourd'hui nous aide à cet égard.

Sans plus tarder, je veux poser une question. Il y a eu beaucoup de discussions sur Lac-Mégantic. Plus tôt cette semaine, les représentants du Bureau de la sécurité des transports sont venus témoigner et nous ont présenté des images très saisissantes. Bien sûr, la tragédie a laissé une trace permanente, non seulement sur les sociétés ferroviaires, mais sur le grand public. En raison de cette image inoubliable, la tragédie de Lac-Mégantic devient-elle un instrument favorisant notre compréhension de la sécurité ferroviaire, est-elle préjudiciable à la compréhension qu'ont les Canadiens de la sécurité ferroviaire, ou les deux? Quelle est votre opinion à ce sujet?

Nous pouvons commencer par le CN ou le CP.

M. Jim Vena: Je m'excuse, et j'ai peut-être des problèmes d'ouïe, mais je n'ai pas entendu la question. Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. Jeff Watson: L'image laissée par la tragédie de Lac-Mégantic comme une image devient-elle un instrument favorisant notre compréhension de la sécurité ferroviaire, est-elle préjudiciable à la compréhension qu'ont les Canadiens de la sécurité ferroviaire, ou les deux?

M. Jim Vena: Permettez-moi de commencer.

Revenons...

M. Jeff Watson: Si cela ne vous dérange pas, je vous demanderais de répondre le plus brièvement possible, car j'ai une série de questions.

M. Jim Vena: Je serai bref. Si vous entendez par là que j'ai pris trop de temps pour la question précédente, veuillez m'excuser.

Lorsqu'on est dans le milieu du chemin de fer depuis aussi longtemps que moi, on a eu l'occasion de voir toutes sortes de choses. On peut retourner au 8 février 1986, date à laquelle un accident tragique a eu lieu en Alberta. C'était une collision entre un train de passagers et un train de marchandises.

Même si la tragédie de Lac-Mégantic ne s'est pas produite sur notre réseau de chemin de fer, nous avons ressenti une détresse absolue et nous voulions en apprendre le plus possible. Nous avons envoyé certains de nos gens. En fait, Michael Farkouh, notre vice-président, s'est rendu sur place pour savoir ce qui s'était produit et ce que nous pourrions faire autrement.

C'est la dernière chose que l'on souhaite. De toute évidence, le public aura cela à l'esprit. Nous devons réaffirmer que nous exploitons un réseau ferroviaire sécuritaire et que nous ferons tout ce que nous pouvons pour apprendre. Nous avons tiré des leçons et nous avons mis en place toutes ces nouvelles mesures pour être certains d'exploiter un réseau sécuritaire et pour que le public en soit convaincu aussi.

M. Jeff Watson: Je devrais peut-être reformuler. Cela nous aide-t-il à comprendre l'état actuel des choses en matière de sécurité ferroviaire au Canada, particulièrement au sujet du transport de matières dangereuses? Ou est-ce préjudiciable, en ce sens que cela obscurcit ainsi la réalité en ce qui a trait au transport des matières dangereuses?

Je vais passer à une autre question.

Monsieur Vena, plus tôt, vous avez indiqué que vous et votre concurrent — ou votre partenaire de l'industrie ferroviaire — avez la capacité, en Amérique du Nord, de savoir exactement ce que transporte chaque train et chaque wagon, à tout moment. En vertu de l'ordre permanent sur l'échange d'information, l'information est fournie à un responsable de la zone de planification d'urgence, avec les mises en garde suivantes: l'information n'est fournie qu'aux fins

de la planification des interventions en cas d'urgence; l'information détenue par le responsable de la planification en cas d'urgence ne doit être divulguée qu'aux personnes qui doivent en être informées aux fins de la planification et de l'intervention en cas d'urgence et, enfin, l'information est confidentielle.

Si vous savez exactement où tout se trouve au jour le jour, pourquoi ne pas avoir recours à la divulgation proactive tout en imposant les mêmes conditions, c'est-à-dire que toute information est strictement confidentielle et réservée au responsable de la planification en cas d'urgence d'une localité? Pourquoi pouvez-vous ou ne pouvez-vous pas le faire?

M. Jim Vena: D'après ce qu'on nous dit, c'est parce que cela ne change pas tous les jours. Les intervenants d'urgence veulent connaître le type de marchandises, le volume et le nombre, de façon à pouvoir intervenir de adéquatement. C'est cette information que nous leur fournissons. Connaître ces informations à la seconde ou à la minute près ne changerait pas la façon d'intervenir. Il est plus important de savoir ce qui est transporté et c'est ce que nous avons découvert. Voilà ce que nous ont indiqué les chefs des services d'incendie de toutes les municipalités.

● (0935)

M. Jeff Watson: Pour continuer dans la même veine, la deuxième disposition, bien entendu, c'est qu'un avis doit être donné, le plus tôt possible, de tout changement important aux renseignements trimestriels.

Si vous transportez quelque chose de nouveau, pourquoi ne pas divulguer cette information de façon proactive plutôt qu'après coup?

M. Jim Vena: S'il s'agit de quelque chose de nouveau, nous le faisons, c'est certain. Nous avisons les municipalités qu'un nouveau produit transporté sur le réseau et si la manipulation du produit exige d'autres méthodes, nous en informons les municipalités, comme il se doit.

M. Jeff Watson: Pouvez-vous le faire de façon proactive plutôt qu'après coup?

M. Jim Vena: Absolument, à moins que nous l'apprenions nous même après coup. Voilà pourquoi je ne peux rester ici et affirmer que je ne transporterai pas un nouveau produit qui est légèrement différent. Par contre, si nous détenons des informations, nous voulons certainement en aviser les gens.

M. Jeff Watson: De toute évidence, les systèmes de gestion de la sécurité sont des outils importants qui renforcent les normes et règlements relatifs à l'exploitation et forment en quelque sorte un mécanisme supplémentaire de promotion d'une culture de sécurité. Vous avez des objectifs annuels en matière de sécurité qui font partie intégrante de vos systèmes de gestion de la sécurité.

Commençons par vous, monsieur Creel; ensuite, ce sera au tour de M. Vena.

Quels sont vos objectifs précis en matière de sécurité pour 2014?

M. Keith E. Creel: Pour ce qui est de la sécurité, la réduction du nombre d'accidents, nous avons mis en place des normes et des mesures pour la réduction du nombre de blessures et du nombre d'accidents. Nous avons des normes en matière d'investissement. Les objectifs sont liés aux méthodes d'investissement, à la raison d'être des investissements et aux secteurs dans lesquels nous investissons.

M. Jeff Watson: Quels sont-ils? Cela vous dérange-t-il d'en informer le public?

M. Keith E. Creel: Quelle est la norme précise que nous avons proposée? Était-ce une réduction de 15 %?

M. Jeff Watson: Plus précisément, auriez-vous objection à les divulguer publiquement au début de l'année plutôt que de les mesurer après coup et de les présenter dans un rapport annuel?

M. Keith E. Creel: Vous parlez de nos objectifs déclarés?

M. Jeff Watson: Oui. Votre plan, vos objectifs en matière de sécurité pour la prochaine année.

M. Keith E. Creel: Avant de parler au nom de l'entreprise, il faudrait que je mène des consultations, mais personnellement, je n'aurais aucune objection à ce que les gens le sachent.

M. Jeff Watson: Monsieur Vena.

M. Jim Vena: Pour ce qui est de nos objectifs et de la sécurité, notre liste comporte beaucoup de points. Il y a la communication avec nos employés; la communication avec les municipalités que nous traversons; le fait de faire connaître notre position; notre rôle de chef de file par rapport aux wagons-citernes; le retrait de nos propres wagons DOT-111. Nous avons des chiffres précis qui sont...

M. Jeff Watson: Combien de wagons DOT-111 le CN a-t-il?

M. Jim Vena: Le CN en a 40; ils ont tous été retirés. Nous en louons 118 et nous avons un programme d'élimination graduelle qui s'échelonne sur les trois prochaines années, parallèlement à la fabrication de nouveaux wagons.

Pour ce qui est du programme de sécurité, les chiffres sont déjà publics; n'importe qui peut les consulter. C'est le BST qui les publie. Vous pouvez donc les consulter.

M. Jeff Watson: Je parle du point de départ, de vos objectifs en matière de sécurité pour 2014.

M. Jim Vena: Il y a le programme de participation de la collectivité, l'Université Saint Mary pour la culture de la sécurité et, en fait, si les gens veulent...

M. Jeff Watson: Je vais essayer d'être un peu plus précis.

M. Jim Vena: Voulez-vous savoir quelle est ma SPE? Je peux vous le dire, cela ne me pose pas de problème.

M. Jeff Watson: Ce sont des éléments qui, actuellement, ne sont pas nécessairement rendus publics. J'essaie de déterminer quels aspects des systèmes de gestion de la sécurité vous seriez à l'aise de divulguer au public, je suppose. C'est là où je veux en venir. Vos objectifs de sécurité pour l'année, de façon détaillée, pas seulement en général... Nous voulons réduire l'accès. De combien? De quelle façon? C'est ce genre de choses.

Le président: Très bien, laissez-le répondre à cela.

M. Keith E. Creel: Puis-je apporter une petite précision? Je n'y avais pas pensé, mais tous nos objectifs de sécurité annuels sont soumis à Transports Canada et affichés partout à l'intention des employés. À l'interne, ils sont déjà fournis et affichés.

M. Jeff Watson: Mais pas à l'intention du public.

M. Keith E. Creel: Pour le public, Transports Canada... Nos employés travaillent dans... Ils vivent dans les collectivités où nous exerçons nos activités. Ce n'est pas divulgué dans l'ensemble de la population, mais ce n'est certainement pas confidentiel.

M. Michael Farkouh (vice-président, Sécurité et développement durable, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): J'aimerais ajouter une chose.

Monsieur le président, je pense que nous vous avons remis un exemplaire de notre document sur le leadership et la sécurité, qui parle de la culture de la sécurité et que le grand public peut trouver sur le site Internet du CN. Je vous invite à consulter ce document sur le site, et vous y trouverez nos objectifs pour 2014. Nous rendons

public ce que nous essayons d'accomplir sur le plan de la sécurité pour prévenir les accidents et les blessures.

Le président: D'accord, merci.

C'est maintenant au tour de M. Toet, pour sept minutes.

● (0940)

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui, car cela nous aide beaucoup. Je pense que nous nous entendons tous pour dire que nous voulons des améliorations.

J'aimerais revenir sur une question d'ordre municipal qui porte sur l'échange de wagons, de ce qui se trouve à bord des trains, et sur la capacité d'intervenir.

À ce sujet, je crois comprendre que le CN et le CP ont leurs propres intervenants, qui interviennent également lors d'incidents.

En combien de temps, dans le pire comme dans le meilleur des cas, vos intervenants peuvent-ils se rendre sur les lieux d'un incident à l'intérieur de votre réseau?

M. Jim Vena: Habituellement, nous avons des employés qui s'y rendent très rapidement, car nous sommes dispersés. À Winnipeg, par exemple, nous avons des installations à proximité.

S'il y a un problème, le premier intervenant — le conducteur est sur place, le mécanicien de locomotive est sur place — le signalera. Lorsqu'on est à l'intérieur ou près des limites d'une ville, le service des incendies et le personnel d'urgence des collectivités peuvent arriver avant nous. Ils évaluent d'abord la situation et ils s'adressent au conducteur pour savoir ce qui est à bord du train. C'est la première étape. Nous avons des gens partout au pays et des entrepreneurs à notre disposition de sorte que s'il nous faut intervenir, nous pouvons le faire assez rapidement.

Nous préférons que cela n'arrive pas, mais si cela arrive, nous devons y faire face; nous estimons donc être tout à fait en mesure d'intervenir, et de le faire rapidement.

M. Lawrence Toet: Monsieur Creel.

M. Keith E. Creel: Je dirais qu'il y a de multiples niveaux de protection et d'intervention.

Les conducteurs reçoivent une formation pour la manipulation des matières dangereuses et les interventions en cas d'incidents liés aux matières dangereuses. Nous avons des spécialistes qui se rendent immédiatement sur le terrain. Ils sont disponibles en tout temps pour au moins conseiller et encadrer les personnes sur place. Aux échelons supérieurs de l'organisation, les chefs mécaniciens, les coordonnateurs de trains, toutes ces personnes ont reçu une formation, et nous avons commencé à offrir une formation additionnelle.

En ce qui concerne l'intervention, elle est immédiate. Le niveau d'intervention augmente avec le temps et s'intensifie. Selon nous, c'est un mécanisme très solide. Même avant les événements de Lac-Mégantic, nous collaborions avec le CN afin de réduire le délai d'intervention, de renforcer nos capacités, de partager nos ressources, nos employés, nos connaissances et notre équipement en cas d'accident impliquant des matières dangereuses.

M. Michael Farkouh: J'aimerais peut-être ajouter quelque chose.

Dans le cadre de nos relations avec la collectivité, nous voulions joindre ces premiers intervenants afin de pouvoir établir une relation directe avec eux. Lorsqu'un incident se produit, comme l'a indiqué M. Creel, nous avons aussi de nombreux niveaux de défense, du conducteur du train aux gens de la localité qui ont reçu une formation sur les matières dangereuses. Nos employés hautement qualifiés et bien formés sont dispersés de façon stratégique dans l'ensemble du réseau. Notre réseau est très vaste.

Ce qui est important pour nous, dans le cadre de nos relations avec ces premiers intervenants, c'est de créer ce lien. Lorsqu'un incident se produit, ils appellent immédiatement le chef du service des incendies, s'il est l'intervenant d'urgence, et notre agent des matières dangereuses, qui pourra se rendre sur place. Il prendra l'avion, l'hélicoptère ou la route pour s'y rendre sur-le-champ.

Notre formation, que ce soit le cours sur les interventions d'urgence dans le domaine ferroviaire ou le programme Trans-Care, vise à enseigner non pas à combattre un incendie, mais à intervenir de façon adéquate en ce qui concerne les wagons. Voilà pourquoi nous passons de nombreuses heures sur le terrain avec les intervenants d'urgence, afin de leur apprendre les complexités d'un wagon et de leur montrer comment c'est différent d'un incendie domiciliaire ou industriel, par exemple.

Les municipalités ont souvent un plan d'intervention en cas d'incident lié à des matières dangereuses, mais souvent elles n'en ont pas, ou alors elles ont une entente avec d'autres municipalités. Nous mettons beaucoup l'accent sur la création d'un lien de communication, mais surtout sur ce que les premiers intervenants doivent surveiller, sur la façon dont ils doivent se préparer et sur notre structure d'intervention d'urgence.

M. Lawrence Toet: De toute évidence, il est question ici des interventions post-incidents. Je voudrais changer un peu de sujet et parler de vos systèmes de gestion de la sécurité et des mesures que vous prenez pour éviter au départ qu'un incident se produise.

J'aimerais que les représentants du CN et du CP me répondent brièvement, mais de façon assez détaillée, ainsi que vous, M. Bourque, au sujet des petites compagnies ferroviaires que vous représentez et de leur mise en oeuvre.

Comment planifiez-vous votre SGS? Qui participe à ce processus? Comment évaluez-vous vos objectifs à l'interne? Qui participe à ce processus d'évaluation?

Enfin, j'aimerais que chacun de vous parle également du rôle des employés en ce qui concerne les questions qui les préoccupent. Dans le cadre de votre système de gestion de la sécurité, comment sont-ils protégés afin qu'ils ne craignent jamais d'avoir à en subir les conséquences s'ils signalent un problème de sécurité?

Chacun de vous pourrait-il répondre brièvement, mais de façon assez détaillée?

M. Jim Vena: Je vais laisser Michael Farkouh, notre vice-président de la sécurité et du développement durable, vous parler de la façon dont nous évaluons le SGS. Mais d'abord, permettez-moi de vous parler de l'engagement des employés.

Nous interagissons avec nos employés syndiqués et tous nos employés à différents niveaux. Sur le plan du système, nous discutons avec le président général de tous les principaux syndicats, le comité des politiques, pour nous assurer d'avoir les bonnes politiques en place, et nous travaillons ensemble à améliorer la sécurité sur le terrain.

Nous avons 102 comités de santé et de sécurité au Canada, et nous travaillons à l'échelle locale avec les membres des syndicats et les

gens qui conduisent et réparent les trains et ceux qui réparent les wagons. Nous avons cela.

Nous avons aussi un ombudsman; si des employés ne veulent pas parler directement à leur superviseur, pour une raison ou pour une autre, ils peuvent appeler de façon anonyme.

Nous venons également de mettre sur pied, avec l'Université Saint Mary's, un programme dont les responsables peuvent recueillir des renseignements fournis au téléphone par les gens qui veulent parler de questions relatives à la sécurité et des programmes de sécurité. Les responsables rassemblent ces renseignements de manière tout à fait anonyme et nous les transmettent.

Nos employés sont pour nous le tout premier niveau de sécurité; s'ils ne le sont pas, c'est là que les problèmes surgissent, si les gens ne serrent pas les freins à main, même si nous avons une règle en vigueur à ce chapitre, et qu'ils n'immobilisent pas le train adéquatement même si nous avons des systèmes en place qui devraient immobiliser automatiquement le train. Nous voulons que les employés le fassent.

Je pense donc que nous avons un lien avec les syndicats. Nous travaillons bien avec eux. Nous cherchons toujours des moyens d'améliorer les choses, mais à divers niveaux, du mien jusqu'à celui du gestionnaire local et des gens du syndicat sur le terrain.

● (0945)

M. Michael Farkouh: Je vais vous parler brièvement des vérifications et des mesures.

La question qui se pose est la suivante. Pourquoi conservons-nous des données? Pour tout dire, c'est pour nous assurer de faire des progrès, d'être sur la bonne voie, et d'avoir un système efficace en place.

Nos données vont jusqu'au niveau le plus bas, jusqu'à une gare ou un terminal précis, afin que nous puissions vérifier si ces terminaux, ces emplacements, ces opérations géographiques, ces divers services continuent de s'améliorer, et s'ils sont — sans vouloir faire de jeu de mots — sur la bonne voie.

Quand nous établissons des objectifs ambitieux relativement à tous les niveaux de nos opérations, c'est pour veiller à ce que tout le monde progresse, et nous avons ce processus graduel en ce qui concerne notre sécurité.

Sur le plan des vérifications, il a été question de Transports Canada. J'ai bien hâte qu'une tierce partie vienne faire une vérification. On fait beaucoup de vérifications au CN, mais nous avons un plan très solide et très dynamique à ce chapitre.

Jim Vena a parlé des 400 000 tests et plus que nous effectuons auprès de nos employés. M. Creel a parlé plus tôt des questions liées au comportement humain. Ce sont des choses que nous surveillons toujours: si nos règles, nos politiques et nos directives sont respectées, etc. Cela permet de fournir beaucoup de rétroaction aux employés. Nous parlons de cet apport. Cela suscite beaucoup de discussions entre la direction et les employés, et ces discussions sont très importantes pour nous. Nous apprenons beaucoup grâce à nos tests et à la rétroaction des employés, quand nous leur fournissons de la rétroaction durant l'encadrement.

En ce qui concerne la vérification des terminaux, quand je parle de veiller à ce que les terminaux soient sur la bonne voie, si je vois un signe que quelqu'un a des difficultés, je ferai intervenir des équipes afin de comprendre ce qui se passe, de déterminer comment apporter des ajustements afin d'assurer l'efficacité de nos mesures.

Au début de l'année, nous élaborons des plans de sécurité. Tout le monde élabore ses plans de sécurité dans les terminaux. Je les examine personnellement, mais ils doivent être suffisamment dynamiques. S'il y a eu des changements, nous devons nous assurer de les consolider. Pour nous, c'est une forme de vérification.

Nous avons de nombreux niveaux. Par exemple, pour les matières dangereuses, nous avons des agents des matières dangereuses. Nous vérifions aussi certains de nos sites de chargement. Nous procédons à des inspections approfondies aux sites de chargement. Nous sommes très actifs à ce chapitre.

Le président: Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Sullivan, pour cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Je tiens à remercier nos témoins.

Le système de gestion de la sécurité consiste notamment à faire une analyse de risques. Vous devez en avoir fait une de l'effet, du risque, de la variation du risque entre le transport de 500 wagons de matières dangereuses, de pétrole, par année et le transport de 140 000 wagons. Je crois que le CN veut en transporter le double d'ici 2015. Il en transporte actuellement 60 000, et il veut passer à 120 000.

Pouvons-nous obtenir une copie de cette évaluation des risques?

• (0950)

M. Jim Vena: Avons-nous fait une évaluation des risques sur...?

Nous effectuons une évaluation des risques sur l'ensemble de ce que nous transportons, les changements et les acheminements. Nous ne la lions pas... parce qu'il y a des changements dans les acheminements. Selon leur destination, cela fait une grande différence.

Nous avons effectué des évaluations de risques dans les corridors, et nous serions tout à fait prêts à accepter que quelqu'un les examine.

M. Mike Sullivan: Y a-t-il également eu une évaluation des risques lorsque vous et le CP avez abandonné la ligne Ottawa Valley et que vous avez transporté toutes ces marchandises en passant par des régions densément peuplées?

M. Jim Vena: Je ne suis pas en mesure de vous le dire. J'ignore ce que nous avons fait. Je n'étais pas dans cette partie de...

M. Mike Sullivan: C'était dans les trois dernières années, alors...

M. Jim Vena: Je suis resté aux États-Unis durant cinq ans avant de venir au Canada.

M. Mike Sullivan: D'accord.

Monsieur Creel, est-ce que vous savez si une évaluation des risques a été faite en ce qui concerne l'abandon de la ligne Ottawa Valley?

M. Keith E. Creel: Non, je ne le sais pas.

M. Mike Sullivan: Pouvez-vous vous en informer et nous revenir là-dessus?

M. Keith E. Creel: Oui, nous allons devoir vous revenir là-dessus.

M. Mike Sullivan: Les gens de Toronto craignent que l'on abandonne ces itinéraires de rechange. Vous le faites aussi au Nouveau-Brunswick. Vous transportez des matières dangereuses dans des régions densément peuplées.

En ce qui concerne vos propres responsabilités, James Beardsley, un cadre supérieur à Marsh and McLennan, a déclaré au *Wall Street Journal* qu'il n'y a pas assez d'assurance sur la planète pour assurer le

pire des scénarios impliquant le transport de matières dangereuses par rail. Que répondez-vous à cela?

M. Jim Vena: Nous avons une assurance-responsabilité, nous vérifions ce qu'il nous faut sur le plan de l'assurance et nous sommes suffisamment assurés. Nous n'avons jamais atteint le niveau d'assurance souscrit que nous avons maintenant.

M. Mike Sullivan: Mais il s'agit du pire des scénarios, de quelque chose qui n'est pas encore arrivé.

M. Jim Vena: Je vous dis simplement que nous faisons preuve de beaucoup de diligence dans ce processus. Un député m'a demandé, et je suis sûr qu'il connaissait la réponse avant de la poser, le montant de nos revenus. Notre compagnie a la responsabilité de s'assurer qu'elle gère cette partie de notre diligence raisonnable de façon appropriée, et nous sommes convaincus d'être suffisamment assurés au CN. Je suis certain que le CP est dans la même situation.

M. Keith E. Creel: Mon point de vue est un peu différent. Je ne sais pas si monsieur a tort ou raison, mais je dirais que la compagnie a pris toutes les assurances qu'elle peut prendre. Nous ne pouvons pas en acheter plus.

Il y a des possibilités d'accidents susceptibles de dépasser la couverture que nous avons. C'est la raison pour laquelle nous sommes à ce point coincés, et que nous insistons tant sur le fait que les seuls qui peuvent prendre plus d'assurances sont ceux qui expédient les produits. Cela devrait être un effort de collaboration. Nous assurons tout ce que nous pouvons assurer. Ils assurent tout ce qu'ils peuvent assurer. Mais nous ne sommes pas rendus là. Ils n'y ont pas été contraints. Ce n'est pas une exigence réglementaire. Nous sommes de grands défenseurs de cette façon de faire; il faut que cette exigence soit instaurée.

M. Mike Sullivan: Nous avons appris mardi que les wagons DOT-111 ne sont pas sécuritaires, du moins, pas au-dessus de 20 miles à l'heure. Nous ne savons pas à quelle vitesse ils sont sécuritaires, mais comme vous allez continuer de les utiliser pendant un certain temps parce qu'il est impossible de les remplacer tous immédiatement, quelles seraient les réactions si une limite de 15 milles à l'heure était imposée pour le transport de produits dangereux dans les zones densément peuplées, comme à Mississauga?

M. Keith E. Creel: Désolé, quelle était la question?

M. Mike Sullivan: Quelle serait la réaction des compagnies de chemin de fer?

M. Keith E. Creel: Je serais très préoccupé par toutes les conséquences imprévues. Si nous ralentissons nos trains à 15 milles à l'heure dans tous les centres urbains du pays, aux États-Unis et dans le reste de l'Amérique du Nord, nous engendrerons une série d'autres situations non sécuritaires. Des passages à niveau seront bloqués. Nous aurons des personnes qui s'impatienteront de la lenteur des convois. Elles essaieront de contourner les barrières; elles mettront leur vie et celle des leurs en danger.

Je ne crois pas que ce soit aussi simple, qu'il y ait une solution miracle capable de tout régler. La meilleure réponse est d'éliminer les wagons DOT-111 antérieurs à 2011. C'est la meilleure façon d'y parvenir...

M. Mike Sullivan: Entre-temps, vous allez continuer à vous en servir même s'ils ne sont pas sécuritaires.

M. Keith E. Creel: Eh bien, je n'insinue pas que...

Soyons honnêtes. Soyons réalistes. C'est une question d'atténuation des risques. Dans la vie, tout peut être dangereux si les choses ne sont pas faites comme il se doit. Pour que nous puissions nous servir des chemins de fer pour faire circuler les produits de l'économie canadienne, en particulier les céréales... J'ai abondamment discuté des céréales au cours des deux derniers mois.

M. Mike Sullivan: Je n'en doute pas.

M. Keith E. Creel: Pouvez-vous imaginer ce qui arriverait si nous étions contraints de faire ce que nous faisons avec une limite de vitesse de 15 miles à l'heure?

Quoi que vous fassiez, il y a toujours une certaine part de risque. C'est le cas lorsque vous prenez la route. Vous pourriez avoir une crevaisson. Un pneu pourrait éclater et vous pourriez démolir votre voiture. La seule façon d'éliminer absolument le risque, la seule façon de faire en sorte qu'une activité non sécuritaire devienne sécuritaire est d'éliminer l'activité. Cela serait presque l'équivalent de l'élimination complète de cette activité. Il y aurait d'énormes conséquences imprévues.

Je serais consterné si une telle solution devait être celle qui sera retenue du présent exercice.

• (0955)

Le président: Merci.

Monsieur Komarnicki, vous avez cinq minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Vous venez de parler des céréales et, bien entendu, comme ma circonscription est dans le sud-est de la Saskatchewan, je sais que les céréales sont passablement importantes tant pour le CN que pour le CP. Nous devons continuer de faire ce qu'il faut pour exporter nos récoltes phénoménales.

L'autre produit que l'on voit dans ma circonscription est le pétrole brut de la formation de Bakken, laquelle est située dans le sud-est de la Saskatchewan et dans les deux Dakotas. Bien entendu, l'une des préoccupations est qu'il y a eu une augmentation substantielle du nombre de wagons et de wagons-citernes utilisés pour le transport du pétrole brut, et que l'on s'attend à ce que ce nombre continue d'augmenter. Or, nous tenons nous aussi à la sécurité. Je n'ai cependant pas entendu parler des installations de transbordement. Le pétrole est amené par camion jusqu'à ces installations, puis transféré à des wagons pour être envoyé à différents endroits. D'après ce que j'ai compris, il y aura une forte augmentation du nombre d'installations de ce genre. Bien sûr, le pétrole brut de la formation de Bakken est en partie volatil, et toute cette question pourrait susciter certaines préoccupations au sujet de la responsabilité en matière de sécurité et des scénarios possibles.

L'une des questions que je me pose a évidemment à voir avec ma ville — je sais que c'est le CP qui transporte le pétrole brut dans le sud-est de la Saskatchewan — et elle porte justement sur ces installations de transbordement, en particulier sur celle qui est située en plein milieu de ma ville, là où vous avez vraisemblablement une voie.

J'ai trois questions à vous poser. Tout d'abord, quelle évaluation du risque faites-vous des installations de transbordement? Ensuite, pourquoi les construit-on dans les villes alors qu'elles pourraient être placées ailleurs? Ce n'est pas comme un wagon en mouvement. Il s'agit simplement d'avoir une voie d'évitement ou un rail où les wagons peuvent être stationnés en attendant d'être vidés. Enfin, vous avez des installations de transbordement dans des petits villages, dans des endroits où les services d'incendie locaux s'inquiètent de leur capacité de répondre en cas d'incident. Il y a de ces installations

dans certains endroits, et ce, peu importe qu'il y ait une capacité d'intervenir ou non.

Pouvez-vous répondre à ces questions, monsieur Creel?

M. Keith E. Creel: Je ferai de mon mieux.

Je vais commencer par les endroits choisis pour ces installations. Ce sont avant tout les clients qui déterminent où les installations seront situées. Nous ne sommes pas propriétaires des installations où ont lieu les opérations de transbordement.

Pour ce qui est de la deuxième question, dans une optique d'atténuation des risques, j'avoue que c'est une chose qui nous préoccupe grandement, vu l'augmentation du transport du brut par train. Ce que le CP a fait et qu'il continue de faire, c'est qu'il investit pour que les rails éclissés soient remplacés par de très longs rails ou par de longs rails soudés, par des rails plus robustes et plus longs, ainsi que pour multiplier les traverses et augmenter le ballast. Nous avons entrepris un processus qui durera environ cinq ans et qui, dans une perspective d'évaluation ou d'atténuation des risques, consiste à investir stratégiquement sur ces territoires où transite ce pétrole brut. Pour le besoin des inspections, nous avons commandé l'an dernier trois wagons d'essai aux fins d'acquisition que nous ferons circuler en continu dans les régions où l'on transporte du pétrole brut. En cas de défaut d'une voie ou d'un rail, nous prendrons les mesures nécessaires pour atténuer les risques en remplaçant ce qui doit être remplacé avant qu'il y ait un déraillement.

Notre approche pour atténuer les risques et réduire les probabilités d'incidents comporte plusieurs couches.

M. Ed Komarnicki: Vous avez répondu à deux des questions. Revenons maintenant à la troisième, qui porte sur l'endroit choisi pour bâtir les installations de transbordement. Êtes-vous en train de nous dire que vous ne faites aucune évaluation du risque pour établir s'il est mieux d'avoir des installations là où il y a des maisons et des gens plutôt qu'en dehors des collectivités, comme ce serait le cas avec une voie d'évitement? Êtes-vous en train de nous dire que vous n'avez pas mesuré ces risques?

M. Keith E. Creel: Laissez-moi clarifier ce que j'ai dit. Je ne suis avec le CP que depuis 13 mois, alors je ne suis pas absolument certain de cette réponse. Je présume que la réponse est oui, mais plutôt que d'y aller avec une supposition, je vais demander qu'on me fournisse une réponse claire que je renverrai au comité. Mes collègues peuvent vous trouver ces renseignements.

M. Ed Komarnicki: Très bien. J'aimerais beaucoup avoir cette information, car il me semble assez évident que l'existence du moindre risque devrait suffire à justifier que ces installations soient placées à l'extérieur plutôt qu'à l'intérieur des collectivités.

M. Keith E. Creel: Tout à fait.

M. Ed Komarnicki: Vous avez des installations de transbordement qui sont de toute évidence situées dans des villes ou des collectivités qui n'ont pas nécessairement les capacités d'intervention voulues en cas d'urgence. Avez-vous évalué ces risques? Quels plans avez-vous pour veiller à ce qu'il y ait une capacité d'intervention d'urgence et pour assurer que cette capacité soit en mesure de faire face à tous les risques possibles?

• (1000)

M. Keith E. Creel: Je vais demander à M. Shearer de répondre. C'est le secteur de responsabilité qui lui incombe.

M. Keith Shearer (directeur général, Sécurité, réglementation et formation, Chemin de fer Canadien Pacifique): Pour répondre à votre question, monsieur, disons que nous avons fait l'achat d'équipements additionnels et que nous les avons disposés stratégiquement à certains endroits du réseau où ils seront accessibles rapidement. Nous avons aussi donné de la formation et nous avons veillé à ce que les intervenants d'urgence soient bien instruits et à jour dans leurs connaissances au sujet de la sécurité des wagons-citernes et des méthodes d'intervention relatives à ce genre de véhicule. Nous avons fait beaucoup à cet égard.

M. Ed Komarnicki: Vous me parlez de ce que votre entreprise fait pour elle, mais en ce qui a trait à la capacité des collectivités et des services d'incendie locaux, qu'avez-vous fait?

M. Keith Shearer: C'est un peu la même chose. Nous travaillons en étroite collaboration avec les intervenants locaux et les chefs de pompiers, et nous les aidons à s'instruire dans ce domaine. Nous veillons également à ce qu'ils soient au courant de la façon d'utiliser les équipements que nous avons et qu'ils sachent où ces équipements sont entreposés. Je répète que nous travaillons en étroite collaboration avec ces personnes.

M. Ed Komarnicki: Y a-t-il un protocole pour décider si une installation de transbordement peut être installée ou non avant que tout cela soit en place ou que vous soyez prêts à intervenir en cas d'urgence?

M. Keith Shearer: Je m'excuse, pouvez-vous répéter?

M. Ed Komarnicki: Vous faites évidemment ces évaluations, mais y a-t-il une disposition voulant que l'on n'érige pas d'installation de transbordement avant que tous les aspects importants en matière de sécurité aient été couverts?

M. Keith Shearer: Oui, nous faisons une évaluation des risques lorsque nous ajoutons une installation de transbordement au réseau; nous comprenons les risques en jeu et nous travaillons aussi avec les collectivités.

M. Ed Komarnicki: Je vais passer aux wagons DOT-111. Il semble que le CN et le CP ne possèdent pas un grand nombre de DOT-111, mais il y en a tout de même environ 80 000 en circulation. Or, les coûts associés à la modernisation de ces véhicules — ce qui n'est peut-être pas possible — ou à la production de nouveaux wagons sont considérables. Saviez-vous qu'il y en avait autant en circulation? Avez-vous une idée du temps raisonnable qu'il faudra pour les remplacer tous? D'après l'un des fabricants que nous avons reçus ici, un remplacement de cette envergure n'est pas une mince affaire.

L'un de vous a-t-il quelque chose à dire à ce sujet?

M. Keith E. Creel: Outre le temps que cela pourrait prendre, vous serez toujours limité par la capacité de production des fabricants. Selon ce que je sais et pour peu que les choses n'aient pas changé drastiquement récemment, la capacité est là pour produire environ 15 000 wagons par année. Le problème central cependant, c'est que les compagnies de chemin de fer ne sont pas propriétaires de ces wagons. Ceux qui prennent la décision d'investir pour changer les wagons sont les expéditeurs, ou les propriétaires de wagons ou les compagnies qui les louent. Nous n'avons donc pas l'autorité voulue pour les obliger à le faire.

M. Jim Vena: Permettez-moi d'ajouter quelque chose. Au final, nous ne sommes pas propriétaires des wagons. Le CN procède actuellement au remplacement des wagons qui lui appartiennent. Nous avons un plan. Nous ne serons pas en mesure de tout finir en

moins de trois ans, alors nous prendrons les trois ou quatre années qu'il faudra. Nous en remplacerons quelques-uns cette année.

M. Ed Komarnicki: Mais le pourcentage est bien modeste par rapport au nombre de wagons.

M. Jim Vena: Oui, mais nous avons été clairs à ce sujet: l'industrie ferroviaire a besoin de ses wagons. Nous avons indiqué le nouveau type de wagon dont nous avons besoin. Maintenant, il faut que les gouvernements s'avancent et disent qu'il est temps de remplacer les DOT-111, en tenant compte de toutes les données et de la vitesse à laquelle ce changement peut être fait. Nous aimerions que le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Canada se prononcent tous les deux en ce sens.

Le président: Merci.

Passons maintenant à M. Mai.

Je crois comprendre que vous allez partager votre temps avec Mme Morin.

M. Hoang Mai: Oui, mais je vais commencer. Malheureusement, il faut tenir compte des procédures, mais j'aimerais tout de même présenter une motion. L'avis a déjà été envoyé:

Que, conformément à l'article 108(2), le Comité entreprenne une étude sur les rappels effectués récemment par General Motors; qu'une réunion soit dédiée à l'étude; que, dans le cadre de l'étude, des témoins soient invitées à comparaître à la première occasion, dont la ministre des Transports en lien avec les mesures correctives de Transports Canada pour assurer la sécurité des Canadiens, ainsi que les représentants de General Motors; et que tout soit mis en oeuvre pour que la réunion soit télévisée.

Je ne sais pas si nous pouvons remettre la discussion sur la motion à plus tard.

Le président: Je vous aurais conseillé de la présenter à la fin de la séance, avis donné...

M. Hoang Mai: Exactement.

Alors je présente la motion et, si vous êtes d'accord, nous pouvons en discuter plus tard, car je ne veux pas perdre de temps.

Le président: Au lieu d'en discuter tout de suite, nous allons attendre à la fin de la séance. Je crois que c'est une bonne chose, d'autant plus que nous avons des témoins.

Ai-je le consentement du comité pour déplacer la motion à la fin de la séance?

Des voix: D'accord.

Le président: Madame Morin, vous avez cinq minutes.

•(1005)

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Bonjour. Je suis très heureuse d'être de retour au comité, particulièrement dans le cadre de cette étude. En effet, il y a beaucoup de chemins de fer dans mon comté. Le CN et le CP sont tous les deux présents à Lachine. C'est pourquoi, messieurs, je me réjouis de votre présence parmi nous.

Je vais d'abord m'adresser à M. Vena.

Vous avez mentionné dans votre témoignage que les accidents étaient très rares. En fait, vous nous avez assuré que, dans notre pays, le transport ferroviaire était sécuritaire dans 99,997 % des cas. Je comprends un peu que mon collègue M. Watson vous ait demandé si la catastrophe de Lac-Mégantic avait eu une influence sur les perceptions.

Étant donné qu'on parle d'un taux d'accident de 0,003 %, sur quels critères vous basez-vous pour évaluer le progrès en matière de sécurité des transports?

[Traduction]

M. Jim Vena: Ces chiffres viennent de l'Association of American Railroads, qui recueille toute l'information de tous les transporteurs ferroviaires. L'organisme a établi le nombre d'incidents qui surviennent pour tous les transports effectués. Ces données ne visaient pas le CN ou nous de façon particulière. Elles concernaient AMR.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Le chiffre ne me pose pas de problème. Je veux savoir quels sont vos critères pour évaluer l'amélioration de la sécurité en matière de transport ferroviaire.

[Traduction]

M. Jim Vena: Les critères sont très simples: il s'agit de comptabiliser tous les incidents qui se produisent avec les wagons-citernes lors du transport de la marchandise. Chaque incident compte pour un incident. Cela n'a pas besoin d'être un gros incident. Il peut s'agir de n'importe quel incident qui est rapporté. Même très petit, c'est un incident.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur Creel, vous avez parlé de prévention et vous avez dit investir dans l'amélioration de la technologie, le facteur humain, la formation et ainsi de suite. Vous avez mentionné les changements de culture en matière de sécurité.

Ma question comporte deux volets. J'aimerais que vous chiffriez votre investissement pour ce qui est du facteur technologique et du facteur humain.

En ce qui concerne le facteur technologique, vous avez parlé des caméras, mais il y a aussi le système de freinage automatique. Vous avez refusé d'adopter ce système dans le passé, et j'aimerais savoir pourquoi. Je voudrais aussi savoir combien coûterait la mise en oeuvre d'un tel système.

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Je veux m'assurer de bien comprendre votre question... Vous voulez savoir combien nous investissons dans les personnes, la formation, les processus et la technologie? Je n'ai pas ces chiffres devant moi, mais les montants consacrés au facteur humain, à la technologie et à la formation dépassent la dizaine de millions de dollars.

Si vous faites allusion à la commande positive des trains, sachez que c'est une technologie qui n'est pas très répandue et qui doit encore être développée. On l'exige pour les opérations aux États-Unis. Selon nos estimations, lorsque le déploiement complet sera terminé, l'investissement total dépassera les 350 millions de dollars.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Concernant les investissements que vous faites, si vous n'avez pas les chiffres sous la main, pourriez-vous les faire parvenir au greffier du comité?

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Sans aucune hésitation. Vous les aurez.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci.

Vous avez aussi parlé de produits que vous ne voudriez pas transporter.

Pourriez-vous nous fournir la liste de ces produits?

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Nous nous ferons un plaisir de transmettre cette liste au comité.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Pouvez-vous me les énumérer maintenant?

[Traduction]

M. Keith E. Creel: Toutes les matières toxiques par inhalation et dangereuses à respirer telles que l'ammoniac anhydre et le chlore, que nous devons ajouter à notre eau pour la rendre potable, sont des substances très toxiques. Si un incident survient pendant le transport de ces substances, ce pourrait être catastrophique.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Est-ce que vous voudriez...

• (1010)

[Traduction]

M. Jim Vena: Permettez-moi d'ajouter quelque chose, s'il vous plaît.

Ces produits que nous expédions sont nécessaires pour l'économie canadienne. Nous utilisons ces matières dans un certain nombre de produits au Canada, dont le chlore que l'on ajoute à l'eau que l'on boit. Ces produits doivent atteindre le marché.

Comment parviennent-ils au marché? Je ne pose pas cette question de façon désinvolte; les produits doivent se rendre sur le marché d'une façon ou d'une autre. Ils seront acheminés par camion ou par train, mais ils doivent quitter les quelques usines qui fabriquent ce genre de produits.

Ne pourrait-on pas demander au CN d'en assurer la manutention? Nous transportons ces produits de façon sécuritaire depuis des années, et nous pensons pouvoir continuer à le faire.

En tant qu'entrepreneur, vous aimeriez dire parfois, « Je ne veux pas assurer la manutention de ces produits ». Mais comment seront-ils acheminés? Ils seront transportés par camion ou par un autre mode de transport car nous n'avons pas trouvé de moyen de nous débarrasser de toutes ces matières, que ce soit dans les matériaux de construction, dans l'eau potable...

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je vais vous interrompre maintenant, monsieur Vena, parce que mon temps de parole est limité.

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé, mais il peut conclure sa réponse.

Avez-vous terminé?

M. Jim Vena: Oui. Désolé.

Le président: D'accord.

Nous allons maintenant entendre M. Braid, pour cinq minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Je remercie nos témoins de leur présence parmi nous aujourd'hui et de leurs déclarations et témoignages, qui nous sont très utiles.

Monsieur Bourque, j'aimerais commencer par vous poser une ou deux questions.

Nous avons consacré beaucoup de temps aujourd'hui et ces derniers jours à discuter de l'échange de renseignements avec les élus municipaux et les premiers répondants relativement au transport de marchandises dangereuses. À l'automne, nous avons conclu une entente importante avec la Fédération canadienne des municipalités à cet égard.

De votre point de vue, ce processus d'échange de renseignements fonctionne-t-il? Fonctionne-t-il bien? D'après votre expérience, comment les élus municipaux ont-ils réagi à ce processus d'échange de renseignements?

M. Michael Bourque: Je vous remercie de poser cette question car je pense qu'il y a eu beaucoup de malentendus à ce sujet. J'ai participé étroitement à ce processus car je travaillais de concert avec Transports Canada, la Fédération des municipalités canadiennes, les chefs de pompiers et l'industrie à l'élaboration de l'entente.

Il est très clair que les chefs de pompiers au pays ne demandent pas d'information en temps réel. Ils cherchent le genre de renseignements dont on dispose déjà, c'est-à-dire l'information de l'année précédente, et ils veulent être mis au courant des tendances. C'est la raison pour laquelle c'est divisé en trimestre.

S'il y a un changement important, les lignes ferroviaires sur courtes distances doivent en aviser la municipalité immédiatement pour qu'elle ait les renseignements dont elle a besoin pour assurer la formation de leurs pompiers en cas d'accident.

Pour répondre à votre question, je pense que c'est plus que satisfaisant, car l'industrie est allée plus loin avec les programmes que les chemins de fer ont mis en oeuvre, ce dont vous avez entendu parler aujourd'hui, pour fournir des renseignements additionnels aux municipalités, ouvrir le dialogue et s'assurer qu'elles ont le nom de toutes les personnes-ressources, etc.

J'ai entendu dire que quelques municipalités étaient mécontentes de ne pas recevoir l'information immédiatement. Je pense qu'il y a eu un problème de communication à quelque part. À la Fédération des municipalités canadiennes et à l'Association canadienne des chefs de pompiers, les experts en la matière sont entièrement satisfaits de ce que nous avons mis de l'avant.

M. Peter Braid: Ne convenez-vous pas qu'il est important de trouver, dans le cadre de ce processus d'échange de renseignements, un juste équilibre entre la transparence et la protection de la confidentialité?

M. Michael Bourque: Il n'y a pas si longtemps, la GRC a déjoué un complot manigancé par des agents d'Al-Qaïda au pays en vue de faire exploser un train de Via Rail. Nous ne devrions pas tenir pour acquis qu'il n'y a pas de menace parce qu'aucun incident grave lié à la sécurité n'est survenu au pays récemment.

Nous mettrions en péril nos relations commerciales avec les États-Unis, qui croient fermement que nous ne devrions pas fournir ce genre d'information en temps réel. Je pense que ce serait très dangereux et irresponsable. Je vous suggère d'inviter les chefs de pompiers car ils vous diront qu'ils obtiennent l'information dont ils ont besoin pour assurer la formation. Ce sont les représentants des chemins de fer qui le leur ont dit. Ils savent ce que nous transportons.

Nous leur offrons de l'aide. J'ai mentionné plus tôt certains des programmes de formation que nous offrons. L'Association des chemins de fer du Canada compte également des spécialistes des marchandises dangereuses. Ces spécialistes communiquent des renseignements, offrent de la formation aux pompiers, etc.

●(1015)

M. Michael Farkouh: J'aimerais ajouter une chose à ce que M. Bourque soulignait. Quand nous avons uni notre voix à celle de la Fédération des municipalités canadiennes, c'était pour exprimer ce que nous voulions concernant les chemins de fer.

Je ne pense pas qu'on ait le moindrement hésité à fournir des renseignements précis pour veiller à ce que les premiers répondants soient préparés, et l'Association canadienne des chefs de pompiers était à la table de négociations. Nous avons commencé à présenter l'information. Ce sont des renseignements détaillés quant au nombre de wagons de chaque produit qui ont été expédiés à chacun des trimestres de 2013. Cette information leur permet d'offrir une formation adéquate ou de planifier de la formation supplémentaire.

Dans le cas des marchandises dangereuses, nous — le CN et le CP — n'enregistrons pas de fluctuations importantes au chapitre des marchandises; nous sommes relativement stables. Nous pouvons peut-être constater une augmentation du volume de certaines marchandises — le pétrole brut est légèrement en hausse —, mais au bout du compte, que le train ait sept wagons ou six, la formation de ces répondants en cas d'urgence demeure la même.

Il est important que nous fournissions ces renseignements. Nous sommes tout à fait d'accord pour les fournir, et les commentaires que nous avons reçus sont positifs.

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

Monsieur Watson, vous disposez de cinq minutes.

M. Jeff Watson: Monsieur Vena, vous nous avez dit que vous aviez 40 wagons-citernes DOT-111, qui sont maintenant partis, et que vous en louez 118.

Monsieur Creel, combien de DOT-111 le CP a-t-il, tant ceux qui lui appartiennent que ceux qu'il loue?

M. Keith E. Creel: Environ 200.

M. Jeff Watson: Vous parlez des wagons qui lui appartiennent ou qui sont loués?

M. Keith E. Creel: Ceux qui lui appartiennent.

M. Jeff Watson: En louez-vous?

M. Keith E. Creel: Je n'en suis pas certain. Je vais devoir vous revenir là-dessus, monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Très bien.

Appuyez-vous la modernisation ou l'élimination progressive?

M. Keith E. Creel: Nous allons les moderniser. Je suis certain que nous en achèterons de nouveaux également, mais nous les moderniserons. Ce sera probablement les deux.

M. Jeff Watson: Le BST disait que même les nouvelles normes relatives au DOT-111 ne sont vraisemblablement pas suffisantes. Un processus est en cours pour discuter des nouvelles normes de confinement.

Le CN et le CP participent-ils à cette discussion à l'heure actuelle, d'un côté ou de l'autre de la frontière canado-américaine, ou des deux?

M. Keith E. Creel: Le CP participe activement du côté américain, où ces conversations ont cours avec l'industrie également.

M. Jeff Watson: Monsieur Vena?

M. Jim Vena: [Note de la rédaction: inaudible]

M. Jeff Watson: Est-ce du côté des États-Unis ou ici?

M. Jim Vena: Aux États-Unis et au Canada.

M. Jeff Watson: Excellent.

Pour revenir un instant aux systèmes de gestion de la sécurité, quel serait le moyen le plus efficace pour que les exigences des systèmes de gestion de la sécurité pour le transport ferroviaire mettent davantage l'accent sur le transport des marchandises dangereuses?

Monsieur Creel, commençons avec vous, puis nous poursuivrons avec M. Vena.

M. Keith E. Creel: À vrai dire, notre réseau ferroviaire accorde toute son attention à cet aspect. Il est toujours possible de faire plus, mais ce n'est pas par manque d'effort, d'engagement ou d'attention. Je dirais que nous sommes saisis de cette préoccupation et continuerons de l'être à l'avenir.

M. Jeff Watson: Monsieur Vena.

M. Jim Vena: Compte tenu du nombre de marchandises déjà considérées dangereuses que nous transportons, nous pouvons dire que nous avons un système très robuste. Je pense que nous pourrions passer des heures à expliquer les règlements relatifs à la manutention de marchandises dangereuses et aux limites de vitesse.

Au CN, nous nous sommes réunis après l'incident à Lac-Mégantic pour nous pencher sur tout ce que nous faisons afin de voir si nous devons apporter des changements. Cela fait partie du SGS et de sa raison d'être. Il faut tout examiner. On se penche sur la formation des gens, sur les collectivités, sur les inspections et sur des fonds supplémentaires pour les véhicules de contrôle de l'état géométrique.

Toute s'additionne. Nous devons le faire et nous l'avons fait après la tragédie de Lac-Mégantic. Je pense que le système est très robuste.

Je sais que vous comprenez tous le système de gestion de la sécurité, mais les gens de l'extérieur ne le comprennent peut-être pas. Les données et la technologie en seront le moteur, et si quoi que ce soit change, un programme d'amélioration continue est en place. Ce n'est pas statique, où vous affichez au mur les directives à suivre pour la manutention d'un produit ou la sécurité. C'est une évolution constante.

Des changements ont été apportés à la suite de ce qui s'est passé à Lac-Mégantic. Chaque fois qu'un incident survient, nous apportons les changements qui s'imposent. Si la tendance est différente pour quelqu'un d'autre, nous essayons de découvrir ce que les autres font pour voir si nous pouvons apporter des améliorations.

C'est une longue réponse que je vous ai donnée. Je m'en excuse.

• (1020)

M. Jeff Watson: Non, c'est très bien.

Pour l'intervention d'urgence, il y a du matériel spécialisé de lutte contre les incidents, bien entendu, car vous assurez la manutention de marchandises dangereuses de toutes sortes. Pouvez-vous nous dire de quel matériel spécialisé vous parlez? Dans quelle mesure cet équipement est-il facilement accessible en cas d'accident? Où placez-vous ce type de matériel dans votre réseau?

Nous pourrions peut-être commencer avec M. Vena, puis j'aimerais ensuite que M. Creel réponde également à la question.

M. Jim Vena: Il est parfois judicieux de céder la parole à un homme qui est plus au courant que soi, alors allez-y, Michael.

M. Jeff Watson: C'est de bonne guerre.

M. Michael Farkouh: En ce qui concerne l'équipement, je dirai d'abord et avant tout que l'un de nos plus gros atouts, c'est que nos agents chargés des marchandises dangereuses, qui sont formés à

Pueblo, au Colorado, et qui sont hautement qualifiés, sont dispersés un peu partout. Nous avons conclu de nombreuses ententes avec les entreprises. Par exemple, si nous avons un liquide inflammable, des dispositions ont déjà été prises avec l'entrepreneur d'Irving Oil. Nous avons des ententes avec Valero, au Québec. Nous en avons aussi avec les chemins de fer pour ce qui est du matériel. Nous avons notre propre matériel spécialisé pour l'enfouissement de marchandises.

Il faut comprendre qu'il est question de marchandises dangereuses; on ne parle pas seulement de pétrole brut. Nous assurons le transport d'environ 500 000 chargements de marchandises dangereuses, et ce, depuis très longtemps. Le pétrole brut représente moins de 2 % de notre chiffre d'affaires, donc lorsque nous parlons de marchandises dangereuses, nous parlons de la liste complète. Nous faisons appel à de nombreux fournisseurs qui peuvent nous aider sur le plan environnemental. Nous ne pouvons pas négliger cet aspect. Ce ne sont pas tous les produits qui brûlent; ils peuvent se déverser au sol. Nous avons des caches d'équipement stratégiquement situés dans l'ensemble du réseau pour la première réponse, que ce soit des allingues, des radeaux fluviaux pour mettre les allingues en place, des matériaux absorbants, etc.

Nous avons de nombreuses mesures, mais nous avons également un vaste réseau d'experts. Il y a eu des incidents où cinq avions transportaient des gens de partout en Amérique du Nord. Ce n'est pas un incendie à cinq alarmes pour nous; c'est un incendie à dix alarmes. Nous mobiliserons toutes les personnes dont nous avons besoin. Comme M. Creel l'a dit plus tôt, vous intensifiez les efforts pour intervenir rapidement dans une situation. Donc, si vous êtes dans le Nord de l'Ontario, ce délai de réponse doit être rapide.

M. Jeff Watson: Quel est le délai souhaité pour aller chercher l'équipement dans une cache et le transporter à un endroit? Par exemple, les pompiers ont un délai de réponse à respecter dans leurs collectivités, et c'est la raison pour laquelle les casernes sont stratégiquement situées.

Quel est le taux de réponse pour ces caches stratégiquement situées?

M. Michael Farkouh: À vrai dire, nous devons comprendre qu'il n'y a pas de routes praticables pour nous rendre dans certaines régions éloignées. Souvent, il faut un peu plus de temps pour envoyer un hélicoptère pour acheminer des marchandises. Nous parachuterons donc les premiers arrivages d'équipement. Lorsque les régions sont accessibles par voie terrestre, en l'espace de quelques heures, tout le personnel et l'équipement nécessaires sont sur place. Les délais varient. Il faut savoir que notre pays est assez vaste. Nous n'avons pas toujours des régions densément peuplées.

M. Jeff Watson: Quel est votre délai de réponse dans les centres urbains?

Les gens qui habitent des régions plus peuplées voudront savoir quelles sont leurs chances que ces ressources leur soient acheminées. Je vous remercie d'avoir discuté des régions éloignées.

M. Michael Farkouh: Pour une région densément peuplée, comme Toronto, Montréal et Edmonton, nous sommes sur place en l'espace d'une heure ou deux.

M. Jeff Watson: Merci.

Le président: Votre temps est écoulé.

Nous devons maintenant nous pencher sur les travaux du comité. Merci infiniment d'être venus témoigner.

Monsieur Creel.

M. Keith E. Creel: Je manquerais à mon devoir si je ne faisais pas cette observation importante.

M. Watson avait une question sur les façons dont nous pourrions améliorer notre SGS. Premièrement, nous devons notamment élargir nos relations avec l'industrie et collaborer avec elle, ainsi que nous associer avec les sociétés de pipelines et accroître les ressources pour améliorer ces délais de réponse. Deuxièmement, nous devons atténuer les risques et gérer la fermeture des passages à niveau. Nous sommes aux prises avec une situation très problématique au Canada: Transports Canada s'est donné pour objectif de fermer des passages à niveau. Toutefois, l'OTC en ouvre, si bien que Transports Canada peut en fermer trois en un an, par exemple, alors que l'OTC, sans collaboration et sans procédure établie, peut en ouvrir six.

Dès qu'il est question d'un passage à niveau, il y a un risque qu'une situation qui échappe à notre contrôle survienne. Par exemple, un camion pourrait percuter un train qui transporte ces matières très dangereuses. Il est donc dans l'intérêt de la population canadienne et de leur sécurité d'éliminer le plus de passages à niveau possibles et de contrôler rigoureusement l'ouverture de nouveaux passages à niveau.

• (1025)

Le président: Merci.

M. Mai invoque le Règlement.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de passer aux affaires du comité. Personnellement, je ne veux pas trop m'attarder sur la motion qui a été présentée. Il y a ici des témoins de grande qualité. Je pense que nous avons tous beaucoup de questions...

Le président: Retirez-vous la motion?

M. Hoang Mai: Non. J'aimerais avoir, peut-être, 30 secondes pour en parler.

Le président: Voici mon dilemme, monsieur Mai.

Si je permets qu'on commence une autre série de question, je dois donner la parole à un, deux, trois, quatre intervenants. Nous n'en avons pas le temps. Vous auriez dû y penser avant d'avoir déposé la motion.

M. Hoang Mai: Je pense que nous pourrions y arriver si nous nous contentons de poser une seule question. Cela s'est déjà fait.

Le président: Monsieur McGuinty, allez-y.

M. David McGuinty: Monsieur le président, je pense que nous avons le temps pour un autre tour.

J'ai pris connaissance de la motion présentée par le NPD et je pense que nous pouvons nous en occuper en moins d'une minute. Il nous reste 20 minutes, et il y a six témoins ici aujourd'hui. En tout cas, monsieur le président, j'espère qu'ils comparaitront à nouveau lors d'une autre séance de deux heures. Je demande donc instamment que nous poursuivions.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, je ne sais pas combien de temps il nous faudra pour traiter de la motion dont nous sommes saisis. Si nous entamons un autre tour, nous n'aurons pas assez de temps.

Je m'en remets à vous, monsieur le président.

Le président: Merci.

D'après les commentaires, je vais accepter une question de M. Mai, une de M. McGuinty, une de M. Watson ou deux de ce côté-ci pour donner une chance égale à tous, puis nous verrons comment

les choses se passent. Veuillez ne pas en abuser. Contentez-vous de poser une question très directe. Quant à vous, messieurs, essayez de répondre aussi brièvement que possible.

Si nous allons nous occuper de cette motion, j'espère que le tout se fera rapidement, mais impossible de le savoir tant que nous ne serons pas rendus là.

Monsieur Mai, une question.

M. Hoang Mai: Merci beaucoup de votre grande compréhension, monsieur le président.

Honnêtement, je comprends à quel point il est important que le Canada compte deux des meilleures sociétés ferroviaires du monde sur le plan de la sécurité. Je peux comprendre cela. Ce qui nous préoccupe, et ce que j'entends sur le terrain, c'est que les sociétés de plus petite taille n'ont pas toutes les ressources dont disposent vos sociétés pour s'assurer que la sécurité est la priorité absolue. Évidemment, dans le cas de Lac-Mégantic, MMA n'a pas accordé autant d'importance à la sécurité que vos sociétés.

Comment pouvons-nous remédier à la situation, en tant que responsables de la réglementation? Car je pense que nous avons échoué; les sociétés font l'objet d'inspections, et Transports Canada parvient à cerner des problèmes, mais n'y donne pas suite....

Comment pouvez-vous aider Transports Canada à s'assurer que toutes les inspections ou questions sont traitées du point de vue des sociétés. Que recommanderiez-vous aux petites sociétés?

M. Michael Bourque: Permettez-moi de commencer, étant donné que notre association compte parmi ses membres un certain nombre de chemins de fer d'intérêt local.

Je tiens à vous rassurer que nous nous sommes posé toutes ces questions après ce terrible accident. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles nous avons instauré une nouvelle mesure par laquelle nous exigeons que les membres de l'Association des chemins de fer du Canada s'engagent à maintenir une culture de sécurité.

Je devrais ajouter qu'en matière de systèmes de gestion de la sécurité, les mêmes règles s'appliquent tant aux lignes secondaires qu'aux lignes principales. En fait — et mes collègues pourront intervenir dans un instant —, lorsqu'un exploitant utilise une voie du CN ou du CP, il doit également respecter les normes de ces chemins de fer. D'habitude, dans le cas des chemins de fer d'intérêt local, les distances sont bien plus courtes, et les vitesses sont beaucoup plus lentes. En général, ces sociétés ont un personnel qui possède beaucoup d'expérience; le taux de roulement est donc très faible. Les chemins de fer d'intérêt local doivent vérifier leurs propres systèmes de gestion de la sécurité. Transports Canada a élaboré des directives à leur intention pour la mise au point de systèmes de gestion de la sécurité, et les employés doivent participer à la conception de ces systèmes.

À la suite de l'accident à Lac-Mégantic, j'ai entre autres demandé à notre équipe chargée des marchandises dangereuses de visiter chacun de nos membres qui sont des exploitants de lignes secondaires afin de leur parler des leçons à tirer de cet incident. Deux de mes employés étaient sur le terrain, à Lac-Mégantic, pour aider les pompiers, car ils s'y connaissent dans le domaine des marchandises dangereuses. Ils étaient là, pendant 15 jours d'affilée, à offrir leur savoir-faire au personnel sur le terrain. Ils se sont ensuite entretenus avec chacun de nos membres qui exploitent des lignes secondaires pour leur demander ce qu'ils avaient appris et pour souligner de nouveau les exigences prévues par la loi relativement à leurs systèmes de gestion de la sécurité.

Je suis persuadé que les chemins de fer d'intérêt local qui font partie de notre association sont absolument déterminés à assurer la sécurité et qu'ils comprennent les règles. À cet égard, nous leur offrons tout l'appui possible.

• (1030)

Le président: D'accord, merci.

J'invite nos trois intervenants à éviter de faire des observations. Posez vos questions pour que nos témoins aient le temps nécessaire pour y répondre.

Merci.

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Messieurs, très brièvement, j'aimerais vous faire part de la première conclusion formulée dans le rapport du vérificateur général.

Le vérificateur général affirme que les Canadiens ne peuvent pas avoir l'assurance — la confiance — que les chemins de fer au pays disposent d'un système de gestion de la sécurité. C'est ce que dit le vérificateur général. C'est écrit deux fois dans le rapport. Le vérificateur général n'est pas en mesure de dire aux Canadiens si votre SGS est bel et bien en place. C'est ça, la conclusion. Il y a toute une série d'autres conclusions tirées par le vérificateur général, mais j'aimerais vous faire une proposition et demander votre avis là-dessus, très brièvement.

Nous allons doubler l'exploitation des sables bitumineux au cours des 10 prochaines années. D'ici 2024, il y aura une capacité excédentaire d'un million de barils de pétrole qui ne pourra pas être transporté par pipeline. Vous prévoyez construire des mégaterminaux de chargement de pétrole dans l'Ouest pour une capacité de 890 000 barils par jour. Nous le savons grâce au vérificateur général, parce que nous ne pouvons pas nécessairement faire confiance au gouvernement. J'en viens donc à ma question — et monsieur Creel, en tant que citoyen américain, vous aurez sûrement déjà entendu ces mots, parce que les Canadiens diraient: « Nous allons faire confiance, mais sous réserve d'une vérification. »

Veuillez dire aux Canadiens qui nous regardent ce que vous comptez faire pour les aider à avoir confiance dans le système et, surtout, quelles pressions vous comptez exercer sur le gouvernement actuel pour qu'il fasse son travail et assure la réglementation.

M. Keith E. Creel: Au CP, la meilleure chose que nous puissions faire, c'est convaincre les Canadiens qu'ils peuvent nous faire confiance à la lumière de nos actes et de nos résultats. Le CP est le chemin de fer le plus sûr dans l'industrie nord-américaine, et ce, depuis huit ans. Nos investissements, processus, priorités et responsabilités sont axés là-dessus. Selon moi, la seule façon dont nous pouvons continuer de gagner la confiance des Canadiens, c'est tout simplement de produire des résultats, de maintenir notre position de chemin de fer le plus sûr et de poursuivre nos efforts visant à éliminer 100 % des accidents.

Je sais que ce n'est pas possible, mais c'est certainement notre objectif. Je crois fermement que si on nivelle vers le bas et qu'on s'attend à moins, on ne pourra jamais y arriver. C'est le défi que nous tentons de relever au CP.

Le président: Monsieur Vena, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Jim Vena: Écoutez, je me réjouis qu'il soit passé du CN au CP et que le CP soit maintenant la société de chemin de fer la plus sûre en Amérique du Nord. Il n'arrête pas de le répéter, mais sachez que

cela vaut aussi pour notre société. Nous affichons d'excellents résultats.

Tout compte fait, je suis d'accord avec Keith. Je crois qu'il s'y est bien pris. C'est exactement ce qu'il faut faire dans l'ensemble de l'industrie.

Le président: Merci.

Monsieur Watson, veuillez poser une seule question.

M. Keith E. Creel: Monsieur le président, j'aimerais faire une observation, si vous me le permettez.

Je tiens à informer M. Vena que le premier trimestre de 2014 a été le trimestre le plus sûr que le CP ait jamais connu.

Le président: Je vous invite, messieurs, à poursuivre cette discussion après la séance.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: En effet, ils pourront poursuivre cette conversation dans le couloir, un peu plus tard. J'espère qu'ils s'en tiendront à un simple échange de mots.

Je serai très bref. Il y a deux points que j'aimerais signaler.

En examinant les statistiques annuelles sur les incidents ferroviaires sur le site Web du BST, j'ai constaté que pour le CN, le nombre d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses est passé de 85 à 99. C'est une hausse de 16 %. Dans le cas du CP, ce nombre est passé de 29 à 34, soit une hausse de 17 %.

Voici un autre point intéressant, et il va falloir que vous me l'expliquiez. Le BST définit une fuite de marchandises dangereuses comme un déversement involontaire de marchandises dangereuses pendant le transport. Qu'est-ce que cela signifie concrètement? Ce type d'incidents est en hausse pour les deux sociétés. Qu'est-ce qu'un déversement involontaire? Où et comment cela se produirait-il?

M. Glen Wilson (adjoint spécial au président et chef des opérations, Chemin de fer Canadien Pacifique): Je peux commencer, si vous voulez.

Tout d'abord, une fuite de marchandises dangereuses est également appelée un déversement non accidentel. Cela signifie vraiment qu'il s'agit d'un problème causé par l'expéditeur, comme un joint torique défectueux ou un tube qui n'est pas entièrement fermé, ce qui entraîne une décharge à partir du wagon. Il peut aussi s'agir d'une surcharge ou d'une décompression. Voilà le genre de circonstances qui mènent à des fuites de marchandises dangereuses.

Quant aux autres statistiques auxquelles vous avez fait référence, il s'agit d'accidents qui mettent en cause des marchandises dangereuses à l'intérieur du train, sans qu'il y ait nécessairement de déraillement ou de déversement.

Une des principales statistiques dans le site Web du BST porte sur les accidents mettant en cause un déversement. En moyenne, il y en a deux ou trois par année. En fait, il est très simple d'obtenir le taux de 99,997 % dont on a discuté tout à l'heure, si on tient compte du nombre d'expéditions. Ensemble, le CN et le CP transportent chaque année près d'un million de chargements de marchandises dangereuses; pourtant, selon les statistiques du BST, il y a environ deux à trois accidents mettant en cause un déversement. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, cela comprend n'importe quel déversement; il peut s'agir littéralement d'une pelletée de granules.

• (1035)

M. Jeff Watson: Selon les statistiques, le CP et le CN ont chacun connu trois incidents de ce genre l'année dernière.

Le président: Messieurs, merci beaucoup d'avoir été des nôtres et d'avoir participé à notre étude. Nous allons vous laisser partir. Nous devons nous occuper de certains travaux du comité.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, j'espérais que nous pourrions consacrer toute la réunion à la sécurité ferroviaire au pays. Manifestement, c'est un sujet très important. Voilà pourquoi le comité en est saisi. Mais au lieu de cela, nous devons nous occuper d'une motion.

Monsieur le président, je propose que nous poursuivions la séance à huis clos.

Le président: On vient de présenter une motion pour poursuivre la séance à huis clos. Y a-t-il des observations sur la motion?

M. David McGuinty: J'ai du mal à en comprendre la raison, monsieur le président. Il s'agit d'une motion bien inoffensive.

Le président: Je vais vous permettre de poser la question à M. Watson.

M. David McGuinty: Pardon, monsieur le président?

Le président: J'ai dit que vous pouvez poser la question à M. Watson. C'est lui qui a proposé la motion.

M. David McGuinty: Vous avez demandé des observations sur la motion. Y a-t-il quelque chose qui cloche ici?

Le président: Non. Nous sommes saisis d'une motion pour siéger à huis clos.

(La motion est adoptée.)

Le président: Nous poursuivons donc la séance à huis clos.

Je demanderais à quiconque n'est pas un membre du comité ou du personnel de bien vouloir quitter la pièce.

Merci.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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